



Joseph Stalin paradbil ZIS-110 Special 1949

MOTORNYTT måndag 10 februari

Föregående fredag 7 februari

1. Volvo XC40 laddhybrid blir dyrare för att göra plats för en billigare laddis
2. Så stark blir Volvo XC40 T4 Twin Engine
3. Okända regeln - får räkna laddhybriderna dubbelt
4. Teslas nya galna rekord
5. Teslas nästa batterimål – att producera ett par tusen GWh
6. Tesla tvingas stänga Kina-fabriken på grund av coronaviruset
7. Italienaren Luca de Meo ny vd för Renault-gruppen
8. Miljardär räddar Aston Martin – Volvoägaren snuvas
9. Bilsalongen i Frankfurt lämnar... Frankfurt
10. GM bygger om Detroit-fabrik till enbart elbilstillverkning
11. Cruise Origin är GM:s första självkörande bil
12. Biffig Lamborghini Urus med 840 hk
13. Test: Därför kan Puma bli årets bil 2020
14. Fyra småbilar - är nya Peugeot 208 katten eller råttan i leken?
15. Ultima RS – låg vikt, manuell låda och 1 200 vilda hästar
16. UPS beställer 10 000 elfordon
17. Vätgasbilar lika billiga som bensinbilar om fem år
18. Forskare: Osympatiska män kör oftare BMW-bilar
19. Bilfrågan: Måste draget tas av?
20. Från videoarkivet: Ariel Atom 2
21. Klassiskt bilmärke: Austin-Healey



1. Volvo XC40 laddhybrid blir dyrare för att göra plats för en billigare laddis

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-01-30, 10:56

En läsare tipsade om att det nu inte går att välja laddhybriden Volvo XC40 T5 Twin Engine i instegsutförandet Momentum. Den möjligheten är borta och istället tvingas man upp till Inscription-nivå om man är sugen på en XC40 laddis. Det innebär en prishöjning på 57 000 kronor, från 459 900 till 516 000 kronor.



Det innebär att du i praktiken kan få en Tesla Model 3 Standard Range Plus till samma pris som en Volvo XC40 T5 Twin Engine, när respektive bonus är bortdragen. En Model 3 Standard Range Plus kostar från 549.900 kronor, eller 489.900 kronor efter avdragen miljöbonus på 60.000 kronor.

En **XC40 T5 Twin Engine** betingar en miljöbonus på omkring 25.000 kronor, vilket alltså gör att den omkring 490.000 kronor efter avdragen bonus.

Prishöjningen på XC40 T5 Twin Engine görs för att göra plats för den lite billigare laddhybridversionen XC40 T4 Twin Engine, som alltså är på gång.

"Det stämmer och är en del av en större omstrukturering av vår erbjudandestruktur. Vi kommer bland annat inom kort att införa XC40 Recharge T4 Inscription, som prismässigt kommer att ligga i samma område som tidigare XC40 T5 Momentum", skriver Karin Wik, presschef på Volvo Cars i ett mail till auto motor & sport.

[Volvo XC40 T5 Twin Engine – här är första fakta: 255 hk och 9,7 kWh batteri](#)

[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Klart: Volvo XC40 kommer som billigare laddhybrid – T4 Twin Engine](#)

[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Test: Volvos lilla laddhybrid XC40 T5 möter Mini Countryman Plug-In Hybrid och elbilen Kia E-Niro](#)



2. Uppgifter: Så stark blir Volvo XC40 T4 Twin Engine

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-01-30, 18:00

Tidigare idag rapporterade vi om att Volvo [höjer priset på det laddhybridsalternativet som idag finns, T5 Twin Engine](#), för att göra bereda hierarkisk plats för T4 Twin Engine som verkar närma sig lansering. Och samme uppmärksamma läsare som tipsade om pris-höjningen har grävt djupt i Volvos digitala manualer och hittat information om drivlinan som ska sitta i T4 Twin Engine.



Enligt Volvos digitala manual får XC40 T4 Twin Engine samma trecylindriga bensinare som T5 Twin Engine, nedtrimmad till 129 hästar från 180 kusar. Vridmomentet är nedställt till 245 Nm från 265 Nm i T5 Twin Engine.

Elmotorn har samma effekt – 82 hästar och 160 Nm. Systemeffekten bör alltså hamna omkring 210 hästar och 400 Nm.

Enligt Volvo ska XC40 T4 Twin Engine kosta som T5 Twin Engine gjorde i Momentum-nivå – det vill säga 459.900 kronor.

Motor	Motorkod	Effekt (kW/rpm) (kW/rpm)	Effekt (hk/rpm) (hk/rpm)	Vridmoment (Nm/rpm)
T4 Twin Engine	B3154T10	95/5 000	129/5 000	245/1 600-3 000
T5 Twin Engine	B3154T5	132/5 800	180/5 800	265/1 500-3 000

Elektrisk drivmotor

Max. ut effekt 60 kW (82 hk).

Vridmoment 160 Nm.

Enligt Volvo ska XC40 T4 Twin Engine kosta som T5 Twin Engine gjorde i Momentum-nivå, det vill säga 459 900 kronor.



3. Okända regeln - får räkna laddhybriderna dubbelt

Maths Nilsson

2020-01-31

Experten: Därför har biltillverkarna förhalat leveranser av laddhybrider



Här är den okända EU-regeln som kan rädda flera bilmärken från miljarder i utsläppsböter.

Laddhybrider och elbilar räknas dubbelt i statistiken under 2020 – och som av en händelse har de långa leveranstiderna på laddhybrider nu försvunnit.

– Det var en konstgjord grej, biltillverkarna ville inte leverera så många laddhybrider förra året, säger tjänstebilsexperten Ronny Nilsson på Ynnor.

I år inför EU nya utsläppsregler som kan ge biltillverkarna miljardböter om de inte klarar den nya utsläppsgränsen på 95 gram per kilometer. Gränsen är ett genomsnitt av varje tillverkares modeller, och den som har tyngre bilar får tillgodoräkna sig det. För Volvo som säljer över 60 procent tunga SUV:ar kommer nya EU-gränsen att ligga en bra bit över 100 gram per kilometer.

– Varje biltillverkares individuella gränsvärde beräknas utifrån vikten på sålda bilar, vilket innebär att värdet kan beräknas först efter årets slut. Eftersom Volvo Cars inte har bilar i de mindre segmenten kommer vårt genomsnitt ligga högre än för en tillverkare som tillverkar små bilar i de s.k. A- och B-segmenten, säger Volvo Cars presstalesman Stefan Elfström till BytBil.

Det finns dock en okänd faktor som hittills knappt uppmärksammas. Enligt en regel i EU-bestämmelserna får tillverkarna räkna varje laddhybrid och elbil dubbelt upp i statistiken om bilarna släpper ut mindre än 50 gram CO₂ per km. En gräns Volvo klarar med sina laddbara herrgårdsvagnar, sedaner och den mindre SUV:en XC40. Nästa år sänks dopingfaktorn till 1,67 för laddbara bilar.

Under 2019 har Volvo fått hård kritik för att de har haft leveranstider på upp till ett år för sina laddhybrider. Som av en händelse har Volvo lyckats kapa sina leveranstider kraftigt vid nyår och du kan i dag få en laddbar V60 redan i april om du beställer i dag. Även Kia kritiserades under 2019 för att inte kunna leverera laddhybrider och styra över tillgången till 2020 när de kan räknas dubbelt i utsläppspoolen.

– Man ville inte leverera mycket laddhybrider förra året, så det var en konstgjord grej. Jag kan inte tolka det på något annat sätt. Det var en konstlad marknad förra året, för nu verkar inte tillgången på laddhybrider längre vara ett problem, säger tjänstebilsexperten Ronny Nilsson på Ynnor som analyserat hela tjänstebilsmarknaden i sin nya bok.

Volvo tillbakavisar dock att de skulle ha förlängt sina leveranstider på konstgjord väg för att kunna räkna laddhybriderna dubbelt för att klara sig från utsläppsböter.

– Leveranstiderna är kopplade till tillgången på de unika komponenter som behövs för plug-in hybrider, främst batterier. Vi har tillsammans med våra leverantörer nu kunnat öka kapaciteten vilket gör att vi nu successivt kommer att korta ner väntetiden för kunderna – vi tror att leveranstiden kommer att landa kring 3 månader så småningom. Det innebär också att vi tror på en PHEV andel runt 20 procent under 2020, vilket också ligger i linje med efterfrågan, säger Stefan Elfström på Volvo.

För Volvo betyder varje såld laddhybrid att de kan sänka sitt utsläppsnitt dubbelt upp. Vd Håkan Samuelsson har i en intervju med Bloomberg sagt att Volvo ska sälja 20 procent laddhybrider i år för att klara sig från böter, men sannolikt räcker det med en mycket mindre andel. Märket kan även tillgodoräkna sig Polestars elbilar som börjar levereras i sommar.

Räkneexempel – så kan Volvo klara böterna i år

Enligt Volvos tillväxtplan ska tillverkaren sälja 800 000 bilar under 2020.

Det innebär cirka 385 000 sålda bilar i Europa. Genomsnittsvolvo som inte är laddbar släpper enligt Jato ut 129 gram CO₂ per km. Om Volvo säljer 55 000 laddhybrider i Europa som räknas dubbelt sänks utsläppsnittet till 102 gram CO₂ per km, och Volvo klarar sannolikt sina utsläpp med tanke på att deras mål justeras upp med anledning av vikt.





