



*Corvette C1 1953*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**fredag 14 februari**  
**onsdag 12 februari**

1. Volvos laddhybrider släpper ut orenade avgaser
2. Volvos tveksamma miljöengagemang
3. Test: Få snabbaste Volvon någonsin för 1800 kr/mån
4. Leif Östling: "Helt sanslöst, Tesla är som IT-bubblan"
5. Så tjänade småspararen 41 miljoner på Teslas jätteuppgång
6. Test: Porsche Taycan Turbo S lirar i en egen division
7. Bildelsstölderna ökar igen, baltiska ligor orsaken
8. Stig Blomqvist: "Audi Quattro chockade hela rallyvärlden"
9. Saab i lagens namn!
10. Klassiskt bilmärke: Citroën
11. Svenska rallyt ställer in historiska klassen, vädret är för dåligt



## 1. Avslöjat: Volvos laddhybrider släpper ut orenade avgaser

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-02-05, 06:39

För att få längre räckvidd har Volvo gjort en teknisk fuling med sina laddhybrider. Behövs det värme till kupén startar en liten bensindriven värmare som saknar avgasrening. Det visar vårt test.



En av de viktigaste prestandasiffrorna för en laddhybrid är givetvis hur långt man kan köra på el. Volvos uppgraderade V90 T8 har på pappret en bra räckvidd på el: 53 km. Det kan jämföras med BMW 530e xDrive som "bara" har 45 km körsträcka enligt WLTP-normen. Detta trots att Volvo har mindre batterikapacitet. En delförklaring är att Volvo inte använder batteriet för att värma upp kupén.

Laddhybrider har ofta en så kallad värmepump som går igång när kupén behöver värmas upp och den drivs normalt av batteripaketet vilket förkortar räckvidden på el. En enklare lösning är en "varmluftsfn" som är billigare att producera men drar mer elektricitet än värmepumpen.

**Volvo har däremot valt** en egen lösning som ger orenade avgaser! Man har monterat en liten bensinmotor som ger värme men också orenade avgaser.

När vi frågar Karin Wik på Volvo Cars om bensinvärmaren har avgasreningen blir svaret kort och gott "Nej".

Eftersom den lilla bensinmotorn knappt hörs, till skillnad från den stora motorn som i normala fall driver bilen och tydligt avslöjar när man går från el till bensin, lär de flesta Volvoägare inte veta om att de – vid eldrift – kör runt med en bil som släpper ut orenade avgaser när kupén behöver värmas.

**Under vår testrunda**, där Volvo V90 T8 kom 39,8 km på el hade den samtidigt förbränt 0,52 liter bensin. Utslaget betyder det 0,13 liter per mil. Räknar vi med att det behövs kupévärme under sex månader om året och att en Volvoförare kör fyra mil om dagen på eldrift och behåller bilen i tre år ger det att bilen har förbränt över 280 liter bensin i "onödan", utan avgasrening. Det ger en kostnad på cirka 4.500 kronor – som Volvoägaren förmodligen ovetandes tvingas betala. Varje fyramilaresa med bensinuppvärmning kostar ungefär åtta kronor i bensin.

Under testet uppvisade Volvo den lägsta elförbrukningen per mil – 2,28 kWh mot 2,67 för BMW 530e xDrive. Men lägger vi till bensinförbrukningen från kupévärmaren förbrukar Volvon mer energi totalt: 3,4 kWh/mil.

**Volvo kan skryta med** en lång räckvidd på el – men bilägare, klimat och miljö blir förlorare.

[Läs hela vårt test av Volvo V90 T8, BMW 330e xDrive och Mercedes E 300 de här!](#)



## 2. Volvos tveksamma miljöengagemang

Publicerad 2020-02-05, 06:41

*Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.*



**Volvo brukar skryta** med att man ska ta bli världens ledande elbilstillverkare och att man har miljö som en av varumärkets viktigaste hörnstenar. Men i verkligheten släpper man ut näst mest koldioxid per såld bil i hela Europa. Det är bara Land Rover som har högre utsläpp per såld bil.

Leveranserna av laddhybrider går dessutom ganska knackigt, med flera månaders väntetid. Märkets första elbil kommer därtill börja levereras sent i höst – långt efter det att de flesta konkurrenter. När det gäller snabbladdning har man inte heller kommit fram med en lösning, Volvokunder tvingas betala mycket mer om man ska snabbladda på Ionitys snabbladdare än om man köpt en VAG-produkt – Mercedes, Ford eller BMW. Det ger ingen premiumkänsla åt elbilsupplevelsen.

**Att man dessutom har** valt en teknisk lösning till sina laddhybrider som ger en ofrivillig bensinförbrukning – utan rening – talar tyvärr bara samma språk. Man tar inte miljön på allvar. Tänk om man var lika oseriösa när det gäller säkerhet ...

Det är i detaljerna som sanningen finns.

**Men tack vare vårt** test kan vi alltså avslöja att Volvos laddhybrider långt ifrån är lika rena och ekonomiska som man kunde förvänta sig. Lång räckvidd på el har varit prioritet nummer ett, inte miljö eller kundernas ekonomi.



### 3. Test: Få snabbaste Volvon någonsin för 1800 kr/mån

Maths Nilsson 2020-02-01

**Rena fyndet som tjänstebil men svindyr för privatpersoner som vill vara miljövänliga**



Ska en miljöbil köras mjukt och snålt eller hårt och aggressivt? Volvo V60 T8 Twin Engine är dubbelnaturen som klarar att både vara såvlig miljöbil och snabb sportbil beroende på hur hårt du trampar på gasen. BytBil har testat laddhybriden som i konkurrens med Volkswagen Passat GTE kan bli Sveriges mest sålda klimatbonusbil i år.

**Volvo V60 Twin Engine avslöjar samtidigt de orättvisa villkoren för bilägare i Sverige. En tjänstebilist betalar endast 1800 kr / mån för ladd-Volvon och får laddstolpen hemma gratis av företaget. En privat ägare som vill vara miljövänlig måste punga ut med 8 000 kr / mån för ladd-Volvon.**

Under 2019 var Volvo V60 Sveriges mest sålda bil och Sverige är ett av de få länderna där Volvo säljer fler herrgårdsvagnar än suv:ar. Men Volvo hade märkligt svårt att leverera sina bästsäljare som laddhybrider. Under slutet av 2019 sålde Volkswagen Passat GTE i större upplaga än alla Volvos laddhybrider tillsammans. Ska Volvo hålla ställningarna som Sveriges mest sålda bilmärke och V60 vara den mest sålda bilmodellen måste det bli ändring på den saken.



Kunderna verkar inte saknas – den som vill ha en Volvo V60 i laddhybridutförändarna T6 eller T8 Twin Engine (eller Recharge som Volvo numera kallar dem) måste vänta flera månader på leverans. Enligt Volvo beror de långa väntetiderna på batteribrist. Enligt Volvo Cars ska leveranstiderna sjunka till cirka tre månader, något som är helt nödvändigt om Volvo ska sälja 20 procent laddbara bilar i år och slippa EU-böter. Och som av en händelse meddelar Volvo-handlare i dagarna att du nu kan få en V60 Twin Engine redan i april.

Att Volvo V60 Twin Engine är en betydligt klimatsmartare bil än sina syskon med enbart diesel- eller bensinmotor råder det ingen tvekan om. Efter att ha testat bilen i över 60 mil, omväxlande korta körningar runt tätorter och några längre landsvägskörningar i hybridläge har bränslemätaren inte rört sig. Innan vi lämnar tillbaka bilen tankar vi fullt: 11 liter bensin på tio dagar är åtgången. En Volvo V60 T5 under motsvarande körning vill ha minst 55 liter bensin.

