



*Adler Trumpf 1.7 AV Cabriolet (1933–1936)*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**fredag 7 februari**  
**onsdag 5 februari**

1. Lotus Evora får högre komfort
2. Nu är det bekräftat – Mercedes lägger ner X-klass
3. Mercedes EQS smygvisas - lyxsedan med eldrift
4. Mazda firar 100 år
5. Test: Hyundai Ioniq Electric
6. Provkörning: Mini Cooper SE – ”Inga problem med övergången till el”
7. Hummer blir konkurrent till Tesla Cybertruck
8. Nu kommer de batteridrivna turistbussarna
9. Här är japanska Kubotas autonoma el-traktor
10. Nostalgi: 200 000 Saab 96
11. Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale
12. Klassiskt bilmärke: DeSoto
13. Coronaviruset kan slå även mot motorsporten
14. Snart är det dags för Formel 1-VM 2020
15. Aston Martin i Formel 1 som eget team från 2021..

## 1. Lotus Evora får högre komfort

**Text:** Emanuel Gylling **Publicerad:** 2020-01-30 08:53

Lotus sportbil Evora blir lättare att leva med till vardags genom den nya versionen GT410. Jämfört med syskonversionen GT410 Sport görs en del kompromisser för att höja komfortnivån.



I standardutrustningen finns Sparco-stolar och luftkonditionering, backkamera, infotainment-system med Apple CarPlay och digitalradio samt förbättrad ljudisolering. En annan skillnad är att dörrsidorna har integrerade armstöd och förvaringsfack.





Stötdämparnas sättning är mjukare och mer förlåtande för vanliga vägar och bakluckan har ett stort glasfönster för bättre bakåtsikt. Lotus väljer att förse fälgarna (19 tum fram, 20 tum bak) med Michelin Pilot Sport 4S-däck.

Liksom sitt syskon har Evora GT410 en kompressormatad 3,5-liters Toyota-V6 på 416 hk. Evora GT410 är ingen billig bil, i Tyskland är grundpriset 99.900 Euro. Men den är samtidigt billigare än lite hårdare GT410 Sport, som går loss för 11.000 Euro.





## 2. Nu är det bekräftat – Mercedes lägger ner X-klass

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2020-01-31, 17:45

Produktionen av Mercedes pickupsatsning drog ingång så sent som 2017 och har sedan dess haft en osäker plats på marknaden. Rykten om nedläggning av funnits tidigare men nu bekräftar alltså Mercedes att produktionen lägger ner helt och hållet.



Enligt [Carscoops](#) är nedläggningen en del av ägaren Daimlers kommande kostnadsbesparingar och för dig som redan siktat in dig på en X-klass får snabba på att slå till – produktionen lägger ner inom kort.

**"Det har beslutats att** vi från slutet av maj 2020 inte längre kommer producera denna relativt unga modell. Vi kommer naturligtvis att fullfölja den nuvarande efterfrågan på X-klass. Vidare kommer service och garantier att fortsätta garanteras av Mercedes-Benz", säger Mercedes i ett uttalande.

X-klass som är baserad på Nissans välkända motsvarighet Navara såldes år 2019 i 15.300 exemplar världen över medan den japanska systerbilen såldes i över 66.000 exemplar – första halvåret 2019.

**Produktionen av X-klass** har skett tillsammans med Nissan Navara och Renault Alaskan i Barcelona, Spanien.

Avslutningsvis kan man fråga sig om den uteblivna USA-satsningen påverkat de relativt låga försäljningssiffrorna, det är ju trots allt den största pickupmarknaden i världen.



### 3. Mercedes EQS smygvisas - lyxsedan med eldrift

Publicerad 2020-01-31, 17:30, uppdaterad 2020-01-31, 19:56

**Suven EQC var bara början. Nästa steg i Mercedes eloffensiv blir lyxsedanen EQS. Mercedes visar nu upp EQS med maskering.**



*Konceptbilen Vision EQS och en maskerad produktions-EQS*

**Redan tidigare** har Mercedes visat upp konceptbilen [Mercedes Vision EQS](#) som ger en god fingervisning om hur produktionsbilen EQS kommer att se ut. Att sänka luftmotståndet har varit centralt för formgivarna.

EQS blir en helelektrisk motsvarighet till S-klass och konkurrent till Tesla Model S, nästa generation Jaguar XJ och i viss mån Porsche Taycan. Nästa år drar försäljningen av EQS igång.

**Mercedes berättar** inte så mycket om tekniken i bilen, men som alltid i en S-modell så blir det teknikspäckat. Ny teknik få ofta premiär i S-modellerna, så vi kan förvänta oss nya tekniska lösningar som senare hamnar i billigare modeller. Mercedes har redan antytt att all programvara kommer att gå att uppgradera via nätet.

Plattformen blir ny vilket innebär att Mercedes inte behöver anpassa den för förbränningsmotorer. Det ger stor frihet vid placeringen av batterierna och kan vara till gagn för utrymmena i bilen.

**Exklusiva inredningsmaterial** är en självklarhet. Tanken är att ge en avslappnande känsla. Infotainmentsystemet kommer att ha tre centrala skärmar och en i vardera framdörr.

Konceptbilen Mercedes Vision EQS har dubbla elmotorer med 470 hästkrafter tillsammans och fyrhjulsdraft. Ett 100 kWh-batteri ska ge 70 mils räckvidd. Uppgifter om EQS talar om lite mindre pulver under huven, 400 hästkrafter och en räckvidd på 40-50 mil med ett 90 kWh-batteri.

Tyst eldrift är perfekt i en lyxbil!



*Konceptbilen Vision EQS och en maskerad produktions-EQS.*



*Konceptbilen Vision EQS*



*Inredningen i konceptbilen Vision EQS*



**Mercedes Vision EQS är en försmak av eldriven S-klass – bygger på ny elbilsplattform**



**Mercedes-Maybach S 600: Förbluffande prisvärd**  
**ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT**



**Officiell: Här är nya Mercedes S-klass**  
**ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT**



**Av Magnus Fröderberg**

## 4. Mazda firar 100 år

Text: Daniel Daleke Publicerad: 2020-01-30 16:16

Idag hölls en ceremoni i Mazdas huvudkontor i Hiroshima, för att fira märkets officiella 100-årsdag. Mazdas historia är rik på både utmaningar och tekniska framsteg, men framför allt har märket uppmärksammats för sitt användande av wankelmotorer i stor skala.