4. EXTRA: Teslas nya galna rekord i natt

Maths Nilsson schibsted 2020-01-29

Lovar göra mer än 500 000 bilar i år - överträffar alla förväntningar



Tesla fortsätter att gå som en raket. I natt krossade Elon Musks bolag förväntningarna i sin kvartalsrapport för Q4. Omsättningen blev 7,4 miljarder dollar mot förväntade 6,99. Vinsten blev 21 procent högre än väntat – och aktien slog rekord i efterhandeln.

Nyligen gick Tesla om Volkswagen som världens mest värdefulla biltillverkare med ett börsvärde på över 100 miljarder dollar. Dessutom är bolaget värt mer än Ford och General Motors tillsammans. De milstolparna är dock redan historia och jakten på Toyota som är världens mest värdefulla tillverkare har startat.

Sent på onsdagskvällen kom Tesla med sin rapport för det fjärde kvartalet 2019. Många aktieägare var oroliga att Tesla inte skulle kunna motsvara förväntningarna efter att aktien gått upp 120 procent sedan oktober.

Men deras oro var helt omotiverad – Tesla krossade förväntningarna igen. Omsättningen rusade upp till 7,4 miljarder kronor och vinsten per aktie blev 2,14 dollar. Siffrorna fick aktien att gå upp till 618 dollar i efterhandeln. Ett lyft på ytterligare sju procent.

Även kassaflödet var en positiv överraskning för investerarna, det blev nästan dubbelt så högt som förväntat, över en miljard dollar.

Men det viktigaste av allt för en biltillverkare är naturligtvis den kommande försäljningen. Analytikerna hade hoppats att Tesla skulle sälja 476 000 elektriska bilar under 2020. Tesla lovar att överträffa den siffran och uppger att bolaget kommer att leverera mer än 500 000 bilar på ett komfortabelt sätt.

För bilköparna kommer Tesla också med ett glädjebesked. Bolaget meddelar att leveranserna av nya suv:en Model Y kommer att starta tidigare än beräknat. I stället för leveranser i sommar kommer bilen redan i slutet av mars. Det innebär att den kanske kan nå Sverige redan i höst.

Dessutom meddelade Tesla i natt att de skriver upp räckvidden hos batteriet på Model Y. Bilen kommer nu att gå 51 mil på en laddning tack vare att Tesla förbättrat batteritekniken.

Relaterade artiklar



[Teslas skräll i natt: Så bra går det](#)

Ny stor ökning för aktien efter Musks nya succé
25 okt. 2018



[Tesla spottar ur sig bilar - slår alla rekord](#)

Överträffade analytikernas förväntningar - aktien rusar igen
4 veckor



[Teslas galna rekord: Större än Volkswagen](#)

1 vecka



[Nu förlorar Tesla "bara" 40 000 kr per bil](#)

Men aktien rasade efter nya kvartalsrapporten
25 juli 2019



5. Teslas nästa batterimål – att producera ett par tusen GWh

TEXT: FREDRIK SANDBERG PUBLICERAD: 2020-01-30

Efter att Tesla presenterade sin kvartalsrapport för fjärde kvartalet 2019 hölls i sedvanlig ordning en telefonkonferens med investerare och analytiker.



Teslas vd Elon Musk var på ett strålande humör och såg mycket ljusst på framtiden, där han påstod att ingen i motorindustrin har en mer intressant produktportfölj än Tesla. Exempel på detta nämnde han Cybertruck, Model Y, Tesla Semi, Roadster, powerwall, full självkörande förmåga etcetera.

Men för att kunna få ut produkterna på marknaden krävs större volymer av batterier än vad som produceras i dag. Med råge.

– Efterfrågan (på Cybertruck) är nu så mycket större än vad vi rimligen kan producera inom, jag vet inte, tre eller fyra år. Så vi kommer att fokusera mycket på att öka batteriproduktionen eftersom det är fundamentalt. Om du inte förbättrar batteriproduktionskapaciteten så slutar det bara med att du flyttar produktionsvolym från en produkt till en annan och du har inte tillverkat fler elbilfordon, sa Elon Musk.

– Det är en anledning till att vi inte har accelererat produktionen av Tesla Semi (Teslas lastbil) eftersom den använder många celler och om vi inte har tillgång till celler får de tas från produktionen av Model 3 och Y. Vi måste med andra ord se till att vi har en brant uppskalning av batteriproduktion och fortsätter att förbättra batteriernas kostnad per kWh. Det här är väldigt fundamentalt och extremt svårt.

Hur detta ska gå till är Elon Musk förtegen om, men lovar att förklara strategin i mer detalj vid ett batteriseminarium som han utlovade till någon gång i april.

– Då ska vi gå igenom utmaningarna och hur vi ska ta oss från den position som vi befinner oss i nu (där Tesla producerar dryga 35 GWh batterier, reds. anm). till, jag vet inte, ett par tusen GWh per år eller liknande.

En viktigt strategi i detta verkar vara Teslas köp av företaget Maxwell, som har tagit fram en teknik att producera celler med "torra elektroder" vilket inte bara ger högre energitätet men även dramatiskt minskar kostnaden för produktionen av batterierna då inte stora värmeugnar behövs för att torka elektroderna, vilket är en kostsam och tidskrävande process.

6. Tesla tvingas stänga Kina-fabriken på grund av coronaviruset

2020-01-30 09:46

Kinesiska myndigheter har beordrat Tesla att tillfälligt stänga sin bilfabrik Gigafactory 3 i Shanghai.



De lokala myndigheterna i Shanghai har beordrat ett flertal företag i staden att stänga sina fabriker för att förhindra spridningen av det nya coronaviruset, rapporterar [Reuters](#). I ett första skede gäller stoppet till den nionde februari.

Ett av de påverkade bolagen är Tesla som är i full färd med att skala upp tillverkningen av Model 3 i nybyggda Gigafactory 3. Stängningen kan ha en "mindre" påverkan på lönsamheten under kvartalet uppger företaget.

Läs mer: [Svenska teknikbolagen i Kina: Så hanterar vi coronaviruset](#)

– I det här läget räknar vi med en fördröjning på en till en och en halv vecka i upprampningen av Model 3-tillverkningen i Shanghai på grund av att myndigheterna krävt att fabriker ska stänga, sa Teslas finanschef Zach Kirkon i ett samtal med investerare igår, rapporterar [The Verge](#).

Tillverkningen i Gigafactory 3 drog igång i slutet av 2019, och de första bilarna levererades till kinesiska kunder i början av januari. När anläggningen är i fullt bruk är målsättningen att tillverka uppemot en halv miljon elbilar om året.

Även Ikea har [valt att tillfälligt stänga sina 30 varuhus i Kina på grund av coronaviruset](#).

SIMON CAMPANELLO



7. Italienaren Luca de Meo ny vd för Renault-gruppen

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2020-01-29, 16:20, uppdaterad 2020-01-29, 18:01

Nu är det officiellt att den tidigare Seat-chefen Luca de Meo tar över vd-posten för Renault. Han tillträder tjänsten den 1 juli och fram till dess fortsätter den nuvarande vd:n Clotilde Delbos styra den franska biljätten.



"Styrelsen ansåg att Luca de Meo genom sin karriär, erfarenhet och tidigare framgångar kombinerar alla de kvaliteter som krävs för att bidra till Renault-gruppens fortsatta utveckling", sa biltillverkaren i ett uttalande.

Luca de Meo som föddes 1967 i Milano, Italien är en civilekonom med över 20 års erfarenhet från fordonsbranschen. Luca började sin karriär på Renault men har sedan dess hunnit med att arbeta för flertal olika biltillverkare, bland annat som varumärkeschef för Fiat-gruppen och varumärkena Fiat, Lancia och Alfa Romeo.

2009 värvades han till VW-gruppen där han arbetade som marknadschef för VW-personbilar och tre år senare tog han över som ansvarig för marknadsföring och försäljning hos Audi. 2015 klev Luca högre upp i företagsstrukturen då han blev ordförande för Seat:s verkställande kommitté där han suttit på posten fram till idag.

Renaults nära samarbetspartner Nissan och dess vd Makoto Uchida säger sig vara "mycket nöjd" med utnämningen och "ser fram emot att fortsätta arbeta tillsammans med sin allianspartner för att öka ömsesidig tillväxt och lönsamhet".

Enligt Carscoops fortsätter den nuvarande vd:n Clotilde Delbos som vice vd efter att Luca de Meo tillträder sin nya tjänst den 1 juli.

[Bilchefen flydde rättvisan – utsmugglad i instrumentfodral](#)

8. Miljardär räddar Aston Martin – Volvoägaren snuvas

Publicerad 2020-01-31 12:32, text Erik Söderholm

Klassiska märket får välbehövligt tillskott i kassan. Geely är inte längre med i förhandlingarna.



På fredagmorgonen stod det klart att kanadensiska miljardären och Ferrarisamlaren Lawrence Stroll köper 16,7 procent av aktierna i Aston Martin. Totalt är affären värd 2,3 miljarder kronor.

Det är minst sagt välbehövlige pengar för Aston Martin, som börsnoterades 2018 men där aktiekursen rasat. Märket ska lansera en ny superbil i år och det finns även planer på en ny mittmotorbil för att utmana Porsche. Dessutom ska Aston Martin [lansera suven DBX](#), som kan bli märkets viktigaste modell någonsin.

Satsningen på elbilar skjuts dock upp även om det finns planer på en V6-motor med hybrid-drift.

– För mig har V6-hybriden högre prioritet och att bygga den motorn i Storbritannien är något att vara stolt över. Man måste också komma ihåg att ingen av våra konkurrenter förutom Porsche kommer ha en elbil att sälja före 2025, så vi har ungefär samma tidplan som alla andra, säger Aston Martin-chefen Andy Palmer i en intervju med [Autocar](#).

Även Volvoägaren Geely var intresserade av att köpa in sig i Aston Martin, men så blev det alltså inte.

Relaterade artiklar

[Aston Martin kliver upp i suv-världen med DBX](#)

[Portabel hundtvätt och vapenfack i DBX](#)

[Snart har suven från Aston Martin premiär och inför det släpper biltillverkaren en diger tilläggslista för diverse friluftaktiviteter. 1](#)

[Miljonregn över filmbilen DB5](#)

9. Bilsalongen i Frankfurt lämnar... Frankfurt

Mattias Rabe 30 januari 2020

En av världens största bilsalonger, tyska IAA i Frankfurt, ska flytta. Tre andra tyska storstäder kämpar om att få arrangera mässan.



IAA, Internationale Automobil-Ausstellung, arrangerades för första gången 1897, då i Berlin. Bilsalongen gjorde ett uppehåll i samband med andra världskriget och gjorde comeback först 1951. Då hade Berlin bytts ut mot Frankfurt som sedan dess varit värdstad för den enormt populära salongen som flertalet år haft en bra bit över 800 000 besökare, betydligt fler än de 560 000 besök som salongen lockade hösten 2019.

Frankfurtsalongen, som den ofta kallas för, har hållits vartannat år eftersom salongen har alternerat med Mondial de l'Automobile i Paris (som för första gången hölls 1898 och därför kallas för världens första bilsalong, trots att IAA inleddes ett år tidigare). Tanken var att nästa Frankfurtsalong skulle äga rum hösten 2021, men så blir det inte.

Under ett möte i Berlin i går diskuterades IAA-salongens framtid, bland annat vilken stad som ska vara värd. Sju tyska städer fanns med i en omröstning; Berlin, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, München och Stuttgart.

Strax efter klockan 17 på onsdagen meddelades det att fyra städer fallit bort, däribland Frankfurt som alltså varit värdstad för IAA vartannat år under 68 år.

Städerna som fortfarande är med och slåss om att få arrangera den berömda bilsalongen är Berlin, Hamburg och München. Städernas representanter ska nu lobba för varför just deras stad ska få bli arrangör.

Berlin är huvudstad och vinner sannolikt mycket på det, Hamburg är en internationell storstad med närhet till kusten och München är BMW:s hemort med närhet till flera andra biltillverkare, inte minst Audi som finns några mil norröver i Ingolstadt. München är dessutom hemvist för många stora företag som är verksamma i bilbranschen, exempelvis Knorr-Bremse, Osram, Webasto. Dessutom har lastbiltillverkaren MAN sitt huvudkontor i staden som geografiskt ligger mest centralt i Europa.

Många är besvikna över att Frankfurt inte är med i diskussionerna längre, inte minst Frankfurt som trodde att de låg bra till i och med stora planer på förändring. Det finns också en oro för de tusentals arbetstillfällena som salongen har skapat i regionen.

Om cirka tre veckor väntas ett beslut ha tagits, ett beslut som är tänkt att meddelas i mars.

10. GM bygger om Detroit-fabrik till enbart elbilstillverkning

John Edgren 2020-01-29 12:01

General Motors investerar drygt 21 miljarder kronor i sin gamla Detroit-fabrik. Den ska byggas om för en renodlad tillverkning av elbilar, i form av pickups, suvar och robottaxi.



Anläggningen ligger fem kilometer från General Motors huvudkontor i Detroit. Cadillac Eldorado var den första modellen som tillverkades vid Detroit-Hamtramck Assembly 1985, men nu, fyra miljoner tillverkade bilar senare, ska de 35 år gamla lokalerna renoveras och få nytt liv som en fabrik renodlad för produktion av elfordon.

För ändamålet investerar GM drygt 21 miljarder kronor. I dag jobbar omkring 900 personer vid anläggningen med att tillverka Chevy Impala och Cadillac CT6. Tanken är att Hamtramck ska spotta ut en bredd av elektrifierade suvar och pickups.

Styrkan utökas till 2 200 jobb. Tyvärr överskuggas den goda nyheten av att GM hade 14.000 uppsägningar under 2018. Det skriver [Engadget](#).

Läs mer: [Elbilar toppar skadestatistiken – här är orsaken](#)

I februari inleds ombyggnationen. Den första pickupen ska vara i produktion redan nästa år. Även den självkörande skytteln Cruise Origin torde ligga tidigt i programmet. Robottaxin presenterades nyligen, [läs mer om den här](#).

Modellprogrammet är högst oklart, men enligt [CNBC](#) kommer anläggningen bland annat producera den beryktade, batteridrivna pickupversionen av Hummer, då under märket GMC.

11. Cruise Origin är GM:s första självkörande bil

Erik Wedberg 30 januari 2020

Det är så här vi kommer att åka runt i framtiden. I alla fall om man ska tro General Motors autonoma avdelning Cruise Automation som nu visar sin första bil – Origin.



Under amerikanska General Motors paraply ryms de klassiska märkena Buick, Cadillac, Chevrolet och GMC, men i framtiden kanske vi mest kommer att prata om Cruise Automation. För fyra år sedan köpte GM upp det San Fransisco-baserade företaget som utvecklar självkörande bilar och nu visar Cruise (icke att förväxla med modellen [Chevrolet Cruze](#)) upp sin första bil.

Cruise Origin är en konceptbil som ser ut ungefär som de flesta helt självkörande konceptbilar vi har sett på senare år. Det finns ingen förarplats och de sex åkande sitter vända mot varandra. Bilen ser likadan ut fram och bak, bortsett från att lamporna är vita framåt och röda bakåt. Bakom passagerarutrymmet finns ett litet bagageutrymme. Utan att gå in på detaljer uppger Cruise att Origin ska gå i serieproduktion, att den är eldriven och att den ska byggas på en plattform från GM.

Som privatperson kommer man inte att kunna köpa den självkörande boxen. Cruise Origin, som är samutvecklad med Honda som också är delägare, ska främst riktas mot taxitjänster som Uber och Lyft. Med en app i telefonen ska man beställa en Origin som då kommer susande av sig själv, helt utan förare. Enligt Cruise ska man kunna spara upp till 5 000 dollar, knappt 50 000 kronor, per år på att använda Cruise Origin i stället för att äga en egen bil.

[Cruise Origin](#)

[5 bilder](#)

12. Biffig Lamborghini Urus med 840 hk

Oskar Krüger 30 januari 2020

Är din Lamborghini Urus något för timid och långsam? Då har 1016 Industries lösningen för dig.



Mycket vill ha mer och ingenting tycks vara extremt nog, sååda 1016 Industries omstöpning av den fetaste av de italienska tjurarna. Med rejäla skärmbreddare har bilens bredd ökat med 8,7 centimeter framtill och hela tio centimeter bak. Det gör bilen totalt 212 centimeter bred, utan att ha backspeglarna i åtanke.

I övrigt har 1016 Industries använt sig av samma sorts "fläckiga" kolfiberkomposit som vi tidigare sett på Lamborghini-bilar som rullat ut från fabriken. Materialet som ska vara billigare och lättare att forma än vanlig kolfiber, återfinns på trösklar, stötfångare och inte minst på bakluckan som fått dubbla vingar.

Även interiört återfinns materialet på lister och kontrasterar mot en i övrigt väldigt röd atmosfär. Paketpriset ligger på 35 000 dollar, cirka 340 000 kronor.

PROVKÖRNING: [Så grym är Lamborghini Urus](#)

Det Miami-baserade företaget har inte glömt det som sitter under huven, för den som tycker att de 650 hästkrafterna dubbelturbo-V8:an pumpar ur sig i standardutförande är lite klen erbjuds två motoruppdateringar till 780 respektive 840 hästkrafter.

PROVKÖRNING: [Vi kör Urus tvillingsyskon Audi RS Q8](#)

[GALLERI](#)

[Lamborghini Urus 1016 Industries](#)

[21 bilder](#)



13. Test: Därför kan Puma bli årets bil 2020

Lars Östling 2020-01-31

Ford skapar en crossover som överraskar positivt



FILMER: https://youtu.be/PwEZ6_kWHtQ

Skapad av tyska ingenjörer, tillverkad i Rumänien, hyllad i världen och nu rullar den in i Sverige. Är Fords nya crossover Puma så bra som ryktet säger? Bytbil har gjort en grundlig genomgång av bilen och får en trevlig upplevelse med en pigg men bränslesnål crossover.

Puma gör comeback som namn, men i ny tappning och laddad med ny teknik. Visst, den är byggd på Fiestas plattform, men har fått en egen identitet som crossover.