Bilens allra starkaste sida ger sig tillkänna direkt när vi hämtar den: Designen. Alla Volvos nya modeller är numera snygga på riktigt. Volvo V60 är inget undantag och den här T8-bilen kommer i extra läcker men smutskänslig vit kulör med pärlemoeffekt. Att de flesta bilköpare håller med om att bilarna ser attraktiva ut torde vara oomtvistat. Volvo Cars slog nytt försäljningsrekord på en fallande marknad. Visst är bilarna bra, men en stor del av framgångsreceptet är den lyckade designen. V60 har betydligt skönare proportioner än storebror V90 som gör sig bäst i Cross Country-versionen. Men Volvo har utan tvekan skaffat sig en ny identitet som många gillar och är i många fall snyggare än de numera karaktärslösa tyska rivalerna.

Vi öppnar dörren och konstaterar att Volvos premiumkänsla hänger med även i den billigaste versionen av SPA-plattformen, V60. När det gäller designen som Volvo lade grunden till 2015 när XC90 lanserades så står den sig fortfarande bra och känns mer elegant och moderna än flera av de tyska rivalerna. Materialen känns påkostade och gedigna och är väl så bra som Audi. Knappar och vred har förvisso en bit kvar till rivalen från Ingolstadt, men å andra sidan finns det nästan inga knappar i Volvo längre. Volvos moderna stolar är fastare och kramar kroppen hårdare än de gamla fåtöljerna från förr. Man sitter skönt till en början, men vissa får mer ont i ryggen av nya Volvobilar på långresan jämfört med de gamla trotjänarna från Hisingen.

Den största nackdelen med laddhybriden i vardagsbruk jämfört med de reguljära varianterna är att bilen i princip endast är firsitsig. Volvo monterar batteriet i kardantunneln och benutrymmet vid mittplatsen i bak har åkt all världens väg, eller ja, rättare sagt har den gått åt till batteriet. Endast barn med korta ben, eller vuxna som åker en kort bit är lämpliga för mittplatsen. Vid långfärd är det risk för svåra knäsmärtor på mittplatsen. Det här känns omodernt på en ny bilmodell år 2020, Volvo.



Vi vrider om startvredet i mittkonsolen och trycker Orrefors-spaken bakåt ett par gånger för att få i Drive-läget. Eller var det tvärtom? Volvos växelväljare i laddhybriderna är lite förvirrande innan man har vant sig. Äntligen, det här har vi väntat på sedan 1998 bör Volvo 940 lades ned. Ja, att köra en ny bakhjulsdriven Volvo. Elmotorn är nämligen placerad baktill på Twin Engine-bilarna och så länge du kör i ren eldrift så är bilen rent bakhjulsdriven. V60 Twin Engine går mjukt och följsamt på elektricitet och de 87 el-hästkrafterna räcker förvånansvärt bra även vid accelerationer. Men några 740 TIC-sladdar blir det knappast med V60 Twin Engine i Pure-läge. Det blir snabbt en sport att köra bilen så snålt som möjligt enbart på elektricitet. Som bäst lyckas vi ta oss 45 km på enbart el med ett ägg under gaspedalen trots att temperaturen ligger strax över noll. Volvo har fått en del kritik för små batterier och halvtaskig räckvidd i laddhybriderna, men så illa är det faktiskt inte. Den officiella räckviddssiffran på 45 km är väldigt rimlig att nå vid försiktig körning i varmare väder. För den som kör relativt korta sträckor och har möjlighet att sätta bilen på laddning så fort den inte används så blir driftskostnaderna låga.

Att Volvos SPA-drivlina ger bilar med dynamiska och fina köregenskaper och bra komfort är välkänt vid det här laget. Och V60 laddhybriden bekräftar att chassin står sig fint, trots att den släpar på 250 kg extra vikt jämfört med en vanlig AWD-Volvo. Men Volvos chassitekniker har gjort ett bra jobb och den extra vikten maskeras väl. Styrningen hör till de absolut bästa som finns på en familjebil i dag. Direktstyrd och med en närvarande styrkänsla, men ändå lätt att kontrollera utan att det blir nervöst.

Sedan var det där med dubbelnaturen. Volvo erbjuder en bil som både kan köras klimat-smart och fossilfritt och samtidigt är den snabbaste Volvon någonsin. 0-100 km/h på endast 4,9 sekunder känns onödigt snabbt och rimmar inte helt med bilens image och karaktär. Visst är det roligt någon enstaka gång att bränna gummi och pressas mot stolsryggen, men du tröttnar snabbt. Drivlinan på sammanlagt 390 hästkrafter känns mer vara till för att Volvo ska motivera det höga inköpspriset på 519 900 kronor än att vara till vardaglig nytta och nöje.



Visserligen finns det en T6-variant som har lite svagare bensinmotor, men prisskillnaden på 25 000 kr är marginell. Eftersom kunderna ändå står i kö vore Volvo korkade om de sänkte priserna, men tänk en vettig bensinmotor på 150-190 hk som komplement till elmotorn. Och ett överkomligt pris. Då skulle Volvo även kunna locka privatköpare till laddhybrider, ta ledartröjan när det gäller laddhybrider och visa att de menar allvar med sitt miljöengagemang. Men tiden när Volvo ville göra folkliga bilar är sedan länge förbi.

För den som ska köpa en V60 privat är det svårt att räkna hem inköpspriset på 519 900 kronor innan du börjat utrusta bilen. Om du köper bilen för den extrema accelerationen är det ett bra köp, annars behöver du ha exakt rätt körmonster för att tjäna in besparingen av bensin inom ett rimligt tidsspann.

Är du begåvad med en tjänstebil är det en helt annan sak. Då är bilen rena rama fyndet och det blir plötsligt logiskt varför 1000-tals svenska tjänstebilsförare står i kö för V60 Twin Engine. Bilen har ett förmånsvärde på brutto 3 246 kr/månad, vilket är ungefär lika lite som för den allra enklaste och svagaste V60:n som finns. Det innebär att skatten blir knappt 1800 kr per månad. För en privatperson som ska köpa bilen kostar Volvos billån 7500 kr per månad, dessutom tillkommer försäkring, service, däck, tvätt, laddstolpe och en massa annat, så notan slutar på över 8000 kr per månad. Så orättvisa är villkoren för att köra miljöbil mellan en privatperson och någon som har tjänstebil.

Så vårt råd: Är du privatperson och vill ha en V60, köp [en lagerbil här på BytBil så kan du köra din nya bil redan i morgon](#). Det finns dessutom bilar med den gamla låga skatten i lager. Är du tjänstebilsförare är V60 T8 Twin Engine värd att vänta på, det är tidernas fynd. 0-100 km/h för 1700 kr i månaden, snabbare, billigare och bättre kan det knappt bli.

Men hallå Isabella Lövin, Magdalena Andersson och gänget: Det är dags att göra något för oss privatpersoner som vill köpa en ny miljövänlig bil!



### Äga

+++++

Tillhör du dem som har tjänstebil och rymmer en Volvo V60 T8 inom din budget? Grattis i så fall, då kan du se fram emot ett riktigt billigt biläggande. För mindre än 2000 kr i månaden kan du köra en sportbil som gör 0-100 km/h på 4,9 sekunder. Om du dessutom kör mest på elektricitet blir det ännu billigare. För privatpersoner är bilen dessvärre tokdyr. Om du tar ett billån från Volvo finans hamnar månadskostnaden med försäkring och service på strax över 8000 kr med värdeminskningen inräknad.

### Köra

+++++

Volvos SPA-chassi lanserades för fem år sedan, men står sig fortfarande bra. I V60 har den kanske sin rappaste version och bilen erbjuder en härlig vägkänsla. Den går mjukt och fint i elektriskt läge, men när du trampar gasen i botten och utnyttjar hela kraften i bensinmotorn är den sportbilssnabb. Enda plumpen är att bilen inte erbjuder lika fin fyrhjulsdraft som Volvos fossila AWD-system.

### Säkerhet

+++++

Volvo har inte längre lika stort försprång inom säkerhet som tidigare, men bilen erbjuder toppmoderna assistanssystem och har testats med full pott i Euro-Ncap. Utan tvekan ett av de allra säkraste valen i den större mellanklassen.

### Miljö

++++

Laddhybrid drivlinan sparar in stora mängder CO2-utsläpp. Kör du bara korta sträckor och har möjlighet att ladda ofta kan du köra bilen nästan enbart på el. Endast på mycket långa resor är den mindre energieffektiv än en diesebil. Näst högsta betyg, då den trots allt inte är lika klimateffektiv som en elbil.

### Komfort

++++

V60 känns tystare än de tidiga SPA-bilarna som hade en del problem med vägresonans. Fjädringen är lite uppstyvad för att klara hybridens extra vikt, men chassit sväljer ändå potthål på ett bra sätt. Skön att åka mjukt med i elektriskt läge på kortare sträckor, och stolar och körställning fungerar bra på långkörning. Vissa förare kan få ryggkänning på riktiga långresor.



### Utrymmen

+++

Att bilen nästan bara är firsitsig gör att ett plustecken ryker all världens väg. Mittplatsen i bak har knappt något benutrymme, då det slukas av batteriet till laddhybriden, vilket sänker betyget. Även facket i mittkonsolen försvinner. Annars är benutrymmet i baksätet fullt godkänt på de andra platserna och bagaget är tack vare en rak baklucka tämligen rymligt.

### Helheten

++++

Volvo V60 T8 Twin Engine är både miljömjukis och sportbil på en och samma gång. En väldigt bra kompromiss för den som vill åka på el i tätorten, men ofta åker långt och inte har möjlighet till laddstopp. De svenska tjänstebilsreglerna gör den till ett riktigt klipp. Men vi efterlyser en svagare förbränningsmotor och ett lägre pris så att även privatbilister har råd att vara miljövänliga.

### Fakta Volvo V60 T8 Twin Engine AWD

Pris, från: 519 900 kr.

Batteri: 10,4 kWh, litiumjon.

Räckvidd på el: 45 km (WLTP).

Prestanda: Toppfart 180 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 4,9 sekunder.

Förbrukning: 2,0 l/100 km. CO<sub>2</sub>-utsläpp: 45 g/km.

Tjänstevikt: 1 999.

Max dragvikt, kg: 2 000.

Motor: Fyrcylindrig bensen med turbo och kompressor, volym 1 969 cm<sup>3</sup>, max effekt 303 hk, max vridmoment 400 Nm. Elmotor bak, max effekt 87 hk (65 kW), max vridmoment 250 Nm. Total systemeffekt 390 hk.

Kraftöverföring: Bakhjulsdriven på el, framhjulsdriven på bensen. Fyrhjulsdraft i hybridläge, åttastegad automatlåda.



#### 4. Leif Östling: ”Helt sanslöst, Tesla är som IT-bubblan”

2020-02-05

**Ny kursrusning för Tesla i går kväll, Scanianestorn Leif Östling varnar för aktiebubbla**



Teslas hysteriska rusning på börsen eskalerar – i går kväll steg aktien ytterligare 14 procent.

Svenske fordonsnestorn Leif Östling dömer ut marknaden som gjort Tesla mer värt än Volkswagen och BMW – tillsammans. – Helt sanslöst, det här är en bubbla som liknar IT-bolagen på 1990-talet, säger han till BytBil.com.

Tesla är just nu världens hetaste aktie och varje dag slår aktien nya rekord på Wall Street. Den här veckan har kursen redan ökat med 36 procent på två dagar. Uppgången under 2020 är 112 procent. Tesla närmar sig Toyota som världens mest värdefulla bilföretag, och som en jämförelse så är aktien nu mer värd än Mercedes (Daimler) och Volkswagen tillsammans.

De senaste veckornas aktieuppgång är bland de största i finanshistorien. De som tror på aktien hävdar att det här bara är början. Enligt storägaren Ron Baron kommer Tesla att ha intäkter på 10 biljoner kronor om tio år (10 000 miljarder). Analytikern Catherine Wood på ARK Invest förutspår att aktien kan mångdubbla kursen till mellan 7000 och 14000 dollar inom fem år. Analysen bygger på en tro att Tesla inom kort ska kunna bygga elbilar billigare än vad traditionella biltillverkare bygger fossila bilar. Och då slås den gamla bilindustrin ut.

Fordonsnestorn Leif Östling som tidigare var koncernchef för Scania och som varit ledamot i Volkswagens styrelse har tidigare varit skeptisk till Tesla. Han är mycket skeptisk till den senaste tidens kursrusning.



– Det är helt sanslöst. Jag förstår ingenting, det är en prissättning som bygger på enorma förväntningar och det här liknar IT-bubblan på 1990-talet. Tesla är ett litet företag som gör drygt 360 000 bilar, och värderas högre än Volkswagen. Det är en bubbelpriissetning, säger Leif Östling till BytBil.

#### **Men analytiker hävdar att Tesla ska kunna ta en stor del av bilmarknaden?**

– Det finns ingen sanning i det. Det såldes ungefär 90 miljoner bilar förra året, av dem var ungefär två miljoner elbilar. Det kommer inte att finnas kapacitet för det, jordartsmetalerna kommer inte att räcka till alla batterier som behövs. Jag har aldrig sett en liknande värdering i fordonsbranschen, knappt i andra branscher heller.

Leif Östling är mycket skeptisk till att Tesla snart kan gå om Toyota som tillverkar över 10 miljoner bilar om året och gör en vinst på cirka 220 miljarder kronor – ungefär lika mycket som Tesla omsätter.

– För mig är värderingen helt uppåt väggarna. Det är sanslöst att Tesla snart kan vara värt mer än Toyota som är ett otroligt duktigt och stabilt företag. De ligger dessutom långt framme tekniskt med både bränslecellsbilar och laddbara bilar och kan visa upp solid state-batterier under OS.

När Leif Östling kommenterade Tesla förra gången, i början av oktober, stod aktien i 243 dollar, sedan dess har kursen fyrdubblats.

– Ja, man borde ha köpt in sig då, säger Leif Östling och skrattar.



**Maths Nilsson**



## 5. Så tjänade småspararen 41 miljoner på Teslas jätteuppgång

Redaktören bytbil

2020-02-07

I spåren av Teslas oerhörda uppgång på börsen börjar det dyka upp historier om sparare som gjort enorma klipp på kort tid.



Investeraren WSBgod köpte optioner för 1,2 miljoner kronor – i tisdags var de värda 42 miljoner kronor.

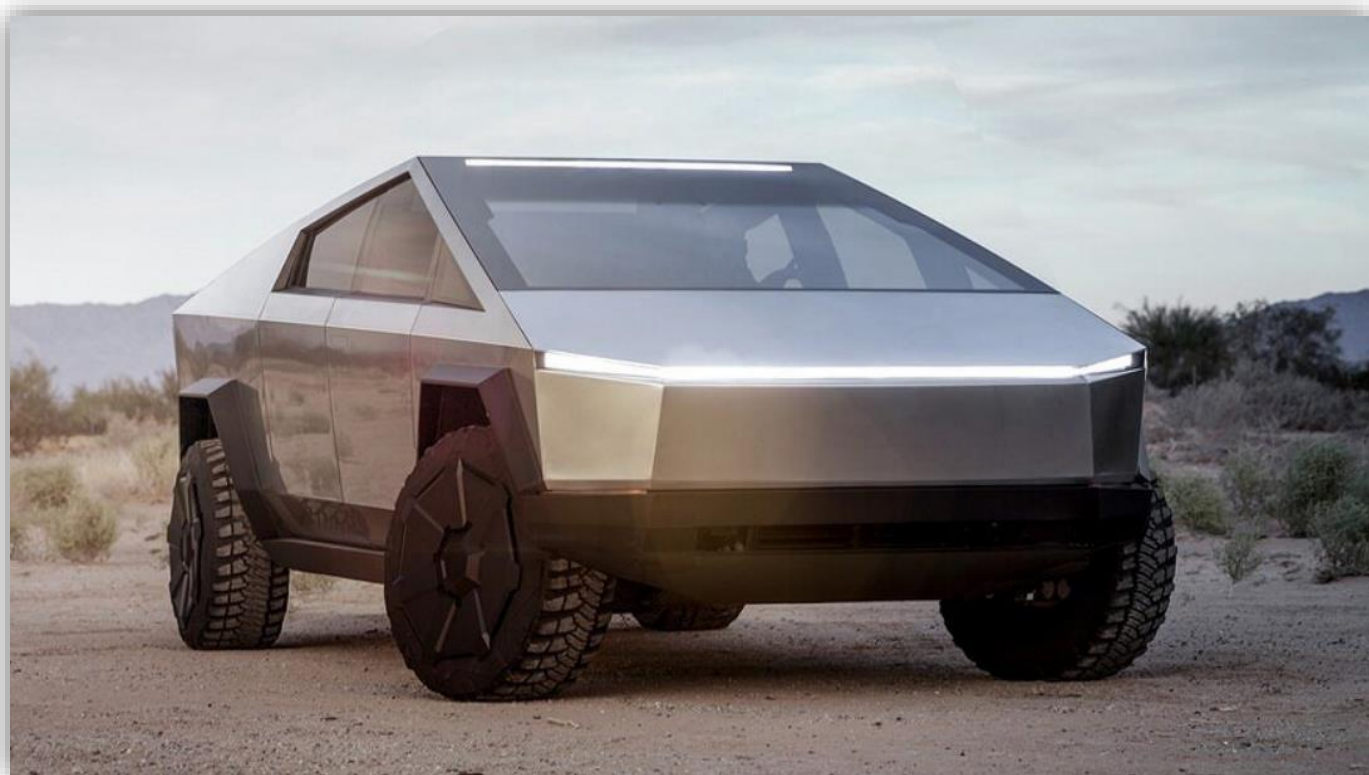
En annan småsparare satsade 50 000 kr och kammade hem 1,2 miljoner kr.

Teslaaktien har haft en raketartad utveckling på börsen det senaste halvåret. Trots en liten tillbakagång de senaste två börsdagarna har kursen tredubblats sedan oktober. I en intervju med BytBil jämförde fordonsnestorn Leif Östling Tesla med IT-bubblan från 1990-talets slut.

– Det är helt sanslöst. Jag förstår ingenting, det är en prissättning som bygger på enorma förväntningar och det här liknar IT-bubblan på 1990-talet. Tesla är ett litet företag som gör drygt 360 000 bilar, och värderas högre än Volkswagen. Det är en bubbelpriissetning, säger Leif Östling.

Men det finns de som säger sig ha tjänat enorma pengar på Tesla på kort tid, enligt Business Insider. Reddit-medlemmen WSBgod har laddat upp skärmdumpar som visar hur en investering på 1,2 miljoner kronor på kort tid mångdubblats till 42 miljoner kronor när aktien stod på topp i tisdags. Det är okänt om mannen han sälja innan kursen gick ner något.

Samma investerare påstår sig även ha förvandlat 450 000 kr till 13 miljoner under några månader. Hemligheten är köpoptioner som gör spekulerar i en uppgång för Tesla och sätter en hävstång på kursuppgången.



En småsparare berättar också för Business Insider hur han satsade 50 000 kr som nu blivit till 1,2 miljoner tack vare Teslas uppgång.

Han köpte optioner den 3 januari efter att ha läst positiva nyheter om Teslas nya Kina-fabrik och sålde dem i veckan efter att ha 24 dubblat sin investering.

Han fattade beslutet efter att ha läst en rad goda nyheter om företaget, inklusive öppnandet av dess nya Gigafactory i Shanghai och den första leveranser av sina Model 3-bilar i Kina.

– Rallyt är välförtjänt. De framsteg som Tesla gör när det gäller batteriteknologi i kombination med deras aggressiva utrullning av fordon och fabriker på tillväxtmarknader visar att de är hungriga. Jag tror att ett rimligt marknadspris är 800 \$. När jag såg att det når \$ 900 till \$ 950, förväntade jag mig ett tillbakagång, säger mannen till Business Insider.





## 6. Test: Porsche Taycan Turbo S lilar i en egen division

Av Jörn Thomas, Publicerad 2020-02-04, 06:22

En gång i tiden hävdade Porscheledningen att de aldrig skulle bygga bilar med dieselmotorer. Vi vet ju hur det gick. De kunde inte gärna påstå samma sak om elbilar och nu är Taycan här. Vi testar toppmodellen Turbo S!



*2,8 sekunder behöver Taycan för 0–100 km/h. De första metrarna är avgörande och då är ingen snabbare. Därför kan den hålla Ferrari 488 Pista och McLaren 720S bakom sig, och fånga in en 911 GT2 RS.*

Även om du förbereder dig extremt noggrant. Slukar pressmappen. Dryftar intryck med dina kollegor som du delar bil med – eller som rent av redan kört bilen. Det hjälper inte.

Taycan måste man uppleva. Helst ensam. Den är nämligen något enastående. Snabb – synnerligen snabb. Dessutom lätt att hantera. Ganska förvirrande. Inget annat bilmärke har gjort sportvagn av en elbil så bra som Porsche. Drivlina, chassi, interiör – allt till hundra procent. Den här kärran lilar i en helt egen division.

4D. Inte för inte kallar Porsche sitt kördynamikprogram just så. De gör precis som de vill och bilarna förblir ändå Porsche. Allt annat hade varit en besvikelse när man nu startar sin elbilsera. Och som bilmärket går fram – man investerar runt 6 miljarder euro och rekryterar 1 200 nyanställda till den nya fabriken som också ligger i Zuffenhausen.

### FAMILJEN TAYCAN – RÄCKVIDD, PRESTANDA OCH PRIS

MODELL	Räckvidd WLTP, km	Förbrukning WLTP min-max, kWh/100 km	Batteri-storlek, kWh	Laddeffekt DC, kW	0-100 km/h, sek	Toppfart, km/h	Effekt/Overboost, hk	Vridmoment, Nm	Pris, kr
4S Performance Battery	333-407	25,7-21,1	79,2	225	4,0	250	435/530	640	1 170 000
4S Performance Battery Plus	386-463	26,2-22,0	93,4	270	4,0	250	490/571	650	1 238 000
Turbo	381-450	26,7-23,0	93,4	270	3,2	260	625/680	850	1 700 000
Turbo S	388-412	25,7-24,5	93,4	270	2,8	260	625/761	1 050	2 080 000

**Porsche – vad sjutton är det egentligen?** Ett försök till förklaring: Nürburgrings nordslinga hösten 2010. Ihållande regn. Genomblöt asfalt. På startlinjen Carrera 2,7 RS. Sportvagnarnas sportvagn. Då, för somliga även idag. Men den här dagen verkade den tämligen date-rad. Upprätta pedaler, besynnerligt oprecis styrning och över huvud taget en best.

Walter Röhrl styrde den luftkylda bilen den gången. Kort hälsning och sedan värmde han upp. Vid Hatzenbach frågade han om han skulle åka på sladd. Ja, tack – gärna. Herr Röhrl körde på breda ställ och med små ratt Rörelser fick han den 210 hk starka bilen precis dit han ville. Självfallet med perfekt flyt.



*Interiören har inte mindre än fyra bildskärmar.  
Tre som syns på bilden, samt en framför passageraren.*



*Snabbladdning upp till 270 kW.*

**Men idag är det jag** som är "Walter".

År 2010 gällde två saker. Det hängde på föraren och bilen måste passa honom. Men i fråga om Taycan är det en annan femma, den klarar sig utmärkt utan Walter.

Oavsett om det är blöt eller torr vägbanan, kurvigt eller rakt klarar Turbo S allt. Styrningen är exakt, förmedlar allt som föraren vill veta och varierar mellan sportighet och stabilitet. I Sport Plusläget kommer man så nära bilen att man nästan kan märka att den andas. Komforten är så bra man kan förvänta sig av en bra limousin.

Även betongmotorvägar förvandlas till salsgolv. Den går mycket tyst och förare och passagerare sitter i ergonomiska sportstolar. Turbo S är ständigt uppkopplad och regleras via röststyrning eller pekskärmen. Varje accelerationsönskemål uppfylls promptly. Även om vägen är täckt av blöta löv fixar den det.



*Dörrhandtagen fälls ut när de behövs.*

### **Hur går den då?**

Ja, med två elmotorer på totalt 560 kW och 1 050 newtonmeter med overboost, 93,4 kWh-batteri, 800 volts systemspänning, aluminiumchassi med dubbla triangellänkar fram och multilänkaxel bak går den lysande.

Fjädringen är trekammars luftfjädring, Taycan är förstås fyrhjulsdreven och har torque vectoring bak, fyrhjulsstyrning och elektromagnetisk svankstabilisering. Ljudet från de permanentmagnetiska synkronmotorerna är kanske inte så häftigt men man kan inte få allt. Kraftbefrämjande är pulsväxelomkopplaren som omvandlar likströmmen i batteriet till växelström för elmotorerna. Turbo S har en maximal strömstyrka på 600 ampere och en verkningsgrad på 98 procent.



*Konen flyger av bara vinddraget. Med full chassiutrustning är Taycan lätt att hantera, precis, neutral, med utmärkt grepp och kränger inte mycket. Lätt att vänja sig vid, hög effektivitet och låg tyngdpunkt.*



*Laddlucka med sensor.*

**Porsche kan mycket** och låter de bästa stå för utvecklingen som med Taycan som är i en klass för sig.

Mätvärden? Testbanan Lahr. Sommardäcken uppvärmda. Höger fot på gaspedalen. Väns-ter på bromsen. Släpp upp bromspedalen och iväg. Det här är mer än acceleration. Mer som precisionsskytte. Taycan sticker utan hjulspinn. 2,4 ton Porsche kan inte gärna bli snabbare.

Redan när kraften slagit oss med häpnad kommer nästa bevis: bromsning, slalom, undan-manöver. Hårt? Inte för Taycan men för besättningen. Den går som en pil genom konban-nan.



*Sportstolarna kramar dig på alla de rätta ställena, och är samtidigt komfortabla.*



*Växelväljare till höger om ratten.*

**Slår Panamera Sport Turbo laddhybrid** och bromsar bättre än 911 GT2 RS med den bästa pedalkänslan i elbilsklassen. Transparent, konsistent och i stort sett oberörd av batteriets laddnivå. Den höga graden regenerering (upp till 265 kW) kombinerat med de keramiska bromsarna. Vilket med det låga luftmotståndet ger låg förbrukning.

Med sparsam blandad körning klarar den en räckvidd på 415 kilometer med förbrukning 22,7 kWh. Snabb körning kräver 43,8 kWh. Det kanske inte betyder så mycket för en bil för drygt två miljoner men efter en kaffepaus kommer man ytterligare cirka 200 km.



*Instrumenteringen är läcker. Startknappen sitter, som sig bör, till vänster.*



### **Alrik om Taycan Turbo S**

**Det blev nästan revolution** och stor oro i leden när Porsche övergav luftkylning och sedan kom traumat med PDK-växellåda ... Men jag tror att de flesta har överlevt.

Många Porschefans är traditionalister och tycker att elbilar är leksaker, bilbanebilar. Tankesteget är jobbigt, en bil som knappt låter något, inte luktar och som dessutom måste laddas i tid och otid. Finns den rätta Porschekänslan kvar – finns magin?

Körupplevelsen är absolut Porschevass och reaktionerna fantastiska. Designen talar Porschespråk och Taycan är en försmak av hur spännande och bra den nya tidens Porschar blir. Men den är mer effektiv än macho – klarar din image det? Är boxermotorer livets mening blir det kämpigt. Gillar du däremot ny teknik – vilken framtid!

- [Se här när Alrik Söderlind provkör Porsche Taycan Turbo S](#)



### Taycan här i mars

**Alla tre versionerna** av Porsche Taycan når de första kunderna i mars. Den som beställer nu kan troligen få sin bil i år. Porsche Sveriges pr-chef Andreas Lundberg räknar med att få 500 bilar under 2020. Hittills har 250 kunder tecknat order och ytterligare 250 förhandsorder. De sistnämnda tros vilja se bilen innan de spikar sin specifikation och lägger order. Alla tio Porschecenter kan göra service. Taycan har tre års nybilsgaranti, två års vagnska-degaranti och åtta års batterigaranti/160 000 km (batterikapacitet 70 procent).



*Inställbara körlägen samt syntetiskt ljud.*



### Tesla är snabbare, billigare och går längre

**Vi vill inte grumla** glädjen för Porschefansen men Tesla Model S Performance är ännu snabbare än Taycan Turbo S upp till 100 km/h: 2,6 mot Porschens 2,8. Toppfarten är 1 km/h högre: 261 km/h mot 260 km/h. Räckvidden är avsevärt längre: maximalt 593 km mot 415 km, enligt WLTP. Man får nästan två värsting-Tesla för en Taycan Turbo S: 1 108 900 kronor mot 2 080 000 kronor. *(Teslasiffrorna är fabriakens uppgifter.)*

# BETYG

HUR KÄNNIS EN ELDRIVEN PORSCHE DIREKT FRÅN RITBORDET UTAN TIDIGARE HISTORIK? EXTREMT DYNAMISK, KOMFORTABEL OCH KÖRSÄKER, KORT SAGT SOM EN TAYCAN.



## KAROSSERI

- +** Rymlig fram, tillräcklig även bak, två bagage och fällbart ryggstöd bak. Bra detaljarbete (förseriebil). Tidstypisk förarmiljö.
- Dålig bakåtsikt. Delvis enkla materialval interiört.

## ÅKKOMFORT

- +** Bra spännvidd på fjädringen – från komfortabel till dynamiskt hård. Bekväma sportstolar. Låg ljudnivå i kupén. Behaglig klimatisering.
- Något trångt insteg bak.

## DRIVLINA

- +** Kultiverad gång, enormt kraftiga elmotorer. Sensationell.

## KÖREGENSKAPER

- +** Precis styrning, smidig och neutral på vägen, tydlig feedback till föraren, enormt grepp.

## SÄKERHET

- +** Mycket bra bromsar, utmärkt stabilitet. Effektiva assistanssystem. Riktigt bra LED-Matrixljus.
- Några assistanssystem är bara tillval.

## MILJÖ

- +** I stort sett inga lokala utsläpp. Låg förbrukning med hänsyn till dynamik och komfort.

## EKONOMI

- +** Bra och omfattande utrustning.
- Högt inköpspris.

**TEST****TESTFAKTA**PORSCHE  
TAYCAN TURBO SPANAMERA TURBO S E-  
HYBRID SPORT TURISMO**DRIVLINA**

Motor, typ	2 x el, synkron permanentmagnet	V8, biturbo, bensin, 3 996 cm <sup>3</sup>
Fram effekt, hk/vridmoment, Nm	258/400	-
Bak effekt, hk/vridmoment, Nm	456/550	-
Totalt, hk/Nm	625/950	-
Totalt vid Overboost, hk/Nm	761/1 050	680/850
Antal växlar, fram/bak	1/2	8
Drivning	4WD	4WD
Batteri, typ	Litiumjon, vätskekyllt	Litiumjon, vätskekyllt
Spänning, volt	800	l.u.

**MÅTT**

Tjänstevikt/maxlast, kg	2 440/430	2 457/443
Längd/axelavstånd, mm	4 963/2 900	5 049/2 950
Bredd/höjd, mm	1 966/1 378	1 937/1 432
Batterikapacitet brutto, kWh	93,4	14,0
Bagagevolym fram/bak, lVDA	81/366	-/425-1 295
Innerbredd f/b, mm	1 495/1 465	1 535/1 480
Innerhöjd f/b, mm	1 010/920	1 010/1 000
Däckdimension fram, testbil	265/35 R21	275/35 R21
Däckdimension bak, testbil	305/30 R21	325/30 R21
Däckfabrikat, testbil	Pirelli P Zero	Michelin Pilot Sport 4

**PRESTANDA**

	AUTOMAT	DUBBELKOPPLING
0-40 km/h, sek	0,9	1,0
0-100 km/h, sek (fabrik)	2,8 (2,8)	3,2 (3,4)
0-130 km/h, sek	4,4	5,0
0-160 km/h, sek	6,5	7,4
0-200 km/h, sek	10,4	11,5
0-400 m	10,8	11,3
60-100 km/h, sek	1,4	1,6
80-120 km/h, sek	1,7	2,0
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	260	310
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	32,9	34,2

**BULLER I KUPEN**

80/100/130/160 km/h, dB(A)	65/66/70/73	65/68/71/73
----------------------------	-------------	-------------

**FÖRBRUKNING**

	EL	
WLTP-norm/test, kWh/100 km	24,5/ <b>32,9</b> +34 %	Ej mätt
Förbrukning eco/sport, kWh/100 km	22,7/43,8	Ej mätt
Räckvidd eco/test/sport, km	415/ <b>312</b> /215	Ej mätt

**EKONOMI**

Grundpris	2 080 000:--	1 880 000:--
-----------	--------------	--------------

## 7. Bildelsstölderna ökar igen, baltiska ligor orsaken

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 4 feb 2020 13:22

Efter några riktigt svåra år med många bildelsstölder såg det ljusare ut våren 2019. Men sedan kom hösten, mörkret och de baltiska ligorna. Enligt Larmtjänst kostade stölderna försäkringsbolagen 165 miljoner kronor förra året.



*Hösten 2019 var riktigt mörk när det gäller bildelsstölder i Sverige.*

Försäkringsbolagen och Larmtjänst baserar sin statistik på tre typer av stölder. Det handlar om strålkastare, navigationssystem och rattar. De tre typerna anses representera alla typer av stölder av bildelar.

För 2019 noterar Larmtjänst 2 111 stöldtillfällen vilket är en minskning med åtta procent jämfört med 2018. Framst var det under det första halvåret som stölderna minskade. Under hösten, och främst i oktober, noterades en stöldvåg med flera rapporterade fall.

Historiskt har stölderna minskat jämfört med toppåren 2016 och 2017 men antalet stöldtillfällen för den här typen av stölder är fortfarande dubbelt så många som under åren 2012 och 2013.

### **Kostnaderna för bildelsstölderna ökar**

I takt med att stölderna blivit fler har också kostnaderna för försäkringsbolagen öket. Trots minskningen under 2019 jämfört med 2018 ökade kostnaderna från drygt 162 miljoner kronor till 165 miljoner kronor. Ökningen är cirka 1,5 procent.

Enligt Larmtjänst kan stölderna härledas till ligor med sina rötter i Baltikum. Det förklarar också den stora spridningen i antalet stölder per månad där framför allt oktober var en tuff månad med hela 387 rapporterade fall. Bara under årets tre sista månader kostade stölderna försäkringsbolagen drygt 70 miljoner kronor.

Värst drabbade av stölder av bildelar är storstäderna även om Stockholm noterade en minskning för 2019 jämfört med 2018. Skåne och Västra Götaland kunde rapportera fler stölder 2019 jämfört med 2018.



## 8. Stig Blomqvist: "Audi Quattro chockade hela rallyvärlden"

2020-02-05

**40 år sedan bilen som förändrade både Audi och rallyvärlden kom**



**FILM:** <https://youtu.be/1JsXUqDqIGU>

Legendariska rallybilen Audi Quattro fyller 40 år under 2020. Ny hyllas Audin av Stig Blomqvist som blev världsmästare 1984 när han dominerade rallycirkusen fullständigt i en Quattro.

– Bilen var något helt nytt för rallysporten, det var en fantastisk tid för mig, att få chansen att köra en sådan bil, säger Stig "Mäster" Blomqvist till BytBil.

Ingen svensk person har ett närmare förhållande till Audi Quattro än Stig Blomqvist. Och i år är det 40 år sedan Audi presenterade Quattro som blev en bil som kom att revolutionera rallyvärlden och samtidigt förvandlade Audi från ett gubbmärke till premiumbil i världsklass.

BytBil får tag på den legendariske rallyföraren just när "Mäster" har landat i Sverige igen efter att ha varit i Zell am See för att fira Quattron med en uppvisningstävling. Där körde han sin gamla Audi Quattro S1 tävlingsbil, ett monster med 600 hk.

– Jag har precis varit där och kört Audi Quattro S1 på isen. Det var otroligt skoj att få känna på bilen igen och de hade en jättefin isbana.

Om bara ett par veckor är det exakt 40 år sedan Audi avtäckte ur-Quattron på Genève's bilsalong i mars 1980. På den tiden var det nästan bara lastbilar och jeepar som hade fyrhjulsdraft. Men demoningenjören Ferdinand Piëch fick idén om att testa fyrhjulsdraft efter att ha provkört en Jensen Interceptor och en senare resa i en Volkswagen Iltis. Ingenjörerna byggde om en Audi 80 till fyrhjulsdraft och med en ny kupékaross så var ikonen född.



Bilen fick Audis legendariska skönsjungande raka femma på 2,1 liter ackompanjerad av ett rejält turboaggregat signerat KKK. Ljuv musik under huven uppstod. Från början var rallyvärlden skeptisk till den fyrhjulsdreven bilen, men de fick snart ompröva sin förutfattade mening.

– Det var något helt nytt för rallysporten. Alla trodde det var en seg jeep, men den var betydligt snabbare än de fram- och bakhjulsdreven bilarna både på snö och is. Många inom rallysporten blev chockade att den var så snabb, berättar Stig Blomqvist för BytBil.

Audi värvade Stig Blomqvist till den nya bilen 1983 och efter en lite strulig säsong 1983 lossnade allt och han kom att dominera rallycirkusen totalt 1984 med sin Audi Quattro. "Mäster" vann hela fem av 12 deltävlingar och körde ifrån de andra totalt när bilen fungerade som den skulle. Fyra av delsegrarna togs i Ur-Quattro, det sista VM-rallyt vanns med nya kortade Sport-Quattron.

– För min del var Audi Quattro en trevlig och enkel bil att köra eftersom jag kom från framhjulsdreven Saabar. Den hade ett liknande beteende understyrning i kurvorna, sedan drog det i väg bättre tack vare fyrhjulsdriften. Men att bilen var så snabb var en överraskning för alla, det var inte många som trodde att den skulle vara så bra.

För Stig Blomqvist har Audi Quattro betytt väldigt mycket, och ingen annan svensk har lyckats upprepa hans prestation med att bli världsmästare sedan 1984.

– Det var en fantastisk tid och jag är tacksam att jag fick chansen att åka en så här fantastisk bil.

#### **Vilket av rallyna minns du bäst från 1984 när du blev världsmästare?**

– Det är svårt, alla rallyna var så tuffa, Men Akropolisrallyt i Grekland var en tävling som var väldigt besvärlig, den är jag stolt över att jag vann. Men det mesta gick bra under 1984 och allt fungerade bra för det mesta med bilen. Motorn var riktigt bra, den var både stark och tillförlitlig.

Mot slutet av VM-säsongen 1984 började konkurrenternas bilar att bli mer och mer monstruösa och Audi rullade ut Sport Quattro som ett svar. Det var en kortad Quattro med starkare motor.

– Egentligen var Ur-Quattron trevligare och lättare att köra. Men Sport-Quattron var snabbare och jag vann det sista rallyt i Elefenbenskusten med den. Evolutionbilarna började komma med väldigt mycket effekt.

I dag lever Stig Blomqvist ett aktivt pensionärliv i Stora Mellösa utanför Örebro och med jämna mellanrum dyker han upp på uppvisningstävlingar. Oftast i den legendariska Audi Quattron.

### Äger du själv en Audi Quattro i dag?

– Nej, men jag brukar köra Quattro ibland, som nu i Zell am See. När jag kör bilen får jag alltid en tankeställare om hur trevlig den är. Ibland träffar jag gamla kolleger som var med och körde på 80-talet, men vi är inte så många som är i livet fortfarande.

### Saknar du att åka runt och köra VM-rallyn?

– Både och, det var ett väldigt tufft liv och vi hade fri träning inför deltävlingarna och tränade ett par veckor inför varje rally. Det året vi vann VM så bodde vi på hotell 280 dagar. Det blev inte mycket till familjeliv då.

### Fakta Audi Quattro

Produktionsår:	1980-1991
Kaross:	Tvådörrars kupé
Drivlina:	Längsmonterad femcylindrig motor, 5-växlad manuell låda, fyrhjulsdraft via Torsendiff
Motor:	2,1 eller 2,2 liters rak femcylindrig turbomotor. 200 hk och uppåt beroende på utförande.
Vikt:	1290 kg

### Fakta Stig Blomqvist

Född:	29 juli 1946 i Örebro.
Bor:	Stora Mellösa utanför Örebro.
Aktiva år:	1973-2006
Stall:	Saab, Talbot, Audi, Ford, Peugeot, Volkswagen, Nissan och Skoda.
Världsmästare:	1984
VM-segrar:	11, den senaste Elefenbenskustrallyt 1984 i Audi Sport Quattro



**Maths Nilsson**

## 9. Saab i lagens namn!

Text Fredrik Nyblad

Publicerad Igår 15:00

Än rullar det några Saab som polisbil men snart är den eran obönhörligt över. Det fanns en tid när Saab nästan var lika vanlig som Volvo i polisens tjänst och då var det Saab 900 som gällde!



Det var med Saab 99 och 900 som bilmärket från Trollhättan blev en vanlig patrullbil i Sverige. På 1980-talet var Saab nästan lika vanlig som Volvo i polisens tjänst.

Saab 900 hör till de långlivade polisbilar som funnits i flera olika polismålningar. Fram till 1984 var alla polisens radiobilar svartvita. Då genomfördes en reform som både skulle spara pengar och visa att polisen var modern. Förändringen gällde alla nya patrullbilar som köptes in.

Genom att använda helvita bilar med stripes skulle man slippa lackera om polisbilarna när de skulle avrustas och sälja vidare. Stripen var blå och gul som den svenska flaggan och hade ett svart streck som skulle anknyta till den tidigare polisbilmålningen. Inspirationen kom även den här gången från USA! Men man skapade också ett supermodernt datatypsnitt där bokstaven P skulle vara öppen i bakkant – det skulle visa att polisen nu var en öppen organisation. Den så kallade hockeyklubsdekoren fick snabbt mycket kritik.

Många poliser ansåg att bilarna blev mindre synliga. Besparingen Polisen skulle göra på att slippa lackera om bilarna uteblev. Klistermärkena lämnade spår och man tvingades därför att lackera om bilarna ändå.



I mitten på 1980-talet fanns Saab 900 i huvudsakligen tre varianter som polisbil. Det var med insprutningsmotor och manuell växellåda eller automatlåda. Den tredje varianten var Turbo med manuell växellåda och de bilarna användes framför allt för trafikövervakning.

Förutom polisutrustningen fanns det några tekniska detaljer som skiljde ut polisbilversionen. Medan vanliga 900i och Turbo hade lättmetallfjälgar var polisbilarna försedda med stålfjälgar. De hade också gastötdämpare och speciella fjädrar fram och bak.



Efter bara fem år ändrades polisbilmålningen igen. Från 1989 var alla nya polisbilar lackerade med blåa och vita fält och texten POLIS var både tydlig och lättläst. Vid det här laget var det Saab 9000 som köptes in av polisen snarare än 900. De befintliga bilarna skulle fortsätta att användas med sin gamla lackering, men det fanns undantag som en bepansrad Saab 900 CD du kan läsa om i Saab Cars Magazine december 2019!

Läs mer om:



[När James Bond körde Saab 900 Turbo](#)

[I Klassiker 1/2019 uppmärksammar vi Saab 900 som fyller 40 år. Visste du att James Bond rattade en 900 Turbo? 7](#)

## 10. Klassiskt bilmärke: Citroën

Publicerad 11 november 2010

Få, om ens något annat bilmärke än Citroën, kan stoltsera med att ha skapat tre verkliga milstolpar. Först kom B7/B11, senare kallade Gangster-Citror, sen följde 2CV och så kom den magnifika Paddan i mitten av 50-talet. Dock började inte Citroëns framgångssaga med en teknisk triumf, såvida man inte räknar de förnämliga kuggghjul som lade den ekonomiska grunden för biltillverkningen.



*Citroën Traction Avant 15-Six D Berline 1947–54*

André Citroëns anor kan spåras ända bort till Polen men det var i Frankrike han verkade och det var där han avled, fattig och nerbruten, just som hans epokgörande modell med framhjulsdrift började nå verklig framgång. Ja, det är verkligen en sorglig historia.

### Ljusreklam på Eiffeltornet

1919 byggdes den första Citroën-bilen och den var i stort sett så konventionell som en bil kunde vara vid denna tid. Stela axlar, fyrcylindrig sidventilmotor och treväxlad låda med spaken i mitten.

Alltihop krönt av karosser byggda på trästomme. Bilarna såg inte oävna ut – det var uppenbart att herr Citroën förstod att anlita duktigt folk till alla delar av verksamheten.

Så bra lyckades lanseringen att man redan 1921 byggde 10 000 bilar. Citroën blev en föregångare när det gällde marknadsföring. Sålunda fick hans halvbandvagnar enorm uppmärksamhet när de genomkorsade Sahara 1922–23, vilket ingen bil tidigare lyckats med.

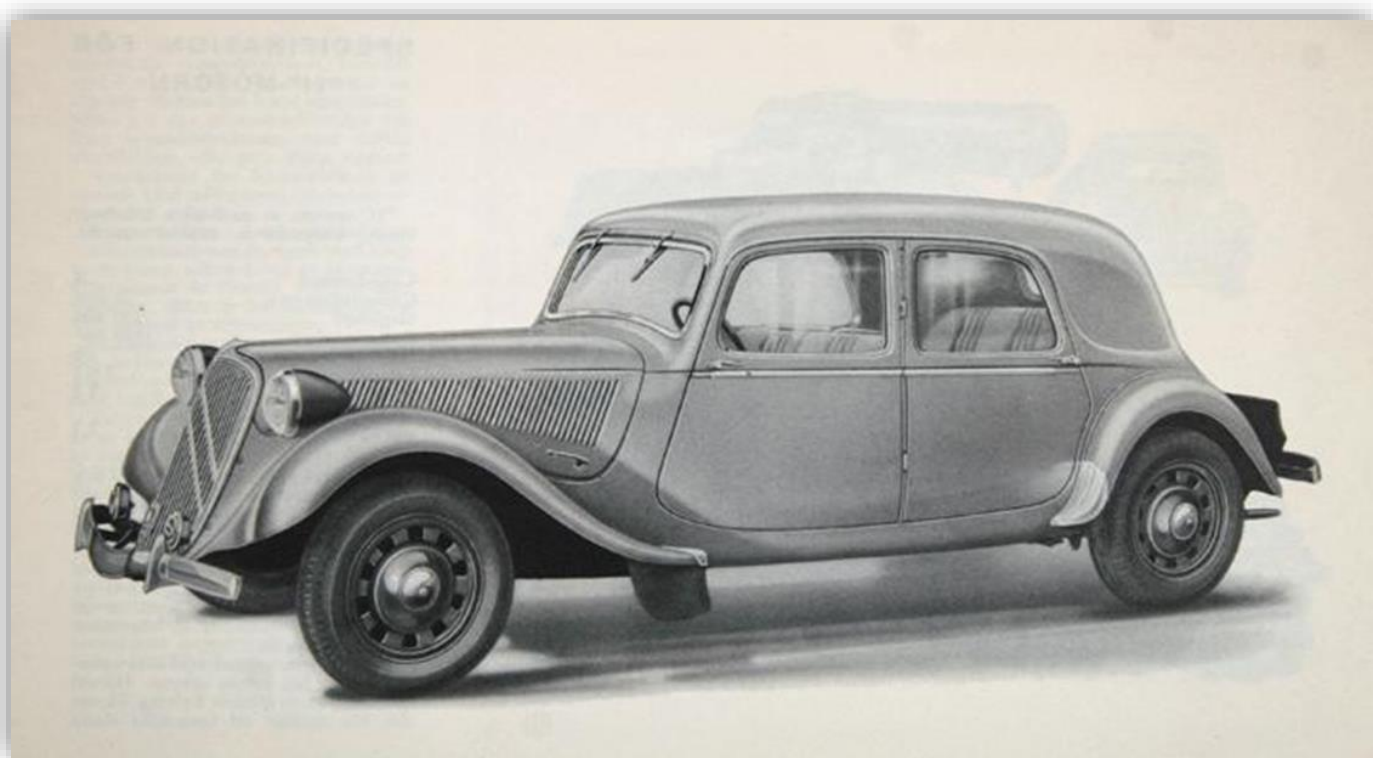
Under många år hade Citroën en anslående ljusreklam på Eiffeltornet – det är klart att bilarna såldes i stora antal!



*Citroen Type A 1919*

Ända fram till 1934 byggde Citroën helt konventionella bilar men det året lanserades den framhjulsdrivna modell som skulle byggas ända till 1957. Det var en relativt stor vagn med självbärande kaross, utmärkta vägegenskaper och ett utseende som tilltalade de allra flesta.

Åtskilliga versioner tillverkades på flera hjulbaser. I begynnelsen var alla bilarna fyrcylindriga men efter några år presenterades B15 med sexa. Förutom fyrdörrarsvagnarna såldes även mycket eleganta cabrioletter och coupéer, dock inte efter andra världskriget.



*Berline 15. Sexan gav 75 hästkrafter och förbrukade "endast ca. 1,4 l. pr. mil". En flott vagn.*



*2CV 1949–61*

### **Kultbil med nio hästkrafter**

På Paris-salongen hösten 1948 presenterades den i mångas tycke gräsligt fula 2CV. Det var en fantastisk liten bil med självbärande konstruktion, sammankopplad längsgående spiralfjädring och fyrväxlad, helsynkroniserad låda.

Självklart var bilen framhjulsdreven. 2CV klarade lätt terräng och vägde nästan ingenting. Den var inte snabb och de första motorerna (tvåcylindrig luftkyld boxer) gav bara nio hästkrafter, men en kultbil var född!

1954 begåvades de sexcylindriga vagnarna med nivåreglering och vätskefjädring, en finess som var en av de mest intressanta på nästa stora satsning, DS- och ID-bilarna som först visades 1955.

”Paddan” kom de att kallas i Sverige och kvaliteten de första åren var usel – men vilken fantastisk bil det var! Komforten var fullkomligt sagolik, och inte bara för att mattorna tycktes decimeterdjupa (sådana fuktsamlare de kunde bli!). Citroën har sedan dess inte lyckats göra en mer komfortabel bil, och ingen annan heller.

Snabb och smidig var Paddan också – 1959 vann en Citroën Monte Carlo-rallyt.

1961 lanserades AMI-6, som var en utveckling av 2CV. Utan tvekan var det en av världens fulaste bilar, men det spelade ingen roll; försäljningen gick bra ändå.

Samma motor i 32 år

Citroën må ha varit nyskapande på många sätt men aldrig när det gällde motorerna. Först 1967 avlöstes den motor som satt i ID och som använts sedan 1935. DS-modellen blev efterhand starkare och snabbare och fick dessutom från 1968 ett litet annorlunda utseende framtill.

Då begåvades bilen nämligen med ett strålkastararrangemang där lyktorna rörde sig på kommando av ratten. Fiffigt men inte först i historien.

SM hette den tämligen fantastiska GT-vagn, som Citroën lanserade 1970 efter att ha blivit delägare i Maserati. Motorn var samma sexa som satt i Merak. Konstruktionen var avancerad men dessvärre föga pålitlig.

Flera mindre bruksbilsmodeller kom också under 60- och 70-talen, men mest revolutionerande var nog att Peugeot tog över Citroën i mitten av 70-talet, ungefär samtidigt som Paddans efterträdare, CX, var på väg att lanseras.

En liten krumelur på slutet: Citroën-bilar har byggts i åtskilliga länder, bland annat i det forna Jugoslavien. Där kallades bilarna för Tomos, precis som de inhemskt byggda Puch-mopederna!



*Ett rymdskepp med fransktalienska föräldrar: Citroën(-Maserati) SM från 1970.*

**NYTT**  
Växelströmgenerator  
12 volts elektr. system  
Centrifugalkoppling

**CITROËN**  
**mi 6 WEEKEND**  
Precisionstillverkning ger många bekymmersfria mil.

A Citroën Ami 6 Weekend station wagon with its rear hatch and side doors open, with a man, a woman, and a child around it.

*AMI 6 var inte vacker men om stationsvagnen Weekend kan man i alla fall säga att den var praktisk.*



*Full fart på förarlös Padda, bilen som är så smart att den nästan kan köra sig själv... ID 19 kallades denna enklare version av DS. Hydropneumatisk fjädring gav enligt reklamen passagerarna en känsla av att flyga.*



*2CV 4x4 Sahara 1960–71 (med dubbla motorer, en fram och en bak).*



## 11. Svenska rallyt ställer in historiska klassen, vädret är för dåligt

Publicerad 2020-02-04, 11:54

**Den varma vintern är ett problem för tävlingens arrangörer, som nu ställer in den historiska klassen i rallyt.**



*År 2019 tog Petter Solberg hem segern i Rally Sweden Historic. I år ställs klassen in.*

**Den milda vintern** är ett bekymmer för arrangörerna av Svenska rallyt. Medan man fortfarande hoppas på att kunna köra WRC-tävlingen i mitten av februari meddelar ledningen nu att den historiska klassen inte kommer att köra i år, för att förbättra förutsättningarna för WRC-klassen. Detta enligt ett meddelande [på Rally Swedens hemsida](#).

Det råder viss osäkerhet även kring WRC-tävlingen, även om ledningen är hoppfull. Internationella bilsportförbundet, FIA, kommer att inspektera sträckorna i veckan och även fabrikssteamerna kommer att få säga sitt. "Vi fortsätter utforska alla möjliga sätt att försäkra att rallyt blir av. Förhållandena övervakas konstant och situationen kommer att utvärderas igen med eventuella beslut som måste fattas den här veckan", säger rallyts vd Glenn Olsson på tävlingens hemsida.

**Det har snöat** en del i tävlingsområdet i Värmland de senaste dagarna och SMHI spår kallare väder under veckorna fram till tävlingsstart. I en kommentar till TT skriver Glenn Olsson att tävlingen kommer att kunna genomföras utan problem så länge vädret utvecklas enligt prognoserna. Han ser också det positiva med att snöbristen gör det lättare för publiken att ta sig ut på sträckorna.

Senast Svenska rallyt ställdes in på grund av snöbrist var 1990, men även 2016 var det så dåligt vinterväder att flera sträckor ströks. 2019 ströks den historiska klassen på flera sträckor för att spara vägarna för WRC-bilarna.

**Temperaturerna i januari** i år har avvikit kraftigt från den normala medeltemperaturen i landet enligt SMHI:s preliminära sammanställning, och har varit mellan fem och tio grader varmare än normalt i hela Sverige, skriver Expressen.

**Läs också:**



[Mattias Ekström vinner VM i rallycross – största som hänt på 32 år](#)



[Walter Röhrl: "Elbil – då är det över för mig"](#)



Av Magnus Kvandal

**SLUT**