1920 tog Mazdas grundare Jujiro Matsuda över Toyo Cork Kogyo Co i Hiroshima, ett företag som då framställde kork kommersiellt. Jujiro beslöt dock att byta inriktning på företaget till att tillverka verktyg för maskiner för att senare även börja tillverka fordon.

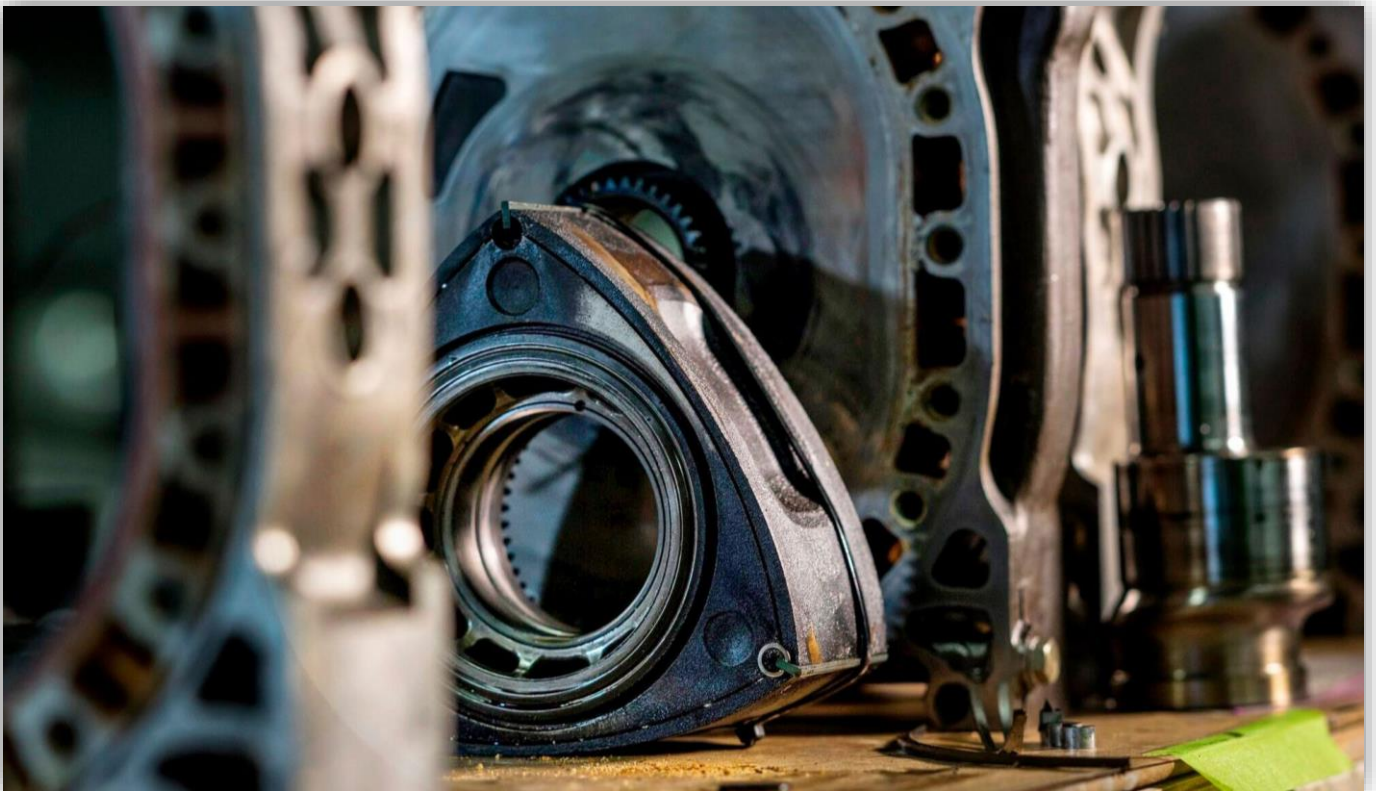
1931 lanserade Mazda sitt första fordon. Mazda Go, som det hette, var en trehjuligt transportmotorcykel med flak som 1938 fick en fyrväxlad manuell växellåda.



*Först ut ur fabriken – Mazda Go.*



*Mazda R360, företagets första personbil.*



*Wankelmotorns typiska rotorskiva.*

Mazdas wankelmotorer är kanske det som gett företaget mest uppmärksamhet genom dess 100-åriga historia. Wankelmotorn har en väldigt karaktäristisk gång och är en lätt konstruktion – vilket ger bra möjligheter för att bygga riktigt körglada bilar. Motortypen är dock behäftad med en hel del tekniska utmaningar och många betraktade det som omöjligt att producera och sälja wanklar i stor skala. Mazdas ingenjörer lyckades dock bevisa motsatsen.

Företagets första bil med wankelmotor blev den slanka modellen Cosmo Sport som blev först i en rad av wankelbilar, där kanske RX-7 är den mest ikoniska. Den stora skrällen kom dock 1991, då Mazda lyckades vinna det klassiska långloppet Le Mans 24h med sin Mazda 787B – vilken var försedd med en fyrskivig wankelmotor.



*Mazda första bil med wankelmotor – Cosmo Sport.*



*Wankelsportbilen Mazda RX-7 kunde fås med dubbelturbo.*



*Wankelracern Mazda 787B vann LeMans 1991.*

Körglädjen kom att bli en central del i Mazdas sätt att utveckla sina bilmodeller, vilket ledde till att man 1989 släppte Mazdas kanske mest kända modell – den tvåsitsiga roadstern MX-5. MX-5, eller Miata som den ibland kallas, har visserligen ingen wankelmotor men med låg vikt, bakhjulsdrift och ett rappt chassi bjuder den ändå sin förare på många breda leenden.

Modellen har nu funnits i 31 år, i fyra olika generationer och har med över 1 miljon sålda exemplar verkligen visat sitt värde på marknaden.



*Den körglada roadstern Mazda MX-5 är förmodligen tillverkarens mest kända modell.*

Och framtiden då? Jo, i år lanserar Mazda sitt första helt eldrivna fordon, MX-30. Bilmodellen är givetvis ännu en viktig milstolpe för företagets framtid, men detaljer i interiören har dock tillverkats i kork – en tydlig påminnelse om var allt startade för 100 år sedan.



## 5. Test: Hyundai Ioniq Electric

Publicerad 2020-01-31, 17:20

Vi provkör uppdaterade Hyundai Ioniq Electric. Joakim Dyredand guidar dig bland nyheterna, som gjort elbilen både bättre och sämre. Som vanligt presenterar vi tre bra saker och tre mindre bra saker med bilen.



**FILM:** <https://youtu.be/Y9KWVsfeifw>

Se också:



**Film: Hur står sig Tesla Model 3 mot Porsche Panamera?**

**ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT**



**Film: Alrik Söderlind provkör Mercedes elbil EQC – ger både ris och ros**

Av Redaktionen

## 6. Provkörning: Mini Cooper SE – ”Inga problem med övergången till el”

Felix Björklund 2020-02-01 06:15

Cooper SE är elbilen som ska hålla varumärket Mini i främsta ledet. Elektrifieringen har inte har förstört Mini-känslan men det finns fortfarande frågetecken, skriver Ny Teknicks elbilstestare Felix Björklund.



*Mini Cooper SE.*

I ett halvår har jag väntat på det här.

Ända sedan jag var nere i Rotterdam då [Mini lanserade bilen](#) har jag varit skeptisk. Mini kommer med sin första elbil – men den är föga progressivt. Tekniken är arvegods från BMW i3 och modellen bygger på gammal grund där ingenjörerna har fått spela Tetris för att få ner så mycket batterier som möjligt.

Vid lanseringen ventilerade jag detta i en intervju med nytilträdde Mini-vd:n Bernd Körber, men företagschefen slog ifrån sig och menade att bilen var "precis rätt".

– Elektrifieringen kommer att hålla oss i första ledet när det kommer till urban mobilitet. Våra kunder är "early adopters", [sade han då](#).

**Läs mer: [Provkörning: Renault Zoe – räcker långa räckvidden för att övertyga?](#)**

Minis syn på early adopters tål kanske att ifrågasättas, men å andra sidan känner tillverkaren sin kundkrets och vad de efterfrågar.

När jag nu får möjlighet att bekanta mig med bilen är jag därför fast inställd att, precis som kungen, vända blad. Skit i tankarna om att modellen "borde" ha lanserats för flera år sedan och att tekniken inte är purfärsk. För det som är det viktiga för kunder är ju hur bilen fungerar i deras vardag.

Så vi börjar om från början. Jag står framför Mini Cooper SE, märkets första rena elbil ämnad för serierproduktion. Och, enligt tillverkarens egen utsago, det enda premiumalternativet bland elbilar i den här prisklassen.



**Exteriört** är elbilen inget avsteg från den övriga modellinjen. Minis styrka i designen är som en modern klassiker för individualister, och det som särskiljer elversionen är några emblem samt avsaknaden av ändrör.

Läs mer: [Provkörning: Volkswagen Golf mildhybrid – "Ett steg i avgiftningen"](#)

**Interiört** är det samma sak. Mini-dragen känns igen när man slår sig ner bakom ratten. Mittkonsolen med en skärm integrerad i den runda ringen och vippbrytare i stället för vanliga knappar.

**Nytt för elbilen** är att man bakom ratten nu får en oval skärm i stället för den vanliga instrumenteringen. Men sen tar det slut. Minis första elbil har inga särskilda tekniska finesser utöver den vanliga bilen. En sak som dock tål att pekas ut är sätena, som för den här storleksklassen är ypperligt sköna.

#### **Mini Cooper SE på vägen: Små ljusglimtar**

Provkörningen är förlagd till amerikanska Miami och att rulla iväg i den elektriska Minin är ungefär som väntat. Ingenjörerna har kämpat med att behålla karaktären från de vanliga bilarna, och ambitionen att vara en glädjespridare i vardagen ska inte dämpas av extravikt och elektroner.

Men med det sagt, Miami är fruktansvärt tillrättalagt och det är knappt det finns en sväng. Den amerikanska fäblessen för att bygga städer i rutmönster kombinerat med att rikisarna som sitter bak i sina limousiner skulle spilla drinken om det var en massa kurvor gör körningen svår. Eller kanske inte svår – men det är otroligt svårt att få grepp om vad bilen egentligen kan prestera.

Mini är ett brittiskt märke vars paradgren är europeiska städer. Att få svischa mellan betongsuggor i Berlin, sprutta ifrån Svensson-kombis i Uppsala eller kryssa mellan uteserveringar i Rom. De är roliga när det svänger och händer saker. I vanliga fall är Mini ett helgjutet alternativ att göra ärenden i – snabba "in/ut – och vidare till nästa körning". Det här är en märkesstyrka och något som Miniköpare världen över älskar.



Att krypa fram i 20-40 km/h bland gigantiska amerikanska suvar på totalplatta vägar är fel. Den tillrättalagda upplevelsen gör att bilen inte kommer till sin rätt. Förvisso innebar den att förbrukningen hamnade på fördelaktiga 1,43 kWh/mil – men att provkörningen kallades för "The Miami job" med referens till den klassiska och fartfyllda filmen "The Italian job" skaver en hel del i själen.

Representanter på plats var även de lite uppgivna och medgav att det inte var den bästa av omständigheter – och som tur är får vi köra bilen på plats i Sverige redan om ett par veckor.

Men emellanåt kommer chanserna att vara lekfull, som små ljusglimtar i tillvaron. Dags att utforska... Och visst, det känns bra – att få upp frekvensen i körningen passar bilen. Tack vare batterierna i golvet har fysiken i bilen ändrats en del. Bilen är högre, men tyngdpunkten har sänkts med 30 millimeter jämfört med den motsvarande bensindrivna versionen, och det är inget som tar udden av Minis karaktäristiska platta och direkta körkänsla – i varje fall inte av det jag kunde utröna i amerikansk trafik.

Den direkta kraftleveransen gör att bilen initialt håller för jämförelsen med vanliga Cooper S. Den känns rapp och de 184 hästkrafterna är gott nog för att komma iväg i hast. Bilen känns angelägen och det strama chassit gör sitt för att man ska tycka det är kul att smita iväg från de stora V8:a-bestyckade bestarna vid rödljusen. Dock kan jag tycka att styrningen inte alls kändes så rapp och tydlig som jag minns från vanliga Minis.

**Läs mer: [Provkörning: Hyundai Ioniq Electric – "Kommer att få det tuftt"](#)**

Körningen kan ske i fyra olika lägen, Sport, Mid, Green samt Green Plus. Skillnaderna mellan lägena är inte särskilt stora utan det handlar mest om mappningen av gaspedalen. Därtill stängs klimatanläggningen av i Green Plus-läget. Det går dessutom att ställa in bromskraftsåtervinningen i två steg. Normalläget är 0,11g, vilket är ganska aggressivt och då nästan ska tillåta körning med bara gaspedalen. I det här läget bromsas bilen ner till stillastående. I det lite tamare läget får man se till att hålla mer koll på var fötterna är och då använda bromspedalen för att stanna bilen.



Med god tur, förnämligt väder och alla inställningar optimerat för räckvidd ska Minin rulla 234 kilometer enligt körcykeln. En siffra som under testet inte låg alltför avlägset.

För dem som är i farten och känner att det behövs snabbladdas klarar Minin av 50 kW, något som innebär att 0-80 procent fylls på 35 minuter.

### **Summerat: Låg räckvidd – men bra övergång till el-Mini**

Även om Mini kanske inte är ett märke som i normala fall beskrivs som prisvärt, så är den elektrifierade Coopern otroligt väl positionerad. Priset startar på 359 100 kr, vilket inte bara innebär under 300 000 efter statlig rabatt – det är även bara cirka 30 000 mer än vad en motsvarande bensindrivna Cooper S kostar.

Den bidrar även med kvalitet och är ett välkommet inslag i en klass som fullkomligen exploderar i år.

På det negativa kontot hamnar dels praktikalitet, inte förvånande. El-Minin kommer i 3-dörrarsutförande och även om baksätet är helt ok för den här storleksklassen så är det ett mankemang att ta sig in i det.

Det andra är räckvidd. Mini säger förvisso att det är en bil för städer och stadspendling – och att de anser att räckvidden på strax över 20 mil räcker (räkna med att svensk kyla och dåliga vägar kapar en del). Och så må det vara, men i konkurrensen är det ett frågetecken. Sedan kommer tekniken, och på den här punkten kan Mini verkligen inte sägas ligga i framkant.

Jag får reservera mitt slutgiltiga omdöme tills att jag verkligen har fått prova bilen, under mer naturtrogna förhållanden. Men en sak kan jag säga. De som gillar Mini och inte har alltför långa dagsturer kommer inte ha några problem med övergången till el.

### **Fakta Mini Cooper SE**

Pris:	Från 359 100 kr
Motoreffekt	184 hästkrafter, elektrisk synkron motor
Max vridmoment:	270 Nm
Förbrukning:	1,5 – 1,32 kWh/mil
Förbrukning	under test: 1,43 kWh/mil
Acceleration	0-100 km/h: 7,3 sekunder
Batterikapacitet:	32,6 kWh
Räckvidd:	216-234 km
Maxhastighet:	150 km/h
Snabbladdning:	max 50 kW
Bagageutrymme:	211 liter (731 liter med fällda säten)
Vikt:	1 365 kg

## 7. Hummer blir konkurrent till Tesla Cybertruck

Oskar Krüger 31 januari 2020

Det gamla amerikanska militärfordonet Hummer väcks till liv och är helt elektrisk. Den presenteras i maj, får 1 000 hästkrafter och gör 0-100 km/h på tre sekunder.



**FILMER:** <https://youtu.be/gCcs2UxkYvM?list=PLCK989HFlacnn9VR7EsGyLqE7Z4hZIH6z>

[Efter många rykten och spekulationer](#) får vi nu veta att nya, helt eldrivna, Hummer presenteras den 20 maj. I väntans tider släpps fyra korta videoklipp som du kan se i spellistan här nedan. Designmässigt delar GMC Hummer endast med sig av en bild rakt framifrån där det främst går att tyda en ljusramp som löper hela bilens bredd. Samma designelement de båda huvudkonkurrenterna använder sig av. Resterande design får vi använda vår fantasi till, och det är sannolikt att Hummer alltjämt har kvar sitt historiska, fyrkantiga designspråk.

Vi får även veta att bilen kommer både som SUV och pickup, får 1 000 hp (1 014 hästkrafter) och enligt Hummer 15 574 Nm. En siffra som inte direkt kan jämföras med de siffror vi brukar använda oss för när vridmoment beskrivs. Jämför vi med [Rivian R1T](#), som är en av huvudkonkurrenterna, som har maximalt 764 hästkrafter och 1 120 newtonmeter och sätter vi samma förhållande hos Hummer ger det knappt 1 500 newtonmeter i vridmoment. Vilket är väl tilltaget det också. Huvudkonkurrenten blir givetvis [Tesla Cybertruck](#), Tesla anger inga exakta siffror i hästkrafter eller vridmoment men rykten säger att effekten ligger runt 800 hästkrafter. Ändå är Tesla Cybertruck snabbast av alla tre noll till 100 km/h enligt tillverkarnas egna siffror. 2,9 sekunder är det enda Cybertruck behöver, Hummer anger inte mer exakt än tre sekunder samtidigt som Rivian R1T gör sprinten på 3,0 sekunder.

Cybertruck har tre elmotorer medan Rivian har fyra och Hummer lär få det ena eller det andra. Vidare påstås Cybertruck få ett batteripaket på 200 kilowattimmar (ej bekräftat av Tesla) och Rivian har upp till 180 kilowattimmar. Hummer måste i en batterikapacitet där i krokarna för att klara av att driva den förmodligen väldigt tunga, starka och icke-aerodynamiska bilen. Den nya "miljövänliga" biltyper: stora suvar/pickuper med sinnessjuka accelerationer och jättebatteripaket verkar få fotfäste på riktigt...

## 8. Nu kommer de batteridrivna turistbussarna

publicerat av ULO

31 JANUARI 2020

Nu är det dags att introducera elbussar även i turist- och beställningstrafik, det vill säga klass 3-bussar. Det anser Norges näst största bussföretag, Tide Buss. Under de närmaste ett och ett halvt åren ska företaget ersätta 16 dieseldrivna turistbussar med elbussar som tillverkas i Kina. Företaget har inte avslöjat vilken tillverkare som ska leverera bussarna. Satsningen stöds med drygt 27 miljoner kronor (närmare 29 miljoner SEK) av Enova en stiftelse som ägs av det norska miljödepartementet.



*Det stora norska bussföretaget Tide Buss ska tillsammans med en kinesisk busstillverkare ta fram eldrivna turistbussar för nordisk marknad.*

Enova arbetar för att ställa om Norge till ett lågutsläppssamhälle genom att bidra till utveckling och användning av ny energi- och klimatteknologi.

– Norge är i full färd med att införa elektriska stadsbussar och Tides satsning markerar startskottet för en motsvarande omställning på turistbussmarknaden. Turistbussar har emellertid ett helt annat användningsmönster och kraven på exempelvis räckvidd och bagagekapacitet är strängare. Det är därför viktigt att visa att elbussar fungerar minst lika bra som dieselbussar även i detta segment, säger Astrid Lillieståle, chef för transportsektorn inom Enova.

Tides projekt omfattar 16 elbussar och 14 laddstationer. Bussarna kommer att stationeras i en rad orter längs den norska kusten, från Stavanger och norrut: Stavanger, Bergen, Trondheim, Tromsö och Honningsvåg.

– Det är glädjande att se att stora aktörer som Tide går i täten och med stöd från staten testar eldrivna turistbussar, säger den norske klimat- och miljöministern Sveinung Rotevatn (V).

– Hållbarhet måste tas på allvar. Tide vill vara i ledningen för det gröna skiftet i bussbranschen, och vi är glada för stödet från Enova och ser fram mot att tillsammans med Enova utveckla en helt ny, miljövänlig bussteknologi för turistbussar, säger Tides koncernchef Roger Harkestad.

– Vi hoppas att den här försiktiga starten sätter press på fler bussleverantörer att faktiskt satsa på ny teknologi och bygga den här typen av bussar så att vi i framtiden kan ersätta fler dieselbussar med elbussar.

Eftersom Tide menar att de stora, europeiska busstillverkarna helt fokuserar på stadsbussar i sina elsatsningar har företaget vänt sig till Kina där idag omkring 99 procent av världens elbussar finns. Kinesiska leverantörer har också tillverkat eldrivna turistbussar för sin hemmamarknad.

Men Tide konstaterar att de bussar som tillverkats för den kinesiska marknaden motsvarar en annan standard och andra krav än vad som gäller för turistbussar i Norge. De nya eldrivna turistbussarna kommer, uppger företaget, att utvecklas i tät dialog med Tide och anpassas till såväl norskt regelverk som klimat.

Tide har dock inte avslöjat vilken kinesisk busstillverkare man avser att samarbeta med.

– Vi räknar med att det här projektet kommer att ge oss betydande kunskaper i hur vi kan elektrifiera såväl turistbussflottan i landet som expressbuss- och flygbussflottan, säger Roger Harkestad.

Tide Buss har över 5 000 medarbetare och 2 150 bussar. Företaget är Norges näst största bussföretag och har även ett stort dotterbolag i Danmark.

### Relaterade artiklar:

1. [Första elbussarna i reguljär trafik i Norge](#)
2. [Norsk storsatsning på elbussar](#)
3. [Fler elbussar från Solaris till Norge](#)
4. [Gröna elbussar när starten gick för största busskontraktet i Norge](#)

## 9. Här är japanska Kubotas autonoma el-traktor

John Edgren 2020-01-30 14:41

**Den autonoma robottraktorn använder artificiell intelligens. Larvbanden drivs av navmotorer, och för extra dragkraft kan fordonet sänka sin tyngdpunkt.**



Den japanska traktortillverkaren Kubota firar bolagets 130-årsjubileum genom att plocka bort människan ur ekvationen. Deras konceptfordon Kubota X Tractor navigerar med hjälp av artificiell intelligens och drivs av litiumjonbatterier kombinerat med solceller.

Robottraktorn är en del i den pågående utvecklingen där jordbruket är på väg mot fjärrstyrning och automation. Exempelvis startade forskningsinstitutet Rise en testbädd för digitaliserat jordbruk 2018 på Lantbruksuniversitetet Campus Ulltuna. Globalt har vad som kallas den fjärde jordbruksrevolutionen redan inletts, och den kan vara en nödvändighet. Med låg nativitet har Japans jordbruk svårt att rekrytera arbetare, och även i Sverige tillhör bönderna en åldrande yrkesgrupp.

Kubota X Tractor kommer vara helt autonom och maskinen sitter på en del smarta lösningar. Navmotorer driver larvfötter som ger ett utmärkt grepp även i ojämna terräng, med en stor kontaktyta som samtidigt ger mindre belastning på underlaget.

I normalläget låter markfrigången traktorn färdas över grödorna, men om dragkraften behöver ökas så kan fordonet sänkas för att ge en lägre tyngdpunkt. Genom att tillfälligt öka hastigheten på två navmotorer kan fordonet få en mycket mindre vändradie.

### RELATERADE ARTIKLAR

[LRF: Fasa ut fossila bränslen till 2030](#)

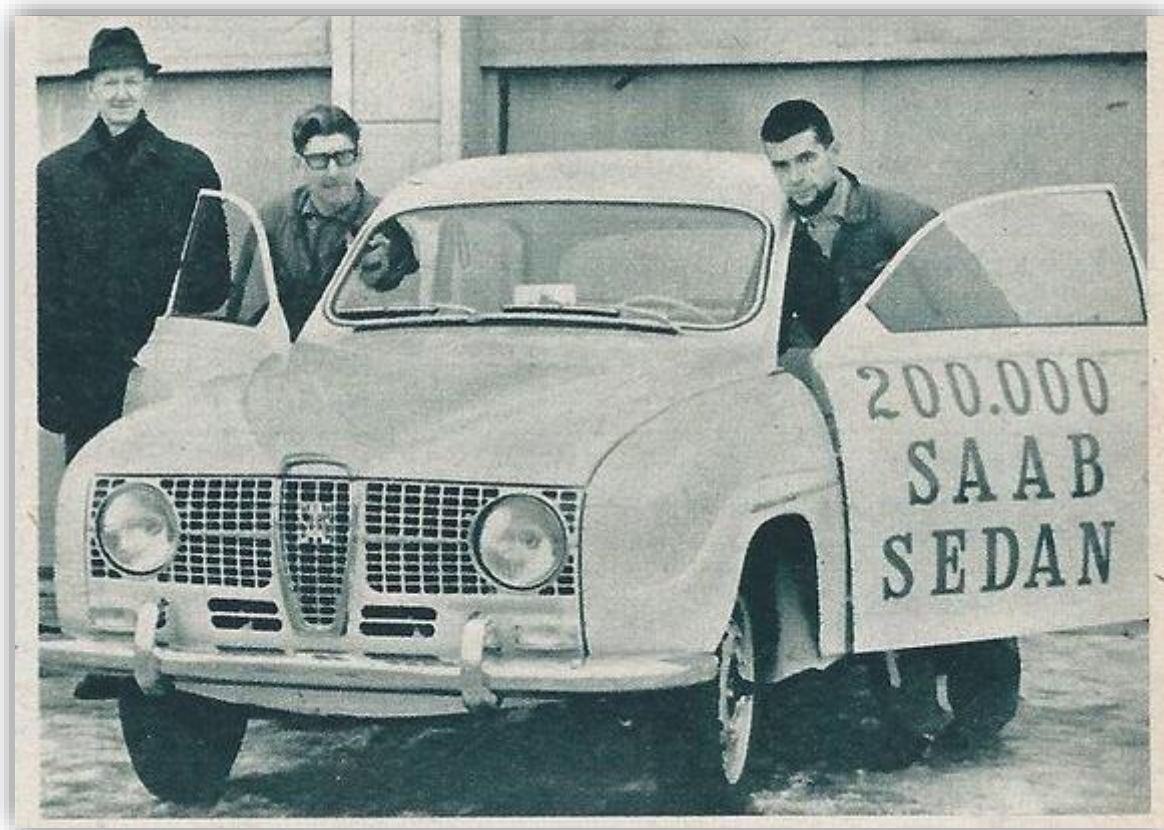
[Fest för traktorsamlare när museum tömdes](#)

[Skördetrösken – en tidsmaskin på åkern](#)

## 10. Nostalgi: 200 000 Saab 96

PUBLICERAD 2020-02-01, 06:00

Se sådan Sedan! För 54 år sedan idag lämnade den 200 000:e Saab 96 eller Saab 2-dörrars Sedan som den kallades 1966, sammansättningslinan i Trollhättan. Modellen, designad av Sixten Sason, förblev omåttligt populär och kom att tillverkas fram till 1980.



*Till vänster på bilden ser ni konstruktionschefen för Saabs tillverkning 1966, Gunnar Ljungström. Verkstadsarbetarna är tyvärr ej namngivna.*



Josefine Andersson

## 11. Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale

Gran Turismo Magazine nr.2 2015

Glöm Hollywood, det här är den riktiga BAT-mobilen. Produktionsversionen av Bertones B.A.T.- (Berlina Aerodinamica Tecnica) konceptbilar från tidigt femtiotal. Och äntligen håller den på att få det värde den förtjänar.



**F**rancò Scaglione var en riktig hjälte. En konstnärssjäl som först sökte jobb som designer hos Pinin Farina, men som inte kom överens med dem då de vägrade låta sina formgivare stå för produkterna med sitt eget namn.

Hos Bertone gick det bättre och där kom han att prägla hela 50-talet. Han älskade de stora, fantasifulla formerna och under Nuccio Bertones ledning fick han möjlighet att utvecklas.

Scaglione ritade inte bara knasiga, aerodynamiska koncept som B.A.T.-bilarna byggda 1953–1955 på Alfas 1900-chassin. Han skapade också formerna till en rad produktionsbilar inspirerade av koncepten. Den kanske mest kända är Alfa Romeos "vanliga" Giulietta Sprint från 1954, men efter sin tid hos Bertone gjorde han en rad banbrytande skapelser. Bilar som Porsche 356 Carrera Abarth GTL, den första Lamborghini 350 GTV och den bil som allmänt kallas den vackraste någonsin – Alfa Romeo Tipo 33 Stradale.

Samt vår Marknadsbil – Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale som inspirerats av B.A.T.-bilarna.

Prototypen visades 1957 och var egentligen tänkt som en tävlingsbil. Man lade ner mycket jobb på aerodynamiken och använde sig av Moto Guzzis vindtunnel för att optimera den. Resultatet var en för tiden sensationellt låg luftmotståndskoefficient – bara 0,28.

Den första prototypen visades på Turinsalongen 1957 och lustigt nog saknade den en traditionell Alfagrill, en egenhet som även hängde med till det andra exemplaret som dök upp i Genève året efter. Det var först när den tredje versionen ställdes ut i Turin hösten 1958 som den hade antagit i stort sett samma form som produktionsmodellen – om man nu kan kalla en homologeringsserie på 101 bilar för massproducerad?



Alfa slog på stort och den 24 juni 1959 hade man hela 20 bilar på plats på Monzabanan för de första provkörningarna. Av det kan man förstå att man fortfarande hade tävlingsambitioner, även om det vid det laget borde ha framgått att Sprint Specialen knappast skulle kunna konkurrera med de lättare Alforna som hade Zagatokaross.

En Sprint Speciale hade visserligen en ganska låg homologeringsvikt på 832 kilo, men produktionsbilarna hade svårt att komma ned till den vikten och även om en strippad bil kan göra det var Zagaton ändå betydligt lättare.

Enligt Zagatoregistret var en Sprint Veloce Zagato 110 till 120 kilo lättare än en Sprint Speciale och trots att Bertone kontrade och byggde några få exemplar med aluminiumkaross skiljde det 55 kilo till Zagatos fördel.





Alltså stod Alfa Romeo där med en officiell modell som inte kunde konkurrera med den inofficiella Zagatoversionen av i princip samma grundmodell. Vad göra? Jo, man skrotade planerna på att satsa på Sprint Speciale som en racer, tog bottenplattan med den kortare hjulbasen från Spidern, och lät istället Zagato skapa Alfa SZ.

Vad skulle man då hitta på med Sprint Speciale? Problemet komplicerades ytterligare av att man i samma veva höll på att uppdatera hela Giuliettaserien, den tidigare versionen kallades 750 och den nya 101, och det skiljde en hel del mekaniskt.

När sedan Sprint Speciale i 101-version debuterade på Genève-salongen 1960 hade den fått samma utseende som bilen på våra bilder, en designercoupé i stället för racer. Den hade höjd front, stötfångare fram, dörrar i vanlig stålplåt istället för i aluminium samtidigt som man bibehöll aluminium i huvarna.

Denna förskjutning i inriktning gjorde att den hamnade lite mellan stolarna. En udda, ganska dyr bil vars enda riktiga fördel jämfört med en vanlig Giulietta Sprint, förutom formen, var en högre toppfart.

SS-modellen hade hela tiden den vassare Velocemaskinen med dubbla Weberförgasare och andra kamaxlar vilket gav 1 290-kubikaren aningen högre effekt. Detta, kombinerat med den hala formen, gjorde att man monterade en femväxlad låda där femman var en överväxel och med det kunde den nästan nå 200 km/h.

Två år senare var det dags att uppdatera den till Giuliautförande med 1 570-kubiksmaskin. Dessutom fick Giulia SS snabbt skivbromsar fram, samt en uppdaterad instrumentbräda. Den versionen kom att leva ända till 1966 och blev den mest populära.

Länge har Sprint Speciale varit en udda fågel på marknaden, men nu har den lyft rejält. Det har sålts sena bilar för över 200 000 dollar, men någon aktuell notering för en tidig lågnos har vi inte sett, trots att det faktiskt finns ett exemplar i Sverige. Den är ett icke-komplett renoveringsobjekt som saknar originalmotor, ändå har ägaren blivit bjuden 100.000 euro – osett ...

**Text av Robert Petersson**

## 12. Klassiskt bilmärke: DeSoto

Publicerad 9 november 2010

**Saab kan inte försvinna, eller hur? Bilmärken försvinner ju inte, eller hur? Helt fel. Packard försvann, Studebaker försvann och gott och väl 5 000 andra bilfabrikat också. DeSoto till exempel. Och ändå började det så bra, med en kraftsatsning från Chrysler Motors Corporation i Detroit, Michigan, US of A.**



*DeSoto Adventurer 1960*

Bilmärket DeSoto startades 1928 av det då tämligen färska Chrysler Motors Corporation. Avsikten var att DeSoto skulle konkurrera med GM-märkena Oldsmobile och Pontiac samt med lågprismodellerna från Nash.

DeSoto skilde sig inte från mängden och var till stor del en billigare upplaga av Chrysler, som i sin tur var på pricken lik så många andra bilar från den här tiden, i varje fall om man ser till volymmärkena.

Det är ett lustigt faktum att just då depressionen slagit klorna i världen kom det fram en oherans massa lyxiga bilmodeller. Cadillac och Marmon presenterade bilar med 12- och 16-cylindriga motorer.

V8-motorer var inte så vanliga men raka åttor blev litet av tidens melodi, också i bilar med ekonomianspråk. DeSoto var ett sådant märke.

1930 lanserades deras första raka åtta. Den var på 3,4 liter och såldes som världens billigaste åttacylindriga bil! Den titeln knep Ford ett par år senare, men det är en annan historia.

### **Jobbade sig neråt**

Från en första årsförsäljning på 90 000 vagnar gick det snabbt utför. 1932 hade DeSoto jobbat sig ner till bara 26 000 exemplar.

Chrysler gjorde 1934 ett lovtärt försök med strömlinjeform. Airflow hette modellen, som dessvärre blev en flopp på marknaden. Också DeSoto kom ut i strömlinjeversion, med en sexa under huven, men blev inte heller någon succé.



*DeSoto Sedan 1928*

Ändå fortsatte DeSoto att byggas som en sorts lätt kamouflerad Chrysler, år efter år. Priserna låg litet högre än de för Dodge – det var litet finare att köra DeSoto.

1942 var den sista civila årsmodellen för amerikanska personvagnar; sen kom kriget emellan. Mycket få amerikanska 42:or hann byggas, men det var ändå tydligt att bilvärlden var på väg mot nya former.

I DeSotos fall manifesterade sig detta i en grill som nog var mer vattenfall än någon annan, både förr och senare. Det var nästan full bilbredd på grillen och bakom de yttre pinnarna dolde sig strålkastarna bakom luckor – hi tech!

DeSotos senare 40-talare var naturligtvis mycket lika kamraterna från Chrysler, Dodge och Plymouth. De här märkena blev vanliga som droskbilar i Sverige. Ombonade, rymliga och med viskande tysta sidventilmotorer gjorde de trogen tjänst långt in på 50-talet, fenepoken.



*1932 års sexcylindriga DeSoto fanns att köpa i ett antal olika karossutföranden. Här är en femsitsig cabriolet med dubbla reservhjul, ett i varje framskärm.*



*DeSoto FireDome 1952*

### **Kortslagig V8**

1952 överraskade både Chrysler och DeSoto genom att presentera en kortslagig V8. Hos DeSoto gav den 160 hästkrafter och var på 4,5 liter, en god början på ett vällustigt deltagande i hästkraftskriget.

1955 markerade en designmässig nystart för Chrysler Corporation. Flite sweep kallade man de fräsiga linjerna och de backades upp av ett motorprogram med uteslutande V8-maskiner.

Publiken gillade vad som erbjöds men tiderna var inte de bästa. Särskilt svårt hade märkena i mellanklassen och just där låg DeSoto. Fel eller inte men DeSoto slogs nu ihop med Plymouth, som om det skulle hjälpa...



*DeSoto FireDome 1955*



*\* 1958 DeSoto Firesweep Sportsman \**

Försäljningssiffrorna talar ett tydligt språk. 1957 registrerades nästan 104 000 nya DeSoto, 1958 blev det knappt 48 000, 1959 inte ens 43 000 och 1960 bara styvt 23 000 exemplar.

Då slog man vantarna i bordet. Årsmodellen 1961 blev den allra sista och tillverkningen avbröts redan i november 1960. Spelet var förlorat.

Och aldrig nånsin har väl någon tänkt på att återuppväcka DeSoto från den stora bilkyrkgården...



*DeSoto Hardtop Coupe 1961*

### 13. Coronaviruset kan slå även mot motorsporten

Text: Mattias Persson Publicerad: 2020-01-30 12:36

Den snabba spridningen av coronaviruset har väl inte undgått någon. Nu hotar epidemin, som bröt ut i Kina i början av året, även att slå mot motorsporten. Idag bekräftar det internationella bilsportförbundet, FIA, i en pressrelease att man noggrant övervakar utvecklingen i de drabbade områdena.



Kommunikationen från FIA är så här långt ospecifik. Förbundet meddelar bara att man alltså övervakar situationen och att man "om nödvändigt kommer göra vad som krävs för att skydda den globala motorsportfamiljen och publiken".

Pressreleasen går inte in i detalj på vilka tävlingar man för närvarande hyser störst oro kring, men en blick i den internationella kalendern indikerar att framför allt Formel E-racet i kinesiska Sanya i mitten av mars sannolikt hänger på en skör tråd just nu.

Sanya är en populär turistort på den kinesiska ön Hainan. Formel E kom dit för första gången förra året; en tävling som den gången vanns av tvåfaldige mästaren Jean-Eric Vergne.

Om loppet i Sanya skulle behöva ställas in får det ofrånkomliga konsekvenser på andra håll i racingvärlden. Samma helg arrangerar sportvagns-VM till exempel ett av sina största race, amerikanska 1000 Miles of Sebring, och flera av Formel E-förarna dubblar i just dessa båda mästerskap. Ställs Formel E-racet plötsligt in får det oundvikliga följd effekter även på förarmarknaden i Sebring.

I dagsläget är coronaviruset som bekant främst avskärmat till Kina, men flera fall har upptäckts på andra håll i världen och risken för fortsatt spridning bedöms av experter som stor. Världshälsoorganisationen WHO håller under torsdagen ett krismöte i Genève för att besluta om huruvida ett globalt nödläge ska utlysas, rapporterar flera medier.

## 14. Snart är det dags för Formel 1-VM 2020

Publicerad 27 jan 2020 15:49

Den 15 mars är det dags för den 71:a upplagan Fédération Internationale de l'Automobile, världsmästerskapet i Formel-1. Något vi tänker titta närmare på i den här artikeln. Plattan i mattan, nu kör vi.



Nytt år, nytt decennium, nya race. Snart är det äntligen dags att slänga sig in i en ny säsong av intensiva tävlingar. Den 20 maj är det dags för Speedway Grand Prix men innan dess får vi njuta av något helt annat, nämligen [världsmästerskapet i Formel 1](#), som inleds den 15 mars.

Formel 1-VM består av 22 stycken Grand Prix runt om i världen. Bland annat kommer vi få världens skickligaste förare rusa fram i länder som: Australien, Vietnam, Spanien, Azerbadjan, USA, Japan, Brasilien och Österrike. Att det är en internationell tävling råder det med andra ord inga som helst tvivel om.

Tävlingssäsongen inleds som sagt den 15 mars. Arenan för detta stora event är Grand Prix Circuit i Melbourne, Australien, där 20 förare tillhörande 10 stall kommer att göra upp. För den som vill höja spänningen ytterligare finns det idag goda möjligheter att spela på racen direkt via datorn, plattan eller mobilen vi exempelvis spelsajten [LeoVegas](#) som vunnit stor popularitet bland användarna de senaste åren.

### Dessa tävlar i Formel 1-VM 2020

Det är alltså 20 förare från 10 olika stall som kommer att göra upp under årets gång. Se listan nedanför (stall är utskrivet i fetstil, förare och stallets nation står utskrivet i parentes).

<b>Alfa Romeo Racing</b>	(Kimi Räikkönen, Antonio Giovinazzi, Schweiz)
<b>Scuderia Ferrari</b>	(Sebastian Vettel, Charles Leclerc, Italien)
<b>Haas F1 Team</b>	(Romain Grosjean, Kevin Magnussen, USA)
<b>McLaren F1 Team</b>	(Lando Norris, Carlos Sainz Jr., Storbritannien)
<b>Mercedes AMG Petronas Motorsport</b>	(Lewis Hamilton, Valtteri Bottas, Tyskland)
<b>Red Bull Racing</b>	(Alexander Albon, Max Verstappen, Österrike)
<b>Racing Point F1 Team</b>	(Sergio Pérez, Lance Stroll, Storbritannien)
<b>Renault Sport Formula One Team</b>	(Daniel Ricciardo, Esteban Ocon, Frankrike)
<b>Scuderia Toro Rosso</b>	(Pierre Gasly, Daniil Kvyat, Italien)
<b>Williams</b>	(George Russell, Nicholas Latifi, Storbritannien)

Som vi kan finnas det tyvärr inga svenska förare i årets upplaga av Formel 1-VM. Däremot är Skandinavien representerat av två finländare: Kimi Räikkönen för Alfa Romeo Racing och Valtteri Bottas för Mercedes AMG Petronas Motorsport.

Formel 1-VM 2020 pågår fram till den 29 november 2020, vilket gör det till den längsta säsongens i [Formel 1:s historia](#). Med andra ord inleder vi det nya decenniet med att slå rejält på stora trumman. Vad som också är annorlunda är att Tysklands Grand Prix har lyfts ut ur tävlingen då Mercedes inte har valt att gå in som huvudsponsor i år. Därtill har Nederländernas Grand Prix kommit tillbaka efter 35 år av frånvaro. Men kanske är det som mest spännande att Vietnamska vara med för första gången med en ny bana som har öppnat i huvudstaden Hanoi. Årets däckleverantör är italienska Pirelli.

Av MollDog Media



## 15. Aston Martin i Formel 1 som eget team från 2021..

Skrivet den 31 januari 2020, klockan 10:28 | [28 kommentarer](#)



# ASTON MARTIN

*Aston Martinkommer in i Formel 1 som eget team från 2021*

Ja, Aston Martin kommer alltså att ha sitt "eget" team i Formel 1 från 2021. Här kommer lite tankar kring detta från Scott Mitchell...

Aston Martin kommer att ha ett Formel 1-team från 2021 när Racing Point nu byter namn. Men vad betyder det egentligen? Racing Point-ägaren Lawrence Stroll leder ett konsortium som kommer att investera närmare 2 miljarder kronor för att förvärva en 16,7% stor andel i Aston Martin Lagonda och som en del av det avtalet kommer Racing Point att byta namn till Aston Martin F1.

För tillfället betyder det bara att Racing Point kan använda Aston-namnet vilket på många sätt liknar situationen mellan Sauber och Alfa Romeo. Det fungerar kommersiellt för båda parter om teamet heter Alfa Romeo, så Sauber gick i princip med att sälja namnrättigheterna. När Racing Point nu blir Aston Martin kommer det att vara detsamma. Förvänta dig dock inte att en Aston Martin F1-motor dyker upp, eller att Aston plötsligt ska investera i den typ av anläggningar t ex Mercedes har med sitt race-team i Brackley och High Performance Powertrain-divisionen i Brixworth. Särskilt eftersom Aston kämpar rent allmänt för sin överlevnad som bilföretag, och det är en del av varför denna affär är möjlig.

Aston har önskat en större närvaro i F1 i flera år men det är väldigt dyrt att starta ett eget team, eller bara köpa ett. Att låta ett befintligt team använda Aston-namnet är ett mycket billigare och enklare sätt att få märket till F1. Dessutom görs affären eftersom Stroll och hans konsortium investerar så mycket som upp mot 2 miljarder kronor i Aston Martin Lagonda.

Det är en stor vinst för Aston eftersom det faktiskt betalas mycket pengar för att låta någon annan spendera mycket pengar i F1 – och Aston-namnet kommer att dra nytta av det. Det är också bra för Racing Point, som inte har kunnat skapa sin egen identitet i F1 sedan man tog över Force India-teamet i mitten av 2018. Vissa människor är kanske oroliga för de finansiella muskler som Stroll uppenbarligen har, det är också lätt att kritisera att hans son Lance är en av teamets förare. Det finns andra som är villiga att spendera pengar för att vara i F1, men få som faktiskt går igenom det. Stroll gör det och ordentligt. Aston/Racing Point-affären är en win-win-situation för alla. Lawrence Stroll är mannen som gjort detta möjligt vilket gör det väldigt svårt att utmåla honom som en slags skurk.

**SLUT**