Crossover-segmentet växer snabbt – folk vill uppenbarligen sitta högt – och konkurrensen om kunderna börjar bli riktigt hård. Att lyckas i det här getingboet kräver att man gör en bil som är snygg, rolig att köra, praktisk och ekonomisk. Men det börjar bli allt svårare för motorjournalister att bedöma skillnaderna mellan alltmer högteknologiska bilar som slåss om köparnas gunst. Tillverkarna "lånar" de största succékoncepten av varann, paketerar lite annorlunda, men i slutändan är bilarna ungefär lika kompetenta. Ofta avgör varumärket på grillen – eller ett fördelaktigt kampanjpris.

Ford vet att de kommer in ganska sent in i matchen mot succé-crossovers som Kia Stonic, VW T-Cross och Renault Captur. Kanske är det därför Ford ansträngt sig extra mycket för att skapa en bil som ska kunna bocka av de flesta behov som vi bilköpare har:

Körglädje: Ja, även med en trecylindrig 1-litersmotor känns bilen pigg.

Bränslenål: Ja, med mildhybriden pressas förbrukningen ner mot 0,5 liter/ milen i blandad körning.

Snygg: Ja, det är den väl?



Praktisk: Ja, och här har de tyska ingenjörerna tänkt till. Läs mer längre ner i texten.

Många har försökt matcha namnet Puma med putslustiga beskrivningar som "klös i motorn" och "rivig bil". Den här texten hoppar över lustigheterna och går rakt på sak: bilen är faktiskt en fullträff.

På bilsalongen i Geneve den 2 mars kommer Årets Bil att utses. Ford Puma är en av kandidaterna, men har i väntan på det stora prestigepiset fått andra utnämningar. Den brittiska bilsajten "Whatcar?" rankade för några veckor sedan Puman som 2020 års bästa bilköp med motiveringen "en både stilig och praktisk bil som erbjuder en mix av rolig och ekonomisk körning – en kombination vi inte upplevt på samma sätt hos konkurrenterna".





På bergsvägar i södra Spanien testar Bytbil och några andra svenska tidningar både 125 hk-Puman och den med lite större 155 hk-motorn.

Ford-teamet har stolt pushat för sin bensinmotor – kallad EcoBoost – med ett 48 voltbatteri för att förbättra effektiviteten och hjälper till vid acceleration i början. Upp till 50 extra newtonmeter kan plockas fram och bränsleförbrukningen kan därmed kapas med upp till nio procent, menar Ford.

En 1-liters trecylindrig motor ska ju normalt sett inte få garvade motorjournalister att le bakom ratten, men det är faktiskt precis vad Puma lyckas med. Bilen är väldigt direkt i sin styrning – kanske på gränsen till nervös – men med sportläget i så är bergsklättringarna en oväntat angenäm upplevelse. Skillnaden mellan eco- och sportinställningen är påtaglig även om de flesta som kommer att köpa bilen troligen värnar om så lite förbrukning som möjligt. Den här dagen kör vi aggressivt och i långa snirkliga uppförsbackar, men förbrukningen landar ändå på 0,6 liter/milen. Hela tiden påminner mildhybriden i displayen att den laddar i inbromsningar och hjälper till vid accelerationer.





Puman med 125 hk har än så länge ingen mildhybrid (kommer i juni 2020 till svenska handlare) men Bytbils testförare – som bor i en tätort med där man inte kommer upp i hög fart – känner att den skulle duga gott i vardagen. I tre cylindrar har Ford lyckats packa in körglädje, och trots att det är en relativt liten crossover finns bra utrymme – dessutom är priset riktigt bra.

En annan sak som Ford-ingenjörerna malligt poängterade med bilen var lastkapaciteten. Jämfört med Fiestan har man lyckats frigöra 164 extra liter i bagageutrymmet (till en maxlast på 456 liter). Skälet är att man skapat en "megabox" – ett slags hål i lastutrymmets golv på totalt 80 liter. Här kan man lasta mindre trädplantor på våren eller ställa golfutrustningen – och om det blir smutsigt spolar man bara av boxen och låter vattnet rinna bort när man dragit ur pluggen, precis som i diskhon.

Så summa summarum: Puma verkar vara skapad för personer som gillar att packa sin bil full med prylar, men vill lägga pengarna på annat än tanka bensin flera gånger i veckan.

Köpa

++++

En bensinsnål crossover till ett bra pris. I Sverige kommer Puma ST Line X med 155 hk säljas för ca 250 000 kr.

Äga

++++

Ganska låga ägandekostnader när det kommer till skatt, försäkring och service. Det är svårt att sja om värdeminskningen, men bensinsnåla bilar lär vara ganska attraktiva på begagnatmarknaden.

Köra

+++

Oväntat busig crossover trots begränsat antal hästkrafter. Beter sig moget på motorväg och stabilt på slingriga landsortsvägar.

Säkerhet

+++++

Ford Puma är testad av Euro Ncap med högsta betyg. Kan utrustas med säkerhetsutrustning som t ex adaptiv farthållare, filassistans, döda vinkel-varnare, skyltigenkänning, parkeringsassistans.



Miljö

+++

Mildhybrid sänker förbrukningen med upp till nio procent och den trecylindriga motorn är ganska bensinsnål. Enligt WLTP-körcykeln är bränsleförbrukningen 0,54 respektive 0,56 liter per mil.

Komfort

++++

Oväntat komfortabel crossover med låg ljudnivå. Extra plus för avtagbar stolsklädsel, som kan tvättas. Och så finns faktiskt massagesäten.

Utrymmen

++++

Här har Ford-teamen tänkt till och skapat en "magisk box" på 80 extra liter. Det betyder att crossovern har 456 liters lastkapacitet – imponerande. Med nedfällt baksäte ryms 1216 liter. Inte ens långa svenskar slår huvudet i taket – och långa ben ryms även i baksätet.

Helheten

++++

Varumärket Ford har kanske inte alltför många fans i Sverige, men med Puman har vi snart en både rolig, ekonomisk och genomtänkt bil på vägarna.

Fakta Ford Puma

Lanseras i Sverige:	mitten av mars 2020. Om du vill ha 125 hk-Puma som mildhybrid måste du vänta till juni 2020 på leverans.
Pris i Sverige:	ST Line – rekommenderat pris från 229 700 kr, kampanjpris från 219 900 kr. ST Line X rek pris från 250 700 kr.
Garantier:	Fem år, eller 10 000 mil.
Motor:	Tre cylindrar, 1,0 liter, 125 hk resp 155 hk
Drivning:	Tvåhjulsdraft. Sex växlar manuell.
Acceleration 0–100 km/tim:	9,8 sekunder.
Toppfart:	191 km/h.
Koldioxidutsläpp:	132 gram/km (WLTP)
Bensinförbrukning:	5,8 liter/100 km (WLTP)



14. Fyra småbilar - är nya Peugeot 208 katten eller råttan i leken?

Av Michael von Maydel, Publicerad 2020-01-29, 06:36

Strax före nya Opel Corsas ankomst kastar PSA-koncernen in Peugeot 208 i leken. Fräckt formgiven både på ut- och insidan får den ta sig an Renault Clio, Ford Fiesta och Kia Rio. Nu är det upp till bevis för fransosen.



Bilarna i testet:

Ford Fiesta 1,0 Ecoboost

Kia Rio 1,0 T_GDI

Peugeot 208 Puretech 130

Renault Clio TCE 130

Innan vi slänger oss in i testet av de här småttingarna med motorer på 120 till 131 hk vill vi uttala vår största respekt för damerna och herrarna i PSA-koncernen: Det krävs ett stort mått av självförtroende att skicka ut 208 på marknaden, eftersom den är så viktig för koncernen. Och just självförtroende saknar den inte.

En rejält modellerad motorhuv, en jättestor grill med kromat lejon och sabellika varselljus plus ständigt aktiverade LED-bakljus med blanksvart parti emellan – allt detta ger 208 en flärd som vi annars bara sett på den exklusivare 508.

Och lika fräsigt är den på insidan. Här finns en ny i-förarplats som erbjuder mycket men som också kräver en hel del inläring. Den enda i gänget som är likvärdig är den lika franska ärkerivalen Renault Clio. Kia Rio som vi fått med i detta test verkar lite gammalmodig – trots GT-plast. Detsamma gäller Ford Fiesta som i kraft av att vara först i alfabetsordningen får inleda testet.

Ford Fiesta



I Ford får man ställa in sig på genomsnittliga utrymmen och inte helt övertygande förarmiljö. Däremot ger den pigga och bränslesnåla 1,0 Ecoboost med 125 hk en hel del körglädje.

Skoj med liten Ford. Tillsammans med Kia Rio är den 4,04 meter långa (?) Forden de billigare alternativen. Man får en 100-hästares Fiesta 1,0 Ecoboost i Titaniumutförande för 175 450 kronor. Då ingår 16-tumshjul, LED-strålkastare, p-sensorer, klimatanläggning, farthållare och infotainment med åttatumsskärm (Sync 3) liksom DAB+ i utrustningen.

Man får däremot leva med det omständliga menysystemet i Sync 3 och en endast genomsnittlig kvalitetskänsla. Det får man ursäkta, speciellt då den har bekväma sportstolar med bra sidostöd. Det finns förvisso inte i vare sig i Clio eller i den fina 208.

Sidogrepp för övrigt – det kan föraren och hans sidopassagerare ha nytta av. Som vanligt gläder oss Forden med 17-tumshjul, finkänslig och direkt styrning samt ett imponerande väl avstämt chassi. Fiestan är inte bara en rolig kurvkramare utan står också för den bästa fjädringskomforten.



Den muntert ljudande enliters bensinturbon (i testet på 125 hk och 170 Nm) svarar rappt på gaspådrag, drar glatt upp på höga varv och levererar prestanda väl i nivå med den starkare 208 (131 hk och 230 Nm).

Fords Ecoboost förtjänar också beröm för den låga testförbrukningen (6,7 l/100 km). Det visar sig även på den 275 km långa ecorundan där den är mycket snål. Då nöjer sig Forden med 4,9 l/100 km, Kian drar i sig 0,6 l/100 km mer. Men det räcker inte riktigt för att ge Fiesta testsegern. Därtill är den lite för trång i kupén, och bagageutrymmet på 292 liter är i minsta laget. Den saknar också förarassistansprogram som standard.



Kia Rio



*Den sportiga "kostymen" kommer på GT-Line-kontot. Tyvärr saknar 1,0 T-GDI kraft. Där-
emot är förarplatsen klart och snyggt utformad.*

Mer rymd i Kia. Lite bättre ställt är det med Rio. Den har aktiv filhållningsassistans, döda-vinkeln-varnare och nödbromsassistans med fotgängarigenkänning som standard i Rio 1,0 T-GDI GT Line med ett pris från 186 500 kronor. Men poängen blir dock begränsad då viktig och relevant extrautrustning som adaptiv farthållare och xenonstrålkastare inte ens går att få mot pristillägg. Här finns definitivt ett uppdämt behov.

Betydligt bättre klarar sig den konservativt utformade Rio när det gäller utrymmen. Den 4,07 meter långa bilen är märkbart luftigare än konkurrenterna, både fram och bak.

Bagageutrymmet sväljer skapligt med gods med sina 325 liter. Liksom i Fiesta kan man stuva platta saker under lastrumsgolvet, även insynsskyddet går in där. Någon har till och med tänkt på en hake för att hålla det uppfällda lastgolvet på plats.



Över huvud taget ligger Rio långt fram när det gäller funktionalitet. Det finns gott om avläggningsytor och fack. De klassiskt utformade instrumenten är utmärkt avläsbara och knappar och reglage smart placerade.

Infotainment och navigation regleras underbart enkelt tack vare två vridknappar. Även mobilinkoppling går snabbt. Med Kias Connected Services laddar Rio upp all tänkbar information utan kostnad. Det gäller i sju år, lika lång tid som nybilsgarantin – det kan ingen annan erbjuda.



Fullt lika begeistrate är vi däremot inte av köregenskaperna. I grunden är chassit mjukt avstämt. Ändå blir Kia småstötig på lappad asfalt och chassit gungigt med hörbart oväsen från hjulhusen. Styrningen är dessutom lättgående och inte särskilt precis. Som lök på laxen är den en liter stora T-GDI-motorn törstig och kraftlös trots en effekt på 120 hk. Oavsett om det gäller sprinten 0–100 km/h eller spurt på motorväg hamnar Rio bakom sina konkurrenter. Den gör med andra ord inte riktigt skäl för sin GT Line-dress.



Peugeot 208



Peugeot 208 har fin drivlina och fin interiör, men är dyr och inte särskilt rymlig.

Flärdfulla Peugeot 208. Så är turen kommen till den nyaste och dyraste kandidaten i vårt jämförelsetest: Peugeot 208. Med blanksvarta hjulhuslister, dito takspoiler, dubbla avgasutblås och diffusor är den en rolig liten bil. Nu får förstås inte alla varianter den kostymen, det krävs version GT-Line. Kombinerat med den här testade starkaste bensinaren (131 hk) och åttastegad automatlåda hoppar priset upp till 234 900 kronor.

En rejäl summa, men 208 erbjuder också en hel del. Peugeot fortsätter med en förarmiljö med en liten och lågt placerad ratt och instrumenten placerade ovanför. I Allure-utförande tillkommer ett detaljerat 3-D-kombiinstrument med skärpa och många funktioner, utan att det för den skull distraherar föraren. Det gör däremot den stora, i och för sig välplacerade pekskärmen som till och med styr klimatanläggningen – mindre bra.



Därtill smyckas mittkonsolen med sju snygga direktvalsknappar, men särskilt praktiskt blir det inte. Det uppfällbara facket framför växelväljaren där man kan placera och ladda mobiltelefonen är dock bra.

208 vinner poäng med fina materialval och noggrant detaljarbete. Stolarna som delvis är klädda i konstläder ger bra benstöd. Men precis som i Fiesta och Clio saknas huvudhöjd i baksätet och nackstöden kan inte dras upp tillräckligt. Knävänliga framstolar underlättar åkkomforten bak och man kan ladda två mobiltelefoner via USB-uttag.

Ett snyggt och användbart bagageutrymme stod tydligen långt ner på Peugeots att göra-lista. Lastvolymen är 265 liter – vilket är rätt klenst med de 325 respektive 340 liter som Kia och Renault erbjuder. Något ställbart lastgolv finns inte heller, däremot en tunn filtmatta som är tämligen svår att passa in igen om man tagit ut den. Vi väntar oss mer av en komplett nyutvecklad bil som annars ger ett påkostat intryck. Fäller man ryggstöden bak växer bagageutrymmet ändå till 1 106 liter.



Inget snack om saken – förarplatsen är fräck, men lite udda...

Om den 131 hk starka trecylindriga motorn sitter under motorhuven går det undan skapligt. Därmed går vi in på den roliga delen för denna Peugeot. För den går riktigt bra. Den 1,2 liter stora bensinturbon med 131 hk kan man endast få med automatlåda och den arbetar kultiverat trots det ojämna cylinderantalet. Tack vare 230 Nm går omkörningar uppe i fart snabbt och smidigt. Den åttastegade automatlådan från Aisin är också lyckad. Den är inte överdrivet hektisk men växlar snabbt och mjukt. Föraren kan även växla själv med de välplacerade paddlarna om andan faller på. Testförbrukningen på 7,0 l/100 km får anses okej.



*Kvaliteten är riktigt bra liksom den harmoniska drivlinan.
Konstigt att man snålat in på bagageutrymmets utförande.*

Numer passar även styrning och chassi väl ihop med drivlinan. Irritationen över föregångarens hyperaktiva styrning är ett minne blott. Istället ligger 208 lugnt och stabilt på rakorna, styr in med bra känsla och kan ta kurvorna precis. Därför glider Peugeot mellan slalombanornas koner smidigare än de andra.

Fjädringen är sportigt stram men sväljer ändå vägskarvar bra och ger på det hela acceptabel åkkomfort. I absolut topp är för övrigt de lättdoserade och effektiva bromsarna. 33,9 meter för en fullbromsning från 100 km/h är värden på sportbilsnivå.

Renault Clio



Mer substans i Clio. Med 35,1 meters bromssträcka behöver inte heller Renault skämmas. Än bättre är Clio när det gäller acceleration. Den 131 hk starka fyrcylindriga motorn är både dragstark och tystgående. Trots att den är tyngst i testet (1 303 kg) klarar Clio 0–100 km/h på 9,1 sekunder och till skillnad mot Rio och Fiesta mattas den knappast i högre tempo.

Trots motorstyrkan håller sig bensinturbon borta från mackarna. Testförbrukningen ligger bara 0,1 liter över den snåla Fiestans. Tråkigt nog är dubbelkopplingslådan som går i par med TCe 130-motorn en smula ryckig i starten. I övrigt växlar den bra och avslappnat.



Den stora pekskärmen är iögonfallande och programmeringen genomtänkt.

I stort sett har Renault inga andra svagheter. Precis som 208 har den en väl sammanhållen design och en sevärd interiör. Den är dock lite mindre excentriskt utformad. Föraren kan glädja sig åt lättavlästa instrument och att det snabbt går att reglera klimatanläggningen med vred. Pekschärmen på högkant är superskarp och navigation och infotainment ställs in utan problem.

Kupéutrymmena är generösa fram och lite trängre bak, likt de i 208. Men 340 liters lastvolym och ställbart bagagerumsgolv får man bara i Clio. Prislappen som börjar på 212 900 kronor gör den relativt prisvärd, tack vare generös utrustning. Därmed vinner Renault det här testet – tillsammans med den väldigt prisvärda Fiestan. Det ska dock sägas att Fordens 125-hästarmotor inte säljs i Sverige, här är vi hänvisade till 100 Ecoboostade hästkrafter.



*Precis som i Peugeot fattas det huvudutrymme i baksätet men sitsarna är bekvämare.
Tystgående motor.*

Peugeot 208 känns mest modern och har många fina egenskaper, men den är förhållandevis dyr och får nöja sig med tredje plats. Återstår Kia Rio på fjärde och sista plats.

TESTFAKTA

	FORD	KIA	PEUGEOT	RENAULT
	FIESTA 1,0 ECOBOOST	RIO 1,0 T-GDI	208 PURETECH 130	CLIO TCE 130

MOTOR				
Typ/slagvolym, cm ³	R3, turbo/999	R3, turbo/998	R3, turbo/1 199	R4, turbo/1 333
Effekt, hk vid r/min	125 vid 6 000	120 vid 6 000	131 vid 5 500	131 vid 5 000
Vridmoment, Nm vid r/min	170 vid 1 400	172 vid 1 500	230 vid 1 750	240 vid 1 600
Antal växlar, man/aut	6/6	6/7	-/8	-/7
Drivning	Fram	Fram	Fram	Fram

MÅTT				
Tjänstevikt/maxlast, kg	1 243/432	1 238/372	1 253/377	1 303/370
Längd/axelavstånd, mm	4 040/2 493	4 070/2 580	4 055/2 540	4 050/2 583
Bredd/höjd, mm	1 735/1 476	1 725/1 450	1 745/1 430	1 798/1 440
Tankstorlek, l	42	45	44	42
Bagagevolym, l VDA	292-1 093	325-980	265-1 106	340-1 069
Innerbredd, f/b, mm	1 380/1 355	1 450/1 400	1 385/1 350	1 370/1 360
Innerhöjd, f/b, mm	1 020/910	1 050/925	1 030/930	1 010/930
Däckdimension, testbil	205/45 R17	205/45 R17	205/45 R17	205/45 R17
Däckfabrikat, testbil	Michelin Pilot Sport 4	Continental SportContact 5	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Pilot Sport 4

PRESTANDA				
	MANUELL	MANUELL	AUTOMAT	DUBBELKOPPLING
0-80 km/h, sek	6,5	6,7	6,5	6,2
0-100 km/h, sek	9,7	10,0	9,5	9,1
0-120 km/h, sek	13,5	14,3	13,5	12,6
0-130 km/h, sek	15,7	16,8	15,9	14,7
0-160 km/h, sek	26,0	29,6	26,8	23,6
0-400 m	16,8	17,1	16,8	16,5
60-100 km/h, sek	5,4	5,7	5,3	5,0
80-120 km/h, sek	7,0	7,6	7,0	6,4
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	195	190	208	200
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	34,9	35,6	33,9	35,1

BULLER I KUPEN				
80/100/130/160 km/h, dB(A)	67/68/71/75	67/68/72/74	68/69/71/73	67/68/71/75

FÖRBRUKNING				
	BENSIN 95	BENSIN 95	BENSIN 95	BENSIN 95
WLTP-norm/test, l/100 km	5,5/ 6,7 +22 %	6,1/ 7,1 +16 %	5,6/ 7,0 +25 %	5,7/ 6,8 +19 %
CO ₂ norm/test, g/km	128/ 156	139/ 165	128/ 163	129/ 158
Räckvidd el/totalt, km	-/626	-/633	-/628	-/617

EKONOMI				
Grundpris	175 450:- (100 hk)	186 500:-	234 900:-	212 900:-
Värdeminskning, kr/år	26 000:-	27 000:-	34 000:-	31 000:-

MIL/MÅNADSKOSTNAD				
	28:-/4 500:-	29:-/5 000:-	32:-/5 500:-	31:-/5 000:-



BETYG

	FORD	KIA	PEUGEOT	RENAULT
	FIESTA	RIO	208	CLIO

IQ

Ekonomi	1	2	4	3
Kvalitet & Garanti	2	1	3	4
Säkerhet	1	4	3	1
Miljö & Energi	1	4	3	2
PLACERING	1	3	4	2

TQ

Komfort	1	4	3	1
Kupéutrymme	3	1	2	3
Bagageutrymme	3	1	4	2
Teknik	1	4	1	1
PLACERING	2	3	3	1

EQ

Aktiv körning	2	4	1	3
Vardagskörning	3	4	1	2
Design	4	3	1	2
Vill ha	4	3	1	2
PLACERING	3	4	1	2

TOTALT

PLACERING	1	3	2	1
BETYG	★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	★★★★★

Småbilar backar – småsuvar ökar!

MÄRKE	2016	2017	2018	2019
Ford Fiesta	1 796	1 854	1 852	1 156
Kia Rio	3 100	2 867	1 814	1 605
Peugeot 208	2 823	2 776	1 789	1 418
Renault Clio	4 033	4 661	4 766	3 737
Småsuvar				
Kia Stonic	–	460	1 535	1 795
Peugeot 2008	2 274	2 310	2 020	1 654
Renault Captur	3 576	3 441	2 902	2 792

Trenden är tydlig, småbilar tappar marknadsandelar medan små suvar generellt har visat på en stigande försäljningskurva. Kias försäljning visar detta tydligt. Men äldre bilmodeller tappar också. Det blir spännande att se hur nya Peugeot 208 och nya Clio tar för sig under året. Kan den höjda bilskatten öka intresset för småttingar? Är du intresserad av att läsa tester av de små suvarna? Prenumeranter kan göra det gratis på vår hemsida!



JOHN ARGELANDER

redaktionschef

Låt inte snålheten bedra visheten när du ska köpa familjens andrabil!

Det är såklart nya Peugeot 208 som är mest åtråvärd i denna kvartett, den känns klart modernast både exteriört och interiört. Men det höga priset avskräcker, konkurrenterna är helt enkelt mer prisvärda – åtminstone i de testade versionerna. Småbilsklassikern Clio är också ny, och är fortfarande bland det absolut bästa du kan köpa i klassen. Säker, och relativt komfortabel.

Varning utfärdas dock för Kias krocksäkerhet (utan säkerhetspaket) och Renaults dåliga driftsäkerhet. Det här må vara "andrabil", men låt inte snålheten bedra visheten!

Av Michael von Maydel



15. Ultima RS – låg vikt, manuell låda och 1 200 vilda hästar

Av Robin Kjellberg

Publicerad 2020-01-29, 09:30

När den brittiska biltillverkaren Ultima bygger bilar har de endast en sak i tanken – körupplevelse. Syftet är såklart att genom låg vikt och hög effekt trollbinda föraren med hjälp av så lite elektroniska hjälpmedel som möjligt.



I motsats till många av dagens biltillverkare går Ultima sin egen väg och satsar stenhårt på old school-bilar utan vare sig dubbelkopplingslådor, elmotorer eller ABS-bromsar. Kanske att det sistnämnda vore att föredra när man har 1.200 hästar bakom ryggen?

Ultima finns även i några "mindre" hysteriska alternativ som härstammar från en GM-tillverkad LT-V8. Instegsversionen har 480 hk, därefter är det 650 eller 800 hk som gäller.

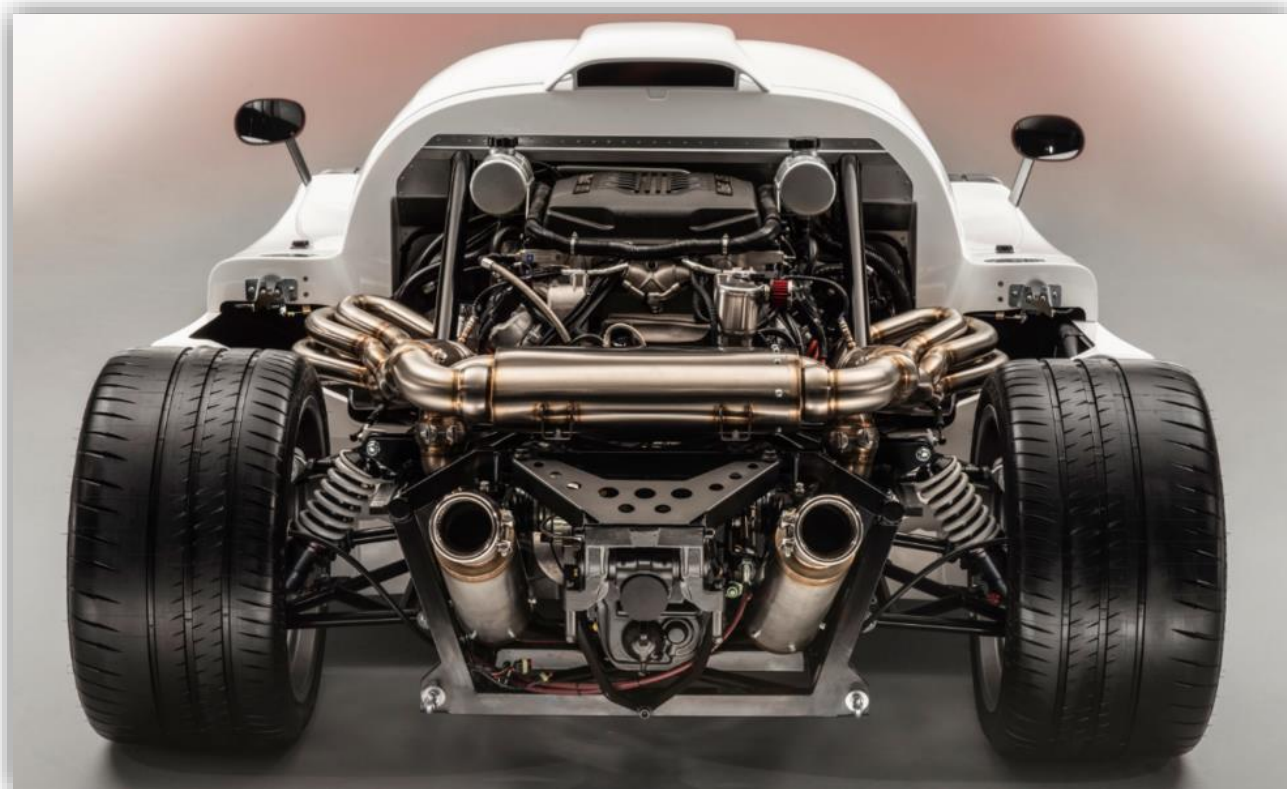
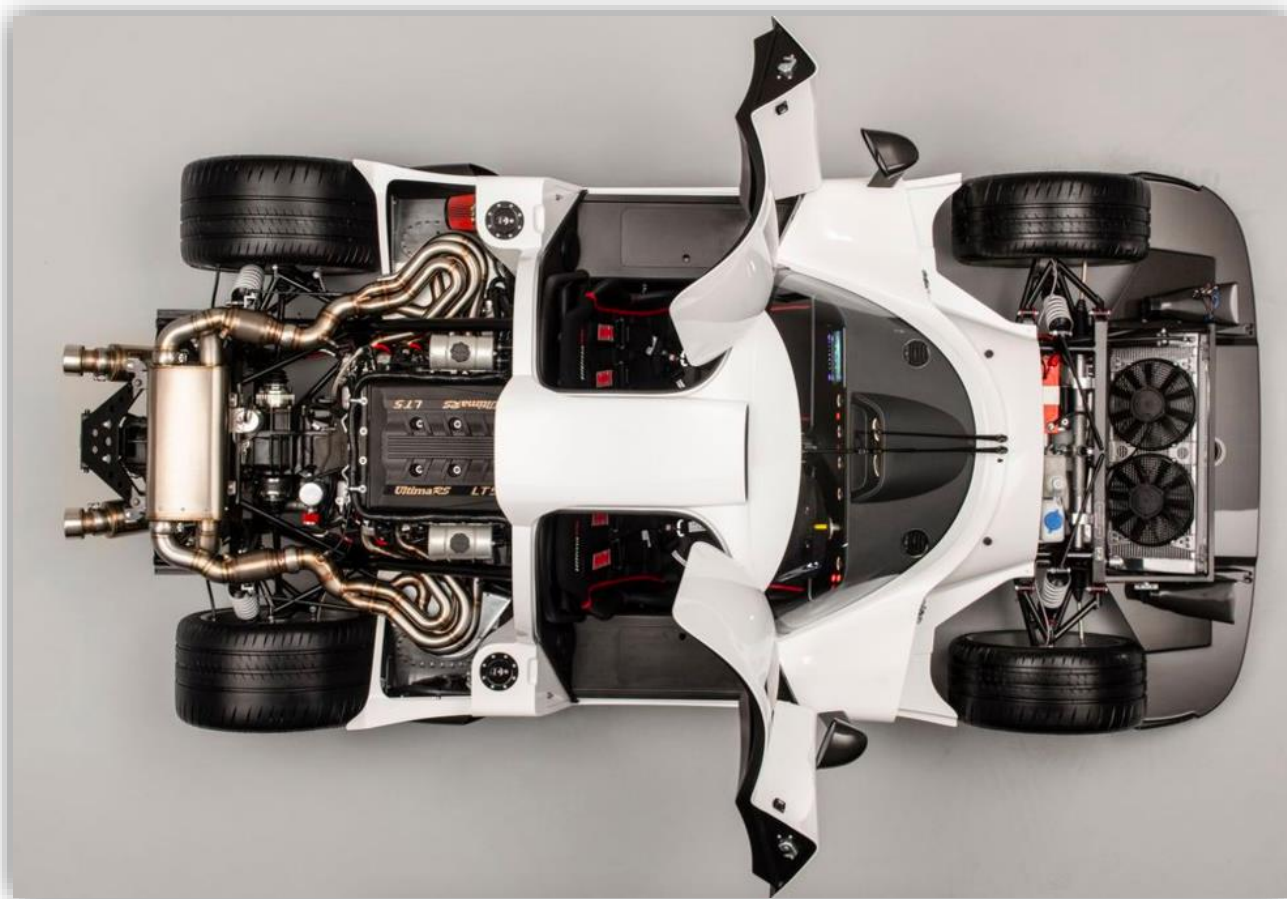
Självklart varierar vikten utifrån hur man utrustar bilen – men Ultima väger in på cirka 930 kilo. Av detta kan man dra en enkel slutsats – oavsett vilken version man väljer så blir hästkraft/kiloförhållandet brutalt.

Några officiella siffror för topversionen har inte uppgetts men 800-hästarsversionen sticker iväg från 0–100 km/h på 2,3 sekunder. Glöm då inte bort att bilen har en 6-växlad manuell växellåda.

Karossen är tillverkad i glasfiberarmerad plast och den ställbara vingen är gjord av kolfiber. Lägg där till en uppsättning klubbiga Michelin Pilot Sport Cup-däck och racedagen är räddad.

Källa: [Carthrottle](#)





Världsrekord: Uddabil snabbare än Porsche och Pagani

Feber

16. UPS beställer 10 000 elfordon

AV ROGER ÅBERG 2020-01-30 KL 08:20

Nu ska de bruna fordonen bli miljövänligare



Vi har skrivit om UPS och Arrival tidigare men nu verkar det bli något av samarbetet. UPS har nämligen beställt 10.000 fordon vilket ger Arrival "hundreds of millions of euros" att bygga fordon för varje år. Man berättar även att UPS investerat en okänd summa i bolaget.

Men vad är Arrival? Det är ett brittiskt bolag som har tagit fram ett transportfordon som drivs av el men som ska kosta som ett transportfordon som drivs av fossilbränsle. Man säger sig också ha kommit på ett sätt att tillverka fordonen utan att ha en stor fabrik, istället använder man mikrofabriker.



[Här är Royal Mails nya postbilar](#)
[Helt elektriska](#)



[UPS visar upp eldrivna budbilar](#)
[Söta!](#)

17. BMW: Vätgasbilar lika billiga som bensinbilar om fem år

Publicerad 2020-01-29 13:55

Text Erik Söderholm

Bränslecellsversion av X5 på gång, men den ska inte konkurrera med batterielbilarna.



Än så länge har bränslecellsbilar som drivs med vätgas inte blivit någon försäljningssuccé, åtminstone inte i Sverige. Litet modellutbud, höga priser och få tankställen får bilköparna att välja andra alternativ.

Men flera stora biltillverkare tror ändå vätgasbilarna har en ljus framtid. Toyota har precis visat upp [andra generationen av vätgasbilen Mirai](#) och både Audi, BMW och Mercedes lägger en hel del resurser på att experimentera med vätgasteknik.

BMW:s plan är att lansera en vätgasdriven X5 mot slutet av 2022, och BMW:s chef för vätgassatsningen, Jürgen Guldner, ser vätgastekniken som en viktig del i att sänka utsläppen som komplement till batterielbilar.

– Vi ser dem inte som konkurrenter till batterielbilar, utan som ytterligare ett erbjudande till våra kunder, säger han i en intervju med [The Telegraph](#).

Tidigast om fem år tror han vätgasbilar blir lika billiga (eller dyra?) att köpa som bensin-drivna bilar. En anledning är att biltillverkarna nu försöker minska innehållet av [dyr platina](#) i vätgasdrivna bilar.

Vätgasbilar har fått hård kritik för att de inte är lika effektiva med energin som batterielbilar och att framställningen av vätgas är energikrävande. Men att tanka en vätgasbil går snabbare än att ladda en elbil och räckvidden i exempelvis nya Toyota Mirai blir 65 mil.

– **Kunderna kommer** bestämma vad de vill ha. Efterfrågan är inte där ännu men den utvecklas långsamt så vi vill vara förberedda och sänka kostnaden för att bygga en överkomlig produkt, säger Jürgen Guldner till The Telegraph.

18. Forskare: Osympatiska män kör oftare BMW-bilar

Publicerad 31 jan 2020 09:40

Är Audi- och BMW-förare mer själviska i trafiken? Enligt en ny forskningsrapport är svaret ja på den frågan. – De som var mer ovänliga till sin personlighet hade en större dragning till statusbilar, säger Jan-Erik Lönnqvist, professor i socialpsykologi vid Helsingfors universitet.



BMW 5-serie.

Ofta hängs Audi- och BMW-förare, till viss del även Mercedes-förare, ut som trafikdårar som har svårt att hålla sig till regelboken och gärna tar sig större frihet, även om långt ifrån alla förare av dessa båda märken är just trafikdårar. Men kan det ligga någon sanning bakom påståendet, eller är anklagelserna helt felaktiga?

Tidigare forskning har visat att förare med dyra bilar oftare bryter mot trafikregler än förare som inte kör lika fullt dyra bilar. Ofta har slutsatsen varit att förmögenhet, som förare av dyrare bilar förmodas ha, anses ha en korrupperande effekt på människan, vilket inte bara leder till konsumtion av statusprylar utan även till oetiskt agerande i diverse situationer.

1 892 finska bilägare deltog i studien

Jan-Erik Lönnqvist, professor i socialpsykologi vid Svenska social- och kommunalhögskolan vid Helsingfors universitet, var inte nöjd med den förklaringen utan ville titta djupare på fenomenet.

– Jag hade personligen lagt märke till att det väldigt ofta är snabba tyska bilar som kör mot rött, som inte ger väg åt fotgängare och som allmänt taget kör hänsynslöst och för fort, säger Jan-Erik Lönnqvist.

Han ville i stället se om det fanns ett samband mellan människotyp och dyra bilar som bryter mot trafikregler, oavsett ekonomisk status. Till sin hjälp tog han 1 892 finska bilägare som fick svara på frågor om vilka bilar de kör, hur deras konsumtionsmönster och förmögenheter ser ut, samt svara på frågor som kartlägger deras personlighet.

När samtliga svar inkommit analyserades dessa enligt den så kallade femfaktormodellen, den dominerande modell inom personlighetspsykologi som ger en beskrivning av hur våra personligheter är sammansatta av fem olika personlighetsdrag; öppenhet, samvetsgrannhet, emotionell stabilitet, utåtriktning och vänlighet.

Jan-Erik Lönnqvist skriver i sin rapport att analysen kom fram till ett entydigt svar: självcentrerade män som är stridslystna, omedgörliga, osympatiska och empatilösa äger i klart större utsträckning statusbilar som Audi, BMW och Mercedes.

– De här personlighetsdragen förklarar viljan att äga statusprodukter och samma personlighetsdrag förklarar också varför de oftare än andra bryter mot trafikregler, säger Lönnqvist som samtidigt påpekar att pengar ändå är en faktor som måste vägas in.

– Men vi kunde ändå se att de som var mer ovänliga till sin personlighet hade en större dragning till statusbilar. Det är personer som ofta tycker att de är bättre än andra och som vill att det ska synas utåt.

LÄS MER: [Läsarna har helt fel – BMW-förare långt ifrån sämst](#)

Även välorganiserade människor dras till premiumbilar

Forskningsanalysen gav även ett annat svar som Jan-Erik Lönnqvist beskriver som överraskande – en annan personlighetstyp som dras till dyrare statusbilar likt Audi, BMW och Mercedes, nämligen de samvetsgranna, som generellt ses som duktiga, ambitiösa, pålitliga och välorganiserade. De anses vara personer som är måna om att sköta om sig själva och sin hälsa, samtidigt som de vanligtvis utmärker sig i arbetslivet.

– Antagligen förklaras den här kopplingen av deras kvalitetstänk, att de uppskattar hög kvalitet. Alla bilmärken har ju en viss image och genom att köra med en pålitlig bil signalerar de samtidigt utåt att de är pålitliga, säger Lönnqvist.

Ett tredje svar som analysen gav var att både män och kvinnor som är av den samvetsgranna personlighetstypen dras till dyrare så kallade premiumbilar. Men när det gäller den självcentrerade typen så fanns ingen koppling till kvinnor, bara till män.

Jan-Erik Lönnqvist har inte svar på varför det är så, men har en teori om att kvinnor inte ser bilen som en statuspryl på samma sätt som män gör.

Han anser också att det genomförs för lite forskning enligt femfaktormodellen när det kommer till lyxkonsumtion.

– Det skulle vara fint om det fanns fler alternativa sätt att konsumera på som visar på status och som är hållbara, i stället för de slag av ytlig lyxkonsumtion som vi så ofta ser med negativa konsekvenser. Vi ser ju redan att det håller på att bli något av en statusgrej att köra elbil, medan det inte längre är lika tufft med stadsjeepar som förorenar maximalt mycket.

Hela forskningsrapporten kan du läsa [här](#) – det kostar dock att ta del av den.

LÄS MER: [Bilister: BMW-förarna otrevligast i trafiken](#)

19. Bilfrågan: Måste draget tas av?

Publicerad Igår 7:00

Text Redaktionen

"Grannen påpekade att jag borde lossa kroken då och då. Kan jag inte låta den sitta på bilen?"



Fråga:

Har demonterbart drag. Nyligen påpekade grannen att jag nog borde ta bort kroken, eller i alla fall lossa den då och då. Kan jag inte låta den sitta på bilen, den fungerar ju bra som skydd mot klantiga parkeringar också?

Nisse B

Svar:

Rekommendationen är att draget ska tas av när det inte används. Det är en liten garanti mot att det helt enkelt kärvar fast. Vid besiktning måste kroken gå att montera/ta loss, annars blir det ombesiktning. Håll också reda på nyckeln om det är ett låsbart drag. Det ska vara låst vid användning!

Erik Rönnblom, Vi Bilägare



20. Från videoarkivet: Ariel Atom 2

Publicerad 2020-01-28 16:55

Tisdag betyder tillbakablick och den här gången har vi vaskat fram en film där Fredrik Huldt kör den ursinliga Ariel Atom 2. 245 hästar i en bil som endast väger 456 kilo betyder ursinnig acceleration!

Sedan detta spelades in har det kommit både en och två ännu vassare varianter av Ariel Atom, men 2006 var detta något av de grymmaste man kunde spänna fast sig i.



FILM: https://youtu.be/z_MJ2GSrvU8

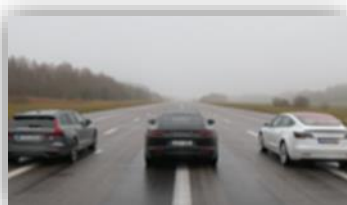
Vi ber om ursäkt för den dåliga bildkvaliteten, men en blick i backspeglarna kan vara underhållande ändå.

Glöm heller inte att prenumerera på vår Youtube-kanal – [det kan du göra här!](#)

Av Patrik Lundin



Från filmarkivet: Vi provkör Teslas första elbil



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

21. Klassiskt bilmärke: Austin-Healey

Publicerad 8 november 2010

Det går inte att komma ifrån att M.G. är sportbilarnas sportbil i ekonomiklassen, men ett snäpp högre ligger lika säkert ämnet för dagens text, Austin-Healey. En härlig vagn på många sätt, råbarkad och elegant på samma gång.



Austin Healey 100/6 (BN6) 1956–59

Donald Healey var engelsman, född 1898 och pilot under första världskriget, där han bland annat, vid 16–17 års ålder, bekämpade tyskarnas luftskepp.

Dessvärre blev han nedskjuten av det egna luftvärnet och skadades så illa att han vid 18 års ålder måste lämna det militära. Tekniskt intresserad som han var tog han en korrespondenskurs i bilteknik varpå han öppnade bilverkstad i hemstaden Perranporth, Cornwall.

Världens snabbaste

Healey älskade att köra bil, men fort skulle det gå. Fem gånger ställde han upp i Monte Carlo-rallyt och varje gång nådde han bra placeringar.

1931 totalsegrade han bakom ratten på en Invicta, en bil som måste ha influerat hans eget bilbyggande åtminstone på en punkt: Invictan var lågt byggd, precis som Austin-Healey-bilarna skulle bli långt senare.

Under 30-talet var Donald Healey chef för Triumph Motor Company och under andra världskriget sysslade han med flygplansförgasare, ett regeringsuppdrag. 1945 grundades Donald Healey Motor Company Ltd och i detta bolag utvecklades flera sportiga vagnar.

Den första hade Riley-motor och klassades som världens snabbaste seriebyggda sedanmodell. Raskt kom ett antal andra bilar, öppna och täckta, mer eller mindre vackra, men storsäljare blev de aldrig.

För att nå volymer utvecklade då Healey en tvåsitsig sportvagn med Austins fyrcylindriga 2,7-litersmotor. Denna prototyp bedömdes som så löftesrik att BMC övertog projektet för att kunna bygga bilen i stora antal och namnet blev förstås Austin-Healey.



Austin Healey 100 1953–55

Fartigt utseende

Ingen påstod att konstruktionen var avancerad men den var praktisk och tålig. Den första Austin-Healey-bilen blev en succé, inte minst tack vare sitt fartiga utseende med stora ekerhjul, svepande linjer och minimal markfrigång.

Bilen hade separat framfjädring med spiralfjädrar och länkarmar och gick att få med överväxel. Den här modellen byggdes åren 1953–56 och var en direkt konkurrent till Triumphs omtyckta TR-serie.

Parallellt med originalet började en 132-hästarsversion med skivbromsar säljas 1955, 100 S, och två år senare ersattes de båda av modellen 100-6.

Lustigt nog var denna sexa en aning mindre i cylindervolymen, 2,6 liter, än fyran. Med rak sexa utvecklades modellen till att bli en riktigt bra rallybil, framgångsrikt rattad av bland andra Pat Moss.



Austin Healey 100/6 (BN6) 1956–59



Austin Healey Sprite (MkI) 1958–61

Nuförtiden kallas de här vagnarna, speciellt de senare, för Big Healeys, och de är verkligen stora i jämförelse med det lilla Grodögat, modellen som kom 1958 och egentligen hette Sprite.

Smeknamnet Frogeye, Grodöga, fick den nästan genast och det syftade naturligtvis på de pigga strålkastarna, som stack upp från motorhuven. I Grodögat var motorn bara på 948 kubik, men så vägde bilen inte ens 600 kilo! Motorn gav 43 hästar och toppfarten låg på 135 knutar.

Austin-Healey 3000 var 60-talets vinnarmodell men mot amerikanska säkerhetsbestämmelser stod den sig slätt och lades därför ner 1968. Lilla Grodögat fick leva ytterligare tre år och byggdes vidare i M.G.-fabriken i Abingdon.

M.G. hade sedan 1961 byggt sin egen version av Frogeye. Den använde det klassiska M.G.-namnet Midget, men blev nog aldrig lika uppskattad som Grodögonen.

Jag träffade en gång på 80-talet Donald Healey, då gott och väl 80 år gammal men lika bilintresserad som någonsin förr. Han stod i Genève-salongens Saab-monter och visade sig vara helt ointresserad av att prata om gamla tider. Han var mer fascinerad av nyaste nytt från Saab.



Austin Healey Sprite (MkIII) 1964–66



Austin Healey 3000 (MkIII) 1964–68

SLUT