



Frazer Nash 1951

MOTORNYTT
Föregående

fredag 21 februari
onsdag 19 februari

1. Volvos produktion kan stoppas av coronaviruset
2. Riksrevisionen sågar statligt stöd till miljöbilar: Ineffektivt
3. Miljöpartiet om kritiken: "Helt uppåt väggarna"
4. Den stora elbilsfrågan: Räcker strömmen?
5. Geely verkar vilja styra Volvo hårdare
6. Stopp i produktionen av Jaguar I-Pace
7. Regeringens nya regler: Laddplats ett måste vid bygge av parkeringsplats
8. Partikelfilter ett problem för laddhybrider?
9. Volvo-chefen dömer ut nya motortekniken
10. Toyota byter riktning?
11. Under året ska Hyundai bli störst i Europa på elbilar
12. Nikola Badger kombinerar batteridrift med bränsleceller
13. Renault: "Vi har undersökt postbilarna"
14. Ford Mustang Mach-E har anpassats för Europa
15. Skoda Enyaq heter elektriska suven
16. Prov: Byton M-Byte
17. Volvo visar upp nya amerikanska ellastbilen
18. 152 kilo, 237 hästar - säg hej till Ducati Superleggera V4
19. Chevrolet Camaro i miniformat för 100 000 dollar
20. Klassiskt bilmärke: Abarth
21. Ferrari SF1000
22. Red Bull Racing RB16 avtäckt
23. Den här vill Glickenhaus köra 24-timmars på Le Mans med

1. Volvos produktion kan stoppas av coronaviruset

Erik Wedberg

19 februari 2020

Coronavirusets utbrott har redan ställt till det för flera produktionen hos flera av världens biltillverkare. Nu rapporteras det att även Volvos produktion hotas. Inom en till två veckor kan Torslanda-fabriken stanna.



[Hyundai har redan tvingats stänga sina fabriker](#) i Sydkorea på grund av stora problem hos underleverantörer som en direkt följd av coronavirusets utbrott. Nu varnar branschorganisationen Fordonskomponenterna för att även Volvos fabrik i Torslanda kan påverkas, och det inom en väldigt snar framtid.

– Den dagen som fordonstillverkarna stannar så stannar alltihop. Om det inte sker en stor förändring i Kina så kommer detta hända inom en till två veckor, säger Fredrik Sidahl, vd för branschorganisationen Fordonskomponenterna till Sveriges Radio P4.

Anledningen till ett eventuellt stopp är att det inte tillverkas tillräckligt många komponenter hos Volvos kinesiska underleverantörer.

– Situationen är dramatisk och allvarlig och den påverkar både människor och industrin. Men vi har produktionen igång utanför Kina och där producerar vi bilar som vanligt, säger Stefan Elfström, presstalesperson på Volvo Cars till Dagens Nyheter.

Erik Wedberg

2. Riksrevisionen sågar statligt stöd till miljöbilar: Ineffektivt

Malin Johanson/TT 2020-02-13 09:58

Statliga satsningar på miljöbilar är både dyrt och ineffektivt för att minska koldioxidutsläppen, konstaterar Riksrevisionen i en ny rapport.



Myndigheten har tittat på de statliga medel som sedan 2006 satsats för att öka andelen miljöbilar i landet, en summa på drygt 13 miljarder kronor.

Efter att ha granskat styrmedel som exempelvis bonus malus-systemet och miljöbilspremien är slutsatsen att pengarna som tillförts för att öka andelen miljöbilar har varit väldigt kostsamma i jämförelse med andra insatser.

”I relation till andra åtgärder inom transportområdet, till exempel koldioxidskatten eller vissa åtgärder inom Klimatklivet, är samhällets kostnader för klimatbonusbilar i nuläget höga”, säger Cecilia Kellberg, projektledare för granskningen, i ett pressmeddelande.

Läs mer: [Tio miljoner ton koldioxid per år ska bort från trafiken – på tio år](#)

Bland annat kan Riksrevisionen se att många subventionerade miljöbilar gått på export och att personer som får förmånsbilar via sitt jobb får en högre subvention jämfört med en privatperson som vill skaffa sig en miljöbil privat.

Kritik för saknad analys av klimateffekt

Myndigheten är även kritisk till att det inte gjorts någon samhällsekonomisk analys för den här typen av åtgärder och vilken effekt de har för klimatet, samt att det heller inte finns någon plan för uppföljning och utvärdering.

Läs mer: [Regeringen vill skärpa kraven på miljöbilar](#)

”Riksdagen har varit tydlig med att åtgärder för att minska transportsektorns klimatpåverkan ska vara samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva. Granskningen visar att dessa styrmedel inte lever upp till detta”, säger riksrevisor Helena Lindberg.

Riksrevisionen vill bland annat se bättre underlag och konsekvensanalyser på området.

MALIN JOHANSON/TT

3. Miljöpartiet om kritiken: "Helt uppåt väggarna"

Publicerad Idag 8:13, text Erik Söderholm

Bonus/malus sågas i ny rapport – men Miljöpartiet försvarar systemet.



På torsdagen kom en rapport från Riksrevisionen som riktar [hård kritik mot bonus/malus-systemet](#), där laddbara bilar får en bonus på upp till 60 000 kronor samtidigt som bensin- och dieseldrivna bilar får betala straffskatt.

Det är ett system som inte är särskilt effektivt för klimatet i förhållande till hur mycket det kostar, tycker Riksrevisionen.

– **I relation till andra** åtgärder inom transportområdet, till exempel koldioxidskatten eller vissa åtgärder inom Klimatklivet, är samhällets kostnader för klimatbonusbilar i nuläget höga, säger Cecilia Kellberg, projektledare för granskningen.

Men den kritiken visar på en oförståelse för hur politik fungerar, enligt Lorentz Tovatt, som är klimat- och energipolitisk talesperson för Miljöpartiet.

"Slutsatsen är att bensinskatten är effektivare än ett stödsystem för klimatbonusbilar. Detta känner förstås alla som jobbat med miljö mer än ett halvår redan till. Men att använda det som ett argument mot bonus/malus är helt uppåt väggarna", skriver han i en kommentar.

Enligt honom saknas det stöd både hos allmänheten och i riksdagen för att höja bensinskatten, och bensinpriset skulle enligt Lorentz Tovatt behöva höjas med 10–20 kronor om politiken ska styras mot klimatmålen.

"Huvudsyftet med bonus/malus är att få till en introduktion av klimatsmartare bilar på marknaden. Detta ser nu ut att lyckas, Sverige är i topp i EU vad gäller nybilsförsäljning av laddbara fordon. Detta är ingen slump utan beror främst på bonus/malus", skriver Lorentz Tovatt.

Han tycker också att rapporten bara tar hänsyn till koldioxidutsläpp och inte andra utsläpp som ger smutsigare luft i närmiljön.



4. Den stora elbilsfrågan: Räcker strömmen?

Av Alrik Söderlind Publicerad 2020-02-11, 06:18

I en ny serie ska vi borra djupt i de vanligaste frågorna kring elbilar. I del ett gör vi en grundläggande analys av eltillgången: Hur blir det om alla skulle köra elbil? Räcker strömmen? Kommer vi att tvingas importera "fulel" från Polen? Var kommer strömmen ifrån? Vad händer nu när Ringhals 2 har stängts?



Den största frågan som alla ställer inför omställningen: Räcker strömmen?

Till skillnad från vid många andra spörsmål räcker ett enkelt svar: JA.

Även om landets alla bilar vore eldrivna skulle det i sig inte ge oss elbrist. Den svenska exporten av elektricitet har under de senaste åren legat på 10–22 TWh.

Vore alla bilar eldrivna skulle det betyda att de förbrukar cirka 12 TWh.

Myten att vi under kalla vinterdagar, när det varken blåser eller skiner någon sol, importerar smutsig kolgenererad elektricitet från Tyskland eller Polen är dessutom just bara en myt. För det första importerade Sverige i princip endast el från Norge och Danmark vars elektricitet är 98 respektive 75 procent fossilfri.

För det andra rör sig den svenska elimporten om väldigt låga nivåer.

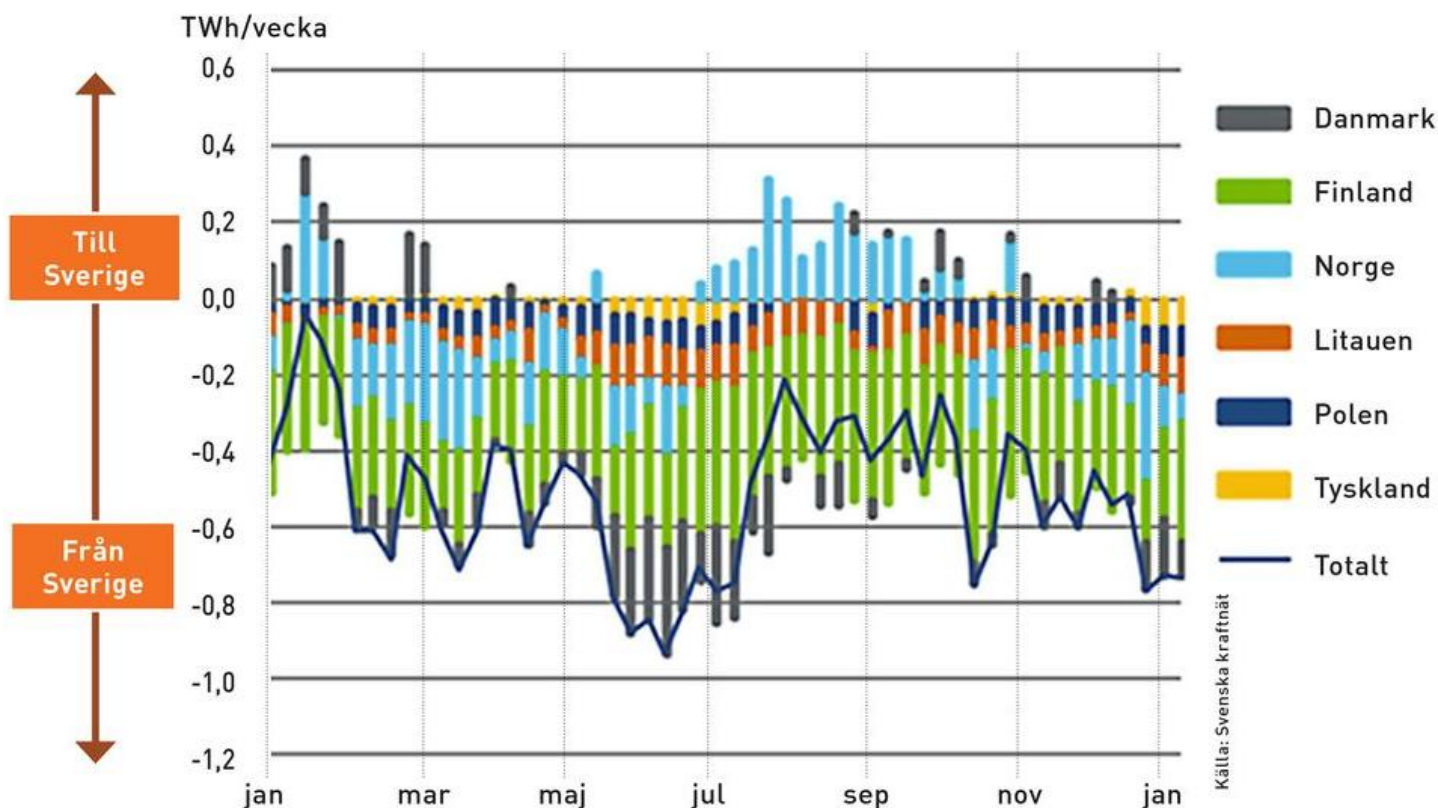
Sverige är alltså en nettoexportör av ren energi och redan 2021 beräknas den svenska vindkraften ge runt 31 TWh, alltså två gånger så mycket som svenska elbilar skulle behöva.

Att Ringhals 2 har stängt betyder inte så mycket i sammanhanget, effekten låg på cirka 5,2 TWh/år vilket motsvarar runt tre procent av den svenska elproduktionen.

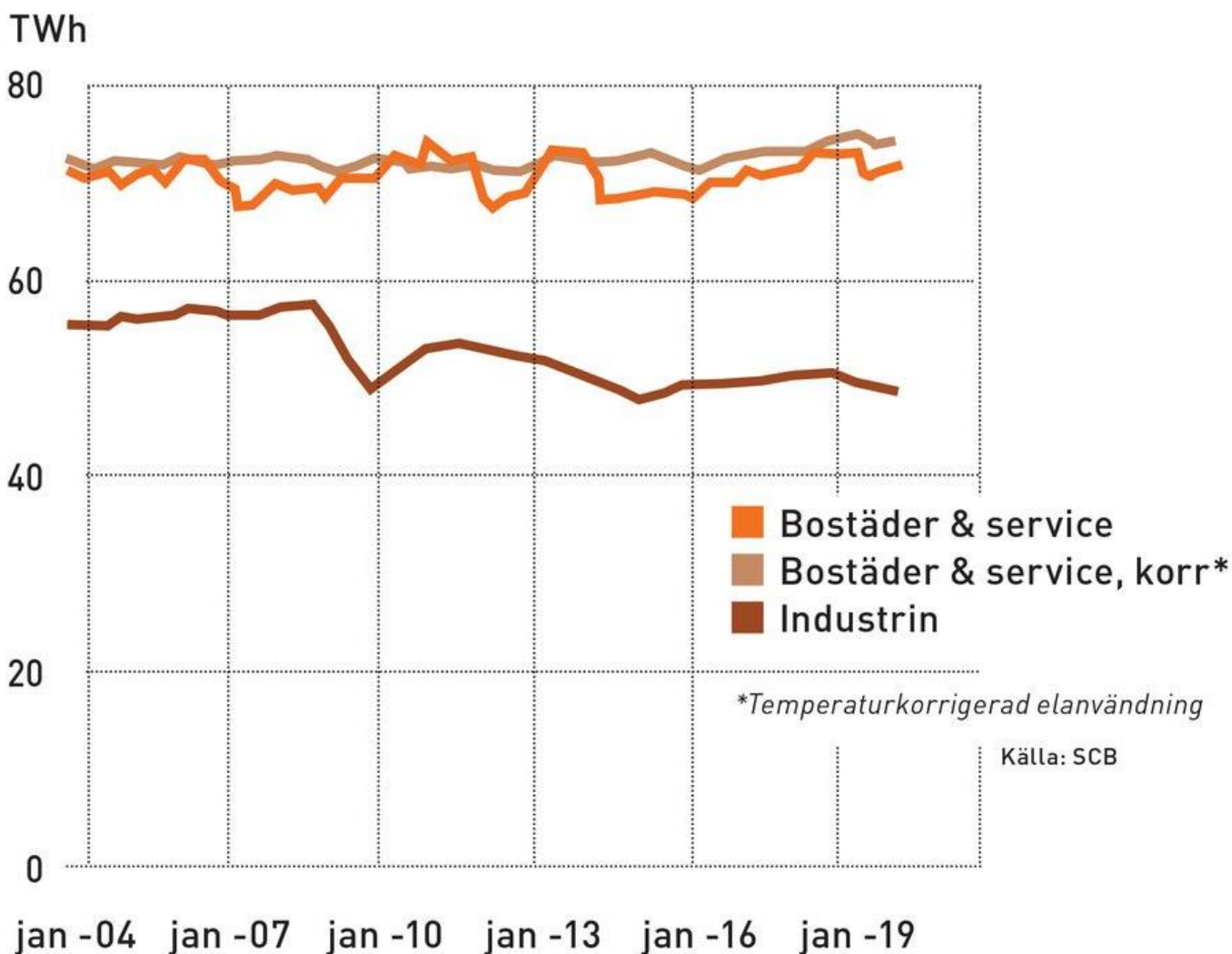
Den kärnkraft som finns kvar efter det att Ringhals 1 och 2 har stängts ligger runt 50 TWh och enligt SERO (Sveriges Energiföreningars Riksorganisation) kommer tillväxten av vindkraft och solkraft mer än täcka upp det bortfallet till år 2045.

Till detta ska tilläggas att Sveriges elkonsumtion främst tack vare effektiviseringar har minskat med 10 TWh sedan år 2000. Skulle dagens direktverkande elvärme bytas ut till värmepumpar skulle elförbrukningen kunna minska med ytterligare 10 TWh samtidigt som en övergång till el för SSAB:s stålverk skulle betyda en elkonsumtionsökning med runt 15 TWh. (Alla dessa siffror kommer från SERO.)

DEN SVENSKA ELIMPORTEN ÄR MINIMAL



ELANVÄNDNING – BOSTÄDER FÖRBRUKAR MEST

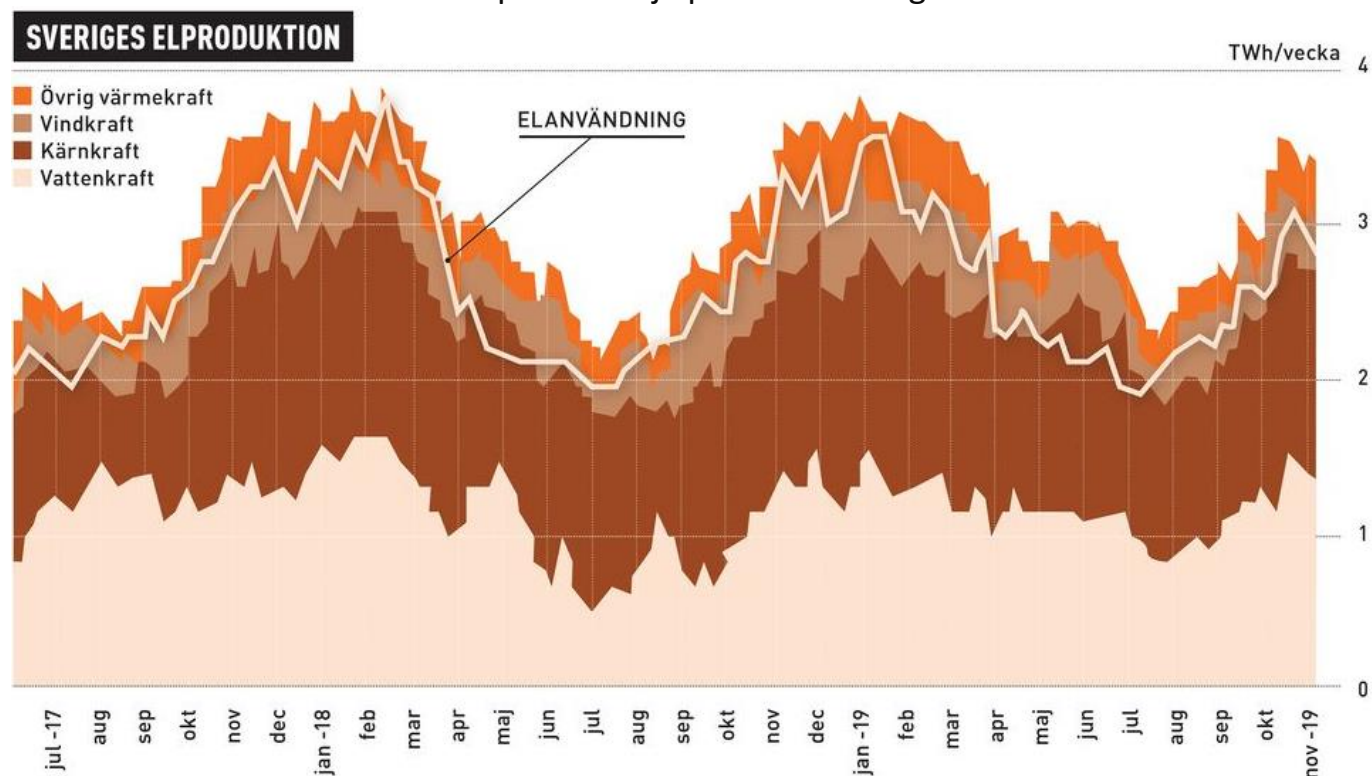


Att vi kommer att kunna förse Sveriges alla elbilar med ren svensk el ser alltså inte ut som något problem. Men ska alla ladda samtidigt, när det inte blåser och skiner sol finns utmaningar.

Den enklaste lösningen är att köpa el från andra länder, vilket är helt oproblematiskt om det är norsk vattenkraft som står på menyn. Gissningsvis kommer även övriga länder i vår närhet att öka sin andel fossilfri elektricitet framöver.

Gaskraftverk som drivs av biogas är ett annat alternativ som kan se till att fylla på när det behövs extra energi. Men på sikt måste vi kunna lagra vindkraft, och vätgas är ett alternativ som förmodligen kommer att bli allt mer ekonomiskt hållbart. På sikt kommer vi förmodligen också att använda batterier – Vattenfall har redan påbörjat sådana projekt.

Elbilarna i sig kommer även de att vara en del av energilösningen eftersom de kan användas för att återföra el. Skulle tio procent av alla bilar vara uppkopplade till nätet kunde de tillsammans mata in tio kW och på så vis hjälpa till när energibehoven är som störst.



En uträkning från CELLER-i – ett energiprojekt inom EU – har räknat ut att hälften av årsproduktionen från Northvolts kommande batteriproduktion skulle ge en lagringskapacitet på 16 GW vilket är detsamma som halva effekten under 4–8 timmar från ett nytt kärnkraftverk som håller på att byggas i Finland – till mindre än en fjärdedel av kostnaden.

Härmed kan vi, även om alla uträkningar inte stämmer, slå fast att tillgången på ren elektricitet inte behöver bli Sveriges stora framtidsutmaning. Och att elbilar inte är ett avgörande problem i sammanhanget.

Däremot är elförsörjningen till alla delar av landet en utmaning. Och tillverkningen av batterier, och metallproduktionen, och ...

Gör din bil starkare med KCR
Finns till diesel, bensin, hybrid & elbilar

KCR Effektboxar - Sveriges mest sålda
Upplev skillnaden du också

KCR RACING
Produkter AB
www.kcr.se

SVERIGES ENERGITILLVERKNING 2045 (TWh)

Energislag	2022	2045
Vattenkraft	68	70
Kärnkraft	50	–
Vindkraft	35	70
Biokraft	15	20
Solel	1	15

Enligt Sveriges Energiföreningars Riksorganisation ser den svenska elförsörjningen ut att klara sig bra utan kärnkraft – under förutsättning att satsningarna på vind och sol fortsätter.

MATEMATIKEN

Snitt körsträcka/år:	1 200 mil
Snittförbrukning elbil:	2 kWh/mil
Summa:	2 400 kWh/år/bil
Antal bilar i Sverige:	ca 5 miljoner.
Total elförbrukning om alla bilar drivs av el:	12 TWh



5. "Geely verkar vilja styra Volvo hårdare"

TT 2020-02-12 07:39

Sammanläggningen av Volvo Cars och kinesiska Geely syftar främst till att öka huvudägaren Geelys makt över Volvo, anser fordonsforskaren Christer Karlsson.



Li Shufu, styrelseordförande Geely-koncernen.

[Geely](#) och [Volvo Cars](#) ska bli ett ännu större bolag med en gemensam styrelse. Den nyheten kom i måndags.

”Vi vill stärka synergier inom gruppen”, skrev Li Shufu, ordförande för moderbolaget Geely Holding, som äger både Volvo Cars och den kinesiska biltillverkaren Geely, i ett pressmeddelande.

Men det inte är hela sanningen, anser Christer Karlsson, fordonsforskare och professor i Köpenhamn och professor emeritus vid Handelshögskolan i Stockholm.

– Flera fordonsföretag, som VW och Audi, samarbetar utan att vara ett bolag med en enda gemensam styrelse. Det går utmärkt, man behöver inte gå samman för det, säger professorn.

– Det finns många allianser mellan konkurrerande företag med gemensam produktutveckling och produktion, ofta utan att konsumenten vet om det. Nej, samgående i ett bolag handlar om styrning, tills vi får veta mer. Geely vill ha en tätare kontroll. Exakt varför är för tidigt att säga. Det kan handla om att strukturera om bolagen, köpa upp eller kanske sälja en del av bolaget.

Inget inflytande för kinesiska staten

Geely har nära samarbete med kinesiska staten. Får det kinesiska kommunistpartiet större inflytande över Volvo?

– Nej, det tror jag kanske inte. Jag ser inte att den här affären skulle påverka den saken.

Glenn Bergström, fackligt ombud för IF Metall i Volvos styrelse, är försiktigt positiv.

– Det kan bli bra – eller dåligt, det är för tidigt att säga. Men vi är redan ett kinesiskt bolag så jag är inte rädd för någon ökad kinesisk styrning och inte heller för att vi nu ska börja arbeta på något annat sätt. Vi har varit ett kinesiskt bolag i tio år och det har gått bra, säger han.

Fakta / Geely och Volvo Cars

Geely Holding äger i dag en rad bilbolag.

Geely äger Volvo Personvagnar (Volvo Cars), och är storägare i lastbils-Volvo (AB Volvo) och tyska Daimler, som tillverkar Mercedes. Geely deläger sportbilstillverkaren Lotus och start-up-bolaget Terrafugia, som försöker tillverka en flygande bil.

Geely har tillsammans med kinesiska China Aerospace Science and Industry Corporation planer på att bygga snabbtåg.



Gör din bil starkare med KCR
Finns till diesel, bensen, hybrid & elbilar

KCR Effektboxar - Sveriges mest sålda
Upplev skillnaden du också

KCR RACING
Produkter AB
www.kcr.se

6. Stopp i produktionen av Jaguar I-Pace

Peter Klemensberger 12 februari 2020

Produktionen av den eldrivna crossovern Jaguar I-Pace stoppas tillfälligt då det saknas batterier.



Elbilen [Jaguar I-Pace](#), utsedd till Årets bil i både [Europa](#) och i [världen](#), har tillfälligt slutat att tillverkas. Bilen sätts samman av Magna i Graz, Österrike. Anledningen är att man inte har batterier att montera i bilarna.

Det är [LG Chems](#) fabrik i Polska Wrocław som förser Magna med batterier. Fabriken är i en expansionsfas och målet är att leverera batterier till en miljon elbilar år 2022. Fabriken levererar i dag batterier till olika biltillverkare, bland annat Audi och Daimler.

Stoppet i produktionen har bekräftats från Jaguars håll som dock väljer att kalla det för en justering och jobbar på att det inte ska påverka leveransen av bilar.



7. Regeringens nya regler: Laddplats ett måste vid bygge av parkeringsplats

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-02-11, 11:50

I takt med att de laddbara bilarna ökar i antal måste laddinfrastrukturen följa i samma tempo. Därför har regeringen beslutat att om man bygger en ny parkeringsplats, eller utför omfattande renoveringar, så måste man även bygga in möjlighet till laddning för elbil.



Laddstolpar och Rickard Nordin, klimatpolitisk talesperson för Centerpartiet.

"Bygger man ett parkeringshus eller bostäder ska det finnas ett antal laddplatser framdragna. Om man vill kunna skaffa en elbil så måste det finnas laddplatser. Just nu är vi lite i ett moment 22. Det finns inga stolpar uppe och därför köper man inte elbil och eftersom man inte köper elbil finns det inga laddstolpar", säger Rickard Nordin, klimatpolitisk talesperson för Centerpartiet, till [Sveriges Radio Ekot](#).

Regeringens mål med detta regelverk är att sänka tröskeln för att köpa elbil och på så sätt sänka koldioxidutsläppen från fordonsparken.

De nya reglerna ser lite olika ut beroende på vilken typ av parkering man bygger. I de fall man bygger bostäder eller renoverar en parkeringsplats med mer än tio platser måste infrastruktur i form av framdragen el finnas till alla platser. Själva laddstolpen kan byggas i efterhand.

Bygger man däremot nya parkeringar till kontorsfastigheter eller publika parkeringsgarage måste det finnas laddinfrastruktur på var femte parkeringsplats och det måste också finnas minst en laddstolpe.

Dessa regler träder i kraft i maj 2020.

Detta var på tiden!



8. Partikelfilter – ett problem för laddhybrider?

Av John Eriksson, Publicerad 2020-02-10, 14:38

Kan partikelfilter var ett problem i laddhybrider som oftast kanske går korta sträckor eller använder förbränningsmotorn väldigt begränsat?



Så här ser ett partikelfilter ut. Just detta är ett dieselpartikelfilter från Volvo.

Ett partikelfilter kräver nämligen att bilen varmkörs för att det automatiskt ska kunna rengöra sig självt med jämna mellanrum. Dieselmotorer släpper ut mer skadliga partiklar än bensinmotorer och har därför haft filter sedan många år tillbaka.

Men nu börjar partikelfilter även att bli standard i bensinmotorer, för att möta tuffare utsläppskrav. Därför ställer vi oss frågan om det kan bli problem med partikelfilter i moderna laddhybrider och om man måste köra dem på något särskilt sätt för att allt ska fungera normalt. Volvo överraskar med en väldigt tydlig rekommendation till sina ägare.

Efter [vårt test av tre stora laddhybrider](#) – BMW 530e, Mercedes E300 de och Volvo V90 T8 – ställde vi följande fråga till respektive tillverkare:

Hur har ni löst rengöringen av partikelfiltret? Det måste ju vara en utmaning med en laddhybrid som inte kommer upp i tillräcklig temperatur lika ofta.

Peter Maier, Informationschef på BMW i Sverige:

– Det finns olika tekniker för att öka motortemperaturen snabbt. Bland annat genom att styra oljetrycket kan oljekylningen av kolvarna deaktiveras och därmed kondenseras mindre bränsle, vilket i sin tur förbränns med lägre utsläpp som följd. Vi har ingen rekommendation om att man behöver köra sin laddhybrid på ett särskilt sätt, utan den ska hantera rengöringen av filtret automatiskt.

Charlotta Letsikas, PR- och kommunikationschef på Mercedes-Benz Sverige:

– Regenereringen (rengöringen, red. anm.) av partikelfiltret fungerar automatiskt. Bilen känner själv av när den behöver regenereras. Detta händer oftast när man kör på motor/landsväg. Vi har ingen rekommendation om att man måste köra bilen på ett särskilt sätt, utan den kommer att passa på att utföra rengöringen av filtret när det är möjligt.

Karin Wik, presschef, Volvo Cars Sverige:

– Samtliga diesel- och bensindrivna bilar är utrustade med partikelfilter för en effektivare avgasrening. Partiklar i avgaserna samlas i filtret under normal körning. Under normala driftförhållanden sker en passiv regenerering som leder till att partiklarna oxideras och bränns bort. På så sätt töms filtret. Om bilen körs i låga hastigheter eller vid upprepade kallstarter vid låg yttertemperatur, kan en aktiv regenerering vara nödvändig. Regenereringen av partikelfiltret sker automatiskt och tar normalt 10–20 minuter. Om bilen körs mest i stadstrafik är det allra bäst att regelbundet köra även i högre hastigheter för att låta avgassystemet regenerera. Bilen bör landsvägsköras i hastigheter över 70 km/h i minst 20 minuter mellan varje tankningstillfälle.

"Vi har haft 250 ärenden på tio år"

Vi bad Bo Ericsson, vd på Sveriges fordonsverkstäders förening, att berätta hur ett partikelfilter fungerar och om de problem som finns.



Vad gör ett partikelfilter och hur fungerar det?

– Partikelfiltret sitter på avgasröret på dieselmotorer för att avskilja partiklar från motorns avgaser. Med ett partikelfilter i avgasströmmen fångas 35–95 procent av allt sot.

Hur fungerar rengöringen av filtret?

– Varje filter, oavsett hur det är konstruerat, måste rengöras och tömmas regelbundet. Denna process kallas regenerering. Det sot som skapas av förbränningen och samlas i filtret, bränns bort så att filtret inte blir blockerat och kan fortsätta fånga sot. Här har vi lite problem med vissa bilförare. För få läser instruktionsboken och känner till hur viktigt det är med regenerering. Man ska köra i 70 km/h eller högre under en tid så att avgasröret blir tillräckligt varmt och sotpartiklarna som har fångats upp kan brännas bort. Många känner inte till det här och kör inte i sådana hastigheter tillräckligt ofta eller länge – och då blir det problem. Om bilen oftast går korta sträckor och på låga varv kan partiklarna byggas upp och "fastna" i filtret. När det blir igensatt till den mängd att bilen fortfarande klarar av att rengöra (bränna ut) filtret tänds varningslampan. Om bilen då inte kan regenerera krävs byte av partikelfiltret, vilket är kostsamt.

Hur vanligt är det rent generellt med problem med partikelfiltret?

– I Allmänna reklamationsnämnden (ARN) där jag sitter som ledamot har vi haft 250 ärenden på tio år, det är mycket som ett enskilt problem tycker jag.



9. Volvo-chefen dömer ut nya motortekniken

2020-02-10

Volvo-chefen Håkan Samuelsson dömer ut vätgasdrivna bränslecells-bilar. Precis som Volkswagen går Volvo all-in på elbilar. – Vi har inte råd att utveckla båda teknikerna parallellt, säger han.



Volvo har redan dömt ut dieselmotorn och sagt att de helt slutat med dieselutveckling. Dessutom har den resterande bensin- och förbränningsmotortekniken knoppats av i ett separat bolag tillsammans med Geely.

Nu visar det sig att Volvo-chefen dömer ut en tredje motorteknologi. Under intervjuer i samband med Volvos årsbokslut för 2019 tog han tydligt avstånd från vätgasbilar med elmotorer som drivs av bränsleceller. Detta trots att storheter som Toyota, BMW och Audi fortsätter att utveckla bränsleceller. Håkan Samuelsson går så långt att han varnar bilindustrin för tekniken, enligt Automobilwoche.

– Den totala effektiviteten hos ett batterisystem är mycket högre än för ett vätefordon. Vi har inte råd att utveckla båda teknikerna parallellt, säger han.

Håkan Samuelsson tror att elbilar och batteriteknik kan utvecklas betydligt, och att elbilarna om fem år är såpass mycket bättre att vätgastekniken blir överflödiga.

Volvo har ännu inte släppt sin första elbil, men kommer sent i höst börja leverera de första exemplaren av helt elektriska XC40 Recharge. Bilen kostar från 699 000 kr, tar du ett Volvo billån är kostnaden 10 811 kr per månad enligt Volvos hemsida.



10. Toyota byter riktning?

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-02-10, 15:26

Hur kan Toyota vara bäst trots att de inte har några elbilar? Världens största biltillverkare har länge fokuserat på hybrider. Men för att nå 80,7 g/km till 2025 måste man ändra sig.



"Just nu finns det ingen efterfrågan [på elbilar]." Så lät det när Toyota USA:s vice vd Jack Hollis intervjuades av elbilssajten Electrek i november 2019. Tre månader senare sitter ams utsände i Amsterdam och hör Hollis motsvarighet på Toyota Europe Matt Harrison introducera Lexus UX 300e, koncernens första elbil för den europeiska marknaden. Minuter innan har Europachefen Johan van Zyl talat om hur mer än hälften av försäljningen idag består av hybrider.

"Vi kommer att möta EU:s koldioxidkrav 2021 och är väl positionerade för det hårdare 2025-målet", konstaterar van Zyl.

Lång hybridhistoria

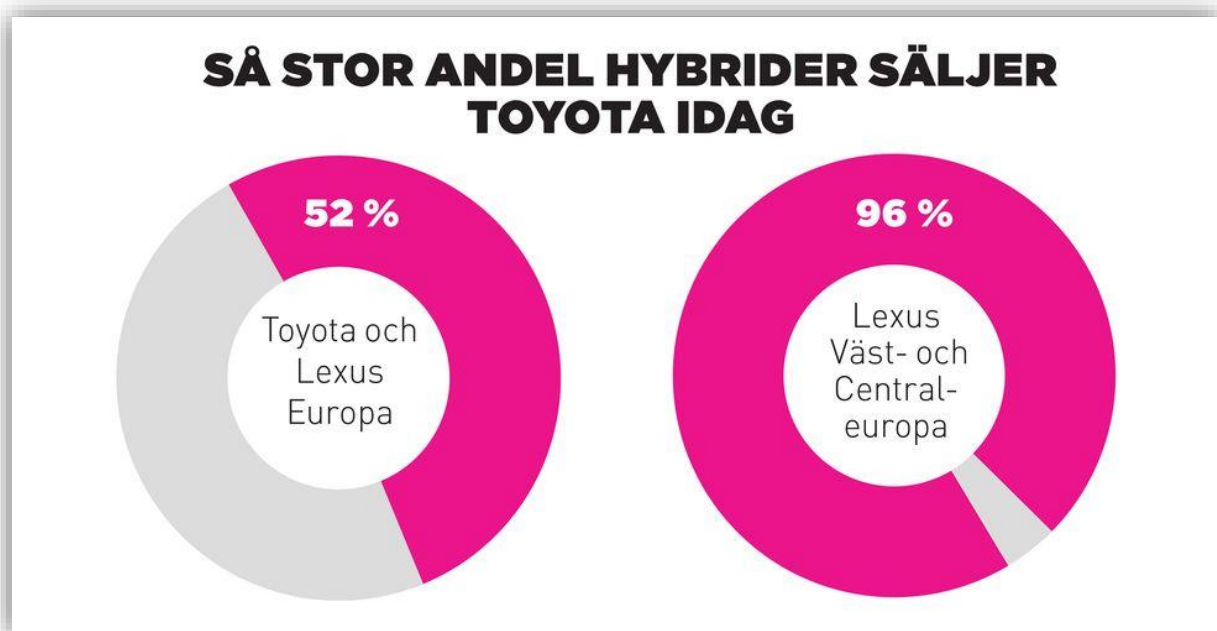
"I januari kommer vi sälja vår 15 miljonte hybridbil. 2,8 miljoner av dem har sålts här i Europa", säger van Zyl. Toyota har en relativt lång historia med bensinelhybrider. Första modellen av pionjärmodellen Prius började tillverkas 1997.

Sverige togs en enstaka högerstyrd Prius in redan 1998 för provkörning och två år senare dök modellen upp med ratten på rätt sida i visningshallarna. 2003 kom generation två och lagom till att generation tre kom ut 2009, mitt i finanskrisen med skenande oljepriser, kunde man börja tala om en försäljningssuccé. Sedan dess har försäljningen minskat i takt med det fallande oljepriset och i början av 2020 slutade Toyota Sverige ta in nya exemplar. Under tiden har istället resten av modellprogrammet fått hybridutföranden,



Hårt utsläppskrav

2021 måste Toyotas snittutsläpp för bilar sålda i Europa vara 94,9 g/km, ett svårt mål som märket ändå är mycket nära att nå. Enligt de senaste siffrorna från 2018 låg man på 100,9 g/km. De senaste åren har Toyota stadigt minskat sina utsläpp, med undantag för 2018 då minskningen egentligen avtog något.



Toyotas RAV4 laddhybrid, som lanseras i Sverige hösten 2020, ska ha en preliminär WLTP-siffra på "under 29 g/km". Enligt en källa är 8 000 bilar reserverade för Sverige. Det kan få stor påverkan på märkets snittutsläpp.

Volymmodellen Auris bytte nyligen skepnad till Corolla med en ny generation. Sedan lanseringen 2019 har en stor majoritet sålts i hybridutförande. En Corolla 1,8 HSD släpper ut 83 g/km koldioxid enligt gamla NEDC-standarden. EU:s byte till WLTP höjde den siffran till 111 g/km. Effekten av att sälja hybrider har därför avtagit. Kombinerat med hårdare utsläppskrav i Kina tvingas nu Toyota, som saknar ett brett utbud av laddhybrider, ändå ta fram rena elbilar.

Toyotas plan för 2025

Toyota lägger nu upp en plan för att nå det ännu hårdare utsläppskravet på 80,7 g/km koldioxid till 2025. Koncernen ska lansera tio "Zero Emission Vehicles" (ZEV), eller runt två om året – hittills helelektriska UX 300e och vätgasdrivna Mirai. För det utvecklas nu en dedikerad elbilsplattform, något märket saknar idag.

Utöver det ska minst en laddhybridmodell lanseras om året och även där har årets redan visats upp: RAV4 PHEV. Parallellt ska även 25 nya eller "uppdaterade" (facelift kan räknas) hybrider släppas. Till råga på allt fortsätter man även satsningen på rent bensindrivna sportbilar med ännu en modell under Gazoo Racing-varumärket: rallyinspirerade fyrhjulsdrivna Yaris GR-Four. Hur går det ihop? Låga volymer ska se till att snittet inte påverkas.

EL-LEXUS OCH VÄTGAS-TOYOTA?



Toyotas premiummärke Lexus har idag en mycket hög andel sålda hybrider i Väst- och Centraleuropa, hela 96 procent.

Enligt Toyota är Lexus kunder mer mottagliga för elektrifiering och märket får därför nu sin första elbil. Samtidigt närmar sig en helt ny andra generation av vätgasbilen Mirai – underligt nog byggd på samma plattform som Lexus storsedan LS.

När ams frågar Mirais chefsingenjör Yoshikazu Tanaka om varför Toyota plötsligt får en stor premiumssedan och inte Lexus som traditionen kräver blir svaret att "vätgas har större chans att lyckas med ovalmärket i grillen".

 The advertisement features a black KCR Racing power box with a coiled cable and connectors. The box has the KCR logo and the website www.kcr.se. The background is a blurred image of a race track at night.

Gör din bil starkare med KCR
 Finns till diesel, bensin, hybrid & elbilar

KCR Effektboxar - Sveriges mest sålda
 Upplev skillnaden du också

KCR RACING
 PRODUKTOR AB
 www.kcr.se

11. Under året ska Hyundai bli störst i Europa på elbilar

John Edgren 2020-02-11 12:40

Snart drar tillverkningen av Kona Electric igång i Tjeckien. Nu siktar Hyundai på att sälja flest bilar med nollutsläpp i Europa.



Hyundai tror starkt på sin flaggskeppsmodell Kona. Bensin-, diesel- och hybridversionen av den lilla suven kommer fortsatt att importeras till Europa från Korea, men den batteridrivna upplagen ska tillverkas i Tjeckien.

I mars inleds produktionen av Kona Electric vid anläggningen i Nosovice, 38 mil öster om Prag. Sammantaget vill bolaget leverera över 80 000 nollutsläppsfordon till marknaden redan under året. Utöver Kona Electric handlar det om modellerna Ioniq Electric samt bränslecells bilen Nexo. Därmed räknar Hyundai med att de kommer att bli den största tillverkaren av bilar med nollutsläpp i Europa.

Och produktionen i Tjeckien bygger på mer än en förhoppning, för sedan lanseringen 2018 har Kona sålt överraskande bra, och koreanerna kämpar för att möta kundernas efterfrågan. Men med stöd av ökade materialleveranser från moderanläggningen hemma i Ulsan kommer nya Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMCC) att minska leveranstiderna till Europa kraftigt. Det skriver Hyundai i ett [pressmeddelande](#).

[Toyota pumpar upp räckvidden i nya vätgasbilen Mirai: "En revolution"](#)

[Deras poddar är först med att röra sig i svärm](#)



12. Nikola Badger kombinerar batteridrift med bränsleceller

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2020-02-11, 20:32

Amerikanska Nikola Motor Company som tidigare fokuserat på utveckling av vätgasdrivna lastbilar ska nu försöka slå sig in på pickupmarknaden genom sin senaste skapelse – Nikola Badger.



Badger som använder sig av en sällsynt kombination av batteridrift och bränsleceller har en total räckvidd på strax under 100 mil. Elmotorerna får energi dels genom ett laddbart batteri men också genom bränsleceller som förbränner vätgas. Räckvidden på enbart batteridrift är drygt 50 mil.

Precis som i sina konkurrenter Tesla Cybertruck och Hummer EV är det extremt höga prestandasiffror i Nikola Badger. Totaleffekten är 906 hk och 1.330 Nm vilket är tillräckligt för att kasta iväg bjässen från 0 till 100 km/h på 2,9 sekunder.

Nikola planerar att visa upp den 5,9 meter långa bilen efter sommaren men tar redan nu emot intresseanmälningar.





13. Renault: "Vi har undersökt postbilarna"

Redaktören bytbil 2020-02-10

Efter Postnord-larmet - nu ger biltillverkaren sin syn på problemet



Postnord har drabbats av problem med några av sina nya postbilar. Bromsarna fungerade inte när det snöade och 100 av de nya Renault Kangoo togs snabbt ur drift. Nu ger Renault sin syn på problemet:

– Två av Postnords anställda rapporterade att de upplevt en delvis förlust av bromseffekten på sina Renault Kangoo-bilar under körning i vinterväglag. Renault har tillsammans med Postnord undersökt dessa två fordon och utredningen bekräftar att bromssystemet fungerat i enlighet med dess design och rådande internationella standarder, säger Karin Lyrborn, pressansvarig på Renault.

I fredags kom nyheten att Postnord drabbats av problem med 500 nya postbilar av märket Renault Kangoo.

Postnord hävdade att det handlade om fyra incidenter på kort tid och att 100 bilar fick körförbud i väntan på en utredning om vad felet berodde på.

– På väldigt kort tid fick vi fyra incidenter med de här Renault Kangoo-bilarna där bromsarna slutade fungera, eller där bromsförmågan kraftfullt försämrades, berättade Mathias Krümmel, operativ chef på Postnord för sajten Breakit.se.

– Man har ändå lyckats bromsa bilarna, antingen genom att lägga i handbromsen eller genom att växla ner. Så det har inte varit några personskador, men det har naturligtvis varit chockartade upplevelser för medarbetarna.

På grund av incidenterna har 100 av de nya fordonen tagits ur drift i ett område som sträcker sig från Dalälven och norrut. I södra halvan av Sverige har brevbärarna fått order om att låta bilarna stå vid minusgrader.

Att inte kunna använda de nyinköpta bilarna innebär ett stort avbräck, menar Postnord, som nu hyr bilar på den öppna marknaden.

– Det är kostsamt att hyra fordon samtidigt som vi betalar för befintliga fordon som vi inte kan nyttja, säger Mathias Krümmel.

Nu ger Renault sin syn på incidenterna – och biltillverkaren menar att det handlade om två medarbetare som upplevde problem med bilarna. Inte fyra stycken, som Postnord hävdade:

– Postnord kontaktade oss den 30 januari efter att två av deras anställda rapporterat att de upplevt en delvis förlust av bromseffekten på sina Renault Kangoo bilar under körning i vinterväglag, säger Karin Lyrborn, pressansvarig på Renault, till Bytbil.

– Renault har tillsammans med Postnord undersökt dessa två fordon och utredningen bekräftar att bromssystemet fungerat i enlighet med dess design och rådande internationella standarder.

– De analyserade fordonen är tillverkade i enlighet med sin tekniska specifikation och testade i vinterförhållanden, som en del av utvecklingsprocessen. Fordonen är säkra att användas. Men vi tar självklart händelsen på fullaste allvar.

Karin Lyrborn menar dessutom att ”den delvisa förlusten av bromskraften orsakades av externa faktorer under väldigt specifika användningsförhållanden.”

– Vi är självklart måna om våra kunders säkerhet och att kunderna är nöjda, det är våra huvuddrivkrafter. Vi står därför i tät dialog med Postnord och för att se över möjligheten till anpassningar för deras specifika användningsområde, säger Karin Lyrborn på Renault.

Relaterade artiklar



[Köpte 500 bilar – som inte får köras i snö](#)



[Renault Arkana ska erövra Ryssland](#)



[Då kommer nya Renault Koleos till Sverige](#)

14. Ford Mustang Mach-E har anpassats för Europa

Mattias Rabe 13 februari 2020

Denna vecka visas Fords elbil Mustang Mach-E upp för den europeiska publiken för första gången. I samband med detta får vi reda på att modellen har anpassats för kunderna på vår kontinent.

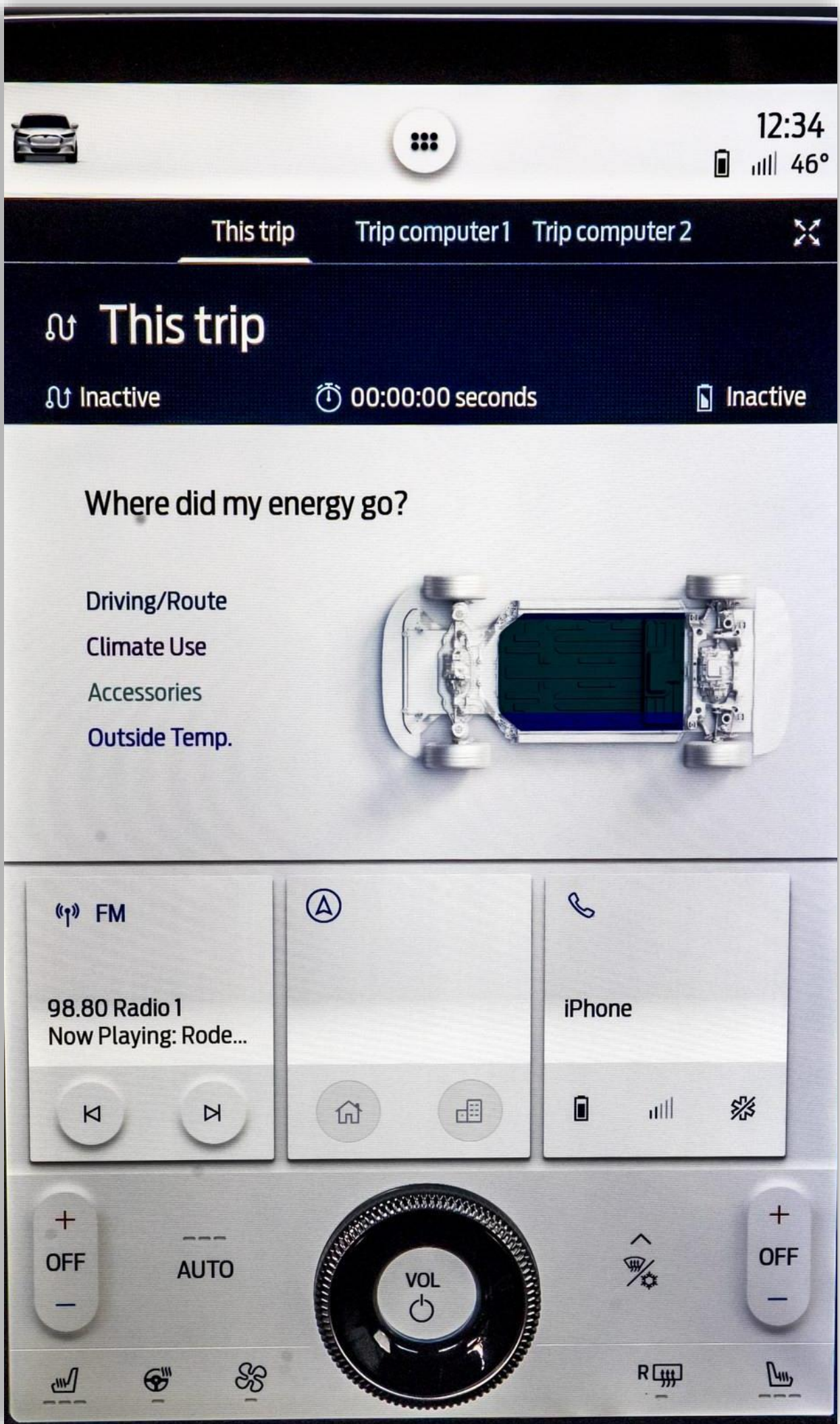


[Ford Mustang Mach-E](#) hade världspremiär i USA, närmare bestämt på bilsalongen i Los Angeles i november i fjol, men det är tydligt att det inte är de amerikanska kunderna som Ford först och främst riktar sig mot med modellen, i stället är det oss européer som Ford ställer sina förhoppningar till. För ett par dagar sedan stod det klart [att Mustang Mach-E börjar levereras i Europa innan det är dags för USA](#), och i dag förklarar Ford att modellen är anpassad för vår världsdelen.

Det är i samband med Ford-evenemanget "Go Electric" i London denna vecka, där Mustang Mach-E för första gången presenteras för den europeiska publiken, som man berättar att vid utvecklingen av modellen, från start till slut, har Ford Europas ingenjörsteam varit involverat. Syftet har varit att få till en bil som levererar de egenskaper som europeiska kunder eftersöker. Chassi, fjädring, fyrhjulsdraft och antisladdsystem har kalibrerats specifikt för att passa europeiska vägar och körsätt.

Nyligen skrev vi att Ford fått in över 30 000 Mustang Mach-E-förhandsbokningar. Hur många av dessa som är europeiska bokningar avslöjar man inte, däremot att 85 procent av de europeiska beställarna har valt varianten med det stora Extended Range-batteriet på 98,8 kWh (det lilla Standard Range-batteriet är på 75,7 kWh) tillsammans med bakhjulsdraft. Kombinationen är den som ger Mustang Mach-E längsta möjliga räckvidd – upp till 60 mil enligt nya WLTP-körcykeln.

Något exakt datum för när leveranserna av Mustang Mach-E inleds har inte Ford uttalat, däremot har de sagt att amerikanska kunder ska få ta del av bilen under sista kvartalet 2020. Innan dess ska den alltså ha nått europeisk mark.





Många laddstationer för Mustang Mach-E

Ford vill mota bort eventuell räckviddsångest med gott om laddstationer längs vägarna. Ford är med i det europeiska Ionity-projektet sedan starten, tillsammans med BMW, Daimler och Volkswagen, inklusive Audi och Porsche, samt numera även Hyundai.

I dagsläget har Ionity över 200 laddstationer runt om i Europa varav 15 av dem finns i Sverige. De flesta stationer har två laddplatser. Siktet har varit inställt på att ha 400 laddstationer i slutet av 2020.

Men Ford nöjer sig inte med de laddmöjligheter Ionity erbjuder, i dag avslöjar de sina planer att under kommande tre år uppföra tusen laddstationer vid Ford-anläggningar över hela Europa. Ford använder termen laddstation vilket oftast syftar till en plats med flera laddplatser (laddstolpar), men i detta fall tror vi att Ford menar tusen laddplatser.



[GALLERI](#)

[Ford Mustang Mach-E](#)

[41 bilder](#)

15. Skoda Enyaq heter elektriska suven

Mattias Rabe 12 februari 2020

Om ungefär ett år ska Skodas elektriska suv börja levereras. I dag får vi reda på vilket namn den lystrar till – Enyaq.



I fjol våras fick vi bekanta oss med en gul suv vid namn [Skoda Vision iV](#). Den var en studie i vad som komma skall, nämligen en elektrisk suv baserad på Volkswagen-gruppens [MEB-plattform](#), det vill säga den grund som används och kommer att användas till väldigt många av koncernens elbilar, bland annat [Volkswagen ID.3](#) och [Seat el-Born](#).

För bara några få veckor sedan [berättade Skoda att de öppnat upp möjligheten att förhandsboka el-suven](#). Då fick vi även veta att modellens arbetsnamn inte längre är Vision iV utan A-SUVE. Det riktiga modellnamnet fick vi inte reda på. Det får vi däremot i dag.

Den tjeckiska biltillverkaren har valt att döpa suven till Enyaq. Namnet både likt och olik namnen hos Skodas övriga suv-modeller. Q:et i slutet är den gemensamma nämnaren, men den elektriska suven inleds med bokstaven E i stället för K. E:et sägs symbolisera det elektriska framdrivnings sättet.

Med övriga suvar i modellprogrammet – [Kamiq](#), [Karoq](#) och [Kodiaq](#) – kommer från inuiterna i norra Kanada och på Grönland, kommer Enyaq från irländskan, närmare bestämt från det irländska namnet Enya ([ett namn som en känd irländsk sångerska har](#)). Enligt Skoda betyder Enya *livskälla* och härstammar ur det gäliska ordet *eithne* som betyder *essens* eller *ande*. Skoda menar att livets källa ska symbolisera märkets inträde i elektromobiliteten.

Oavsett namnets ursprung är det tänkt att de som omvandlar en förhandsbokning av Enyaq till en order i mitten av maj månad i år ska få sina bilar levererade under första kvartalet 2021. Någon prislapp har ännu inte meddelats.



Vill man absolut ha en eldriven Skoda är det möjligt redan i dag, lilleputtbilen [Skoda Citigo](#) finns numera som elbil. Då heter den [Citigo^e, en bil som vi redan kört och som du kan läsa mer om här.](#)



[GALLERI](#)
[Skoda Vision iV Concept](#)
[10 bilder](#)



16. Prov: Byton M-Byte

Av Jochen Knecht

Publicerad 2020-02-12, 06:43

Uppkoppling istället för prestanda. Nykomlingen Byton bryter trenden med nya M-Byte och bygger ett rullande infotainmentsystem istället för ännu ett prestandamonster. Vi provkör prototypen.



VAD ÄR NYTT?

Både Byton och modellen M-Byte är faktiskt nykomlingar. Den kinesiska elbillstillverkaren grundades så sent som 2017 och presenterade sin första prototyp redan i januari 2018 i form av just M-Byte som vi ser här. Det är fortfarande en prototyp vi ska köra, om än en väldigt produktionsklar sådan.

Storleksmässigt konkurrerar M-Byte med exempelvis Audi e-tron och kommer till en början i två olika versioner. Grundmodellen driver endast på bakhjulen och har 272 hästkrafter som försörjs av ett 72 kWh-batteri för en räckvidd enligt WLTP-cykeln på 360 km. Toppmodellen å andra sidan driver på samtliga hjul, har 408 hk och klarar 460 km på en laddning.

Batteriet har en kapacitet på 95 kWh. Båda versionerna kan snabbbladdas med upp till 150 kW. Inget särskilt med dessa siffror kan man tycka; M-Bytes största försäljningsargument är inte rå motorstyrka och blixtrande acceleration, även om sjuen knappast kan betraktas som långsam. 0–100 km/h går på 7,5 sekunder för instegsversionen och 5,5 sekunder för toppmodellen.



Den jättelika 48-tumsskärmen sträcker sig över hela instrumentbrädan och har 4k-upplösning. Står bilen stilla kan man spela spel eller titta på film.

Bilens partytrick är den gigantiska, välvda 48-tumsskärmen som sträcker sig över hela instrumentpanelen och som innehåller både förarens instrumentkluster och infotainment-systemet. Allt visas översiktligt och tydligt med en otroligt krispig skärpa och en top-of-the-line 4k-upplösning. Föraren har dessutom ännu en skärm till sitt förfogande, som placerats i rattens fixerade nav. Det är alltså endast kransen som rör sig, vilket för tankarna tillbaka till många sköna prototyper från 70- och 80-talet. För passageraren finns ytterligare en skärm som har monterats mellan framstolarna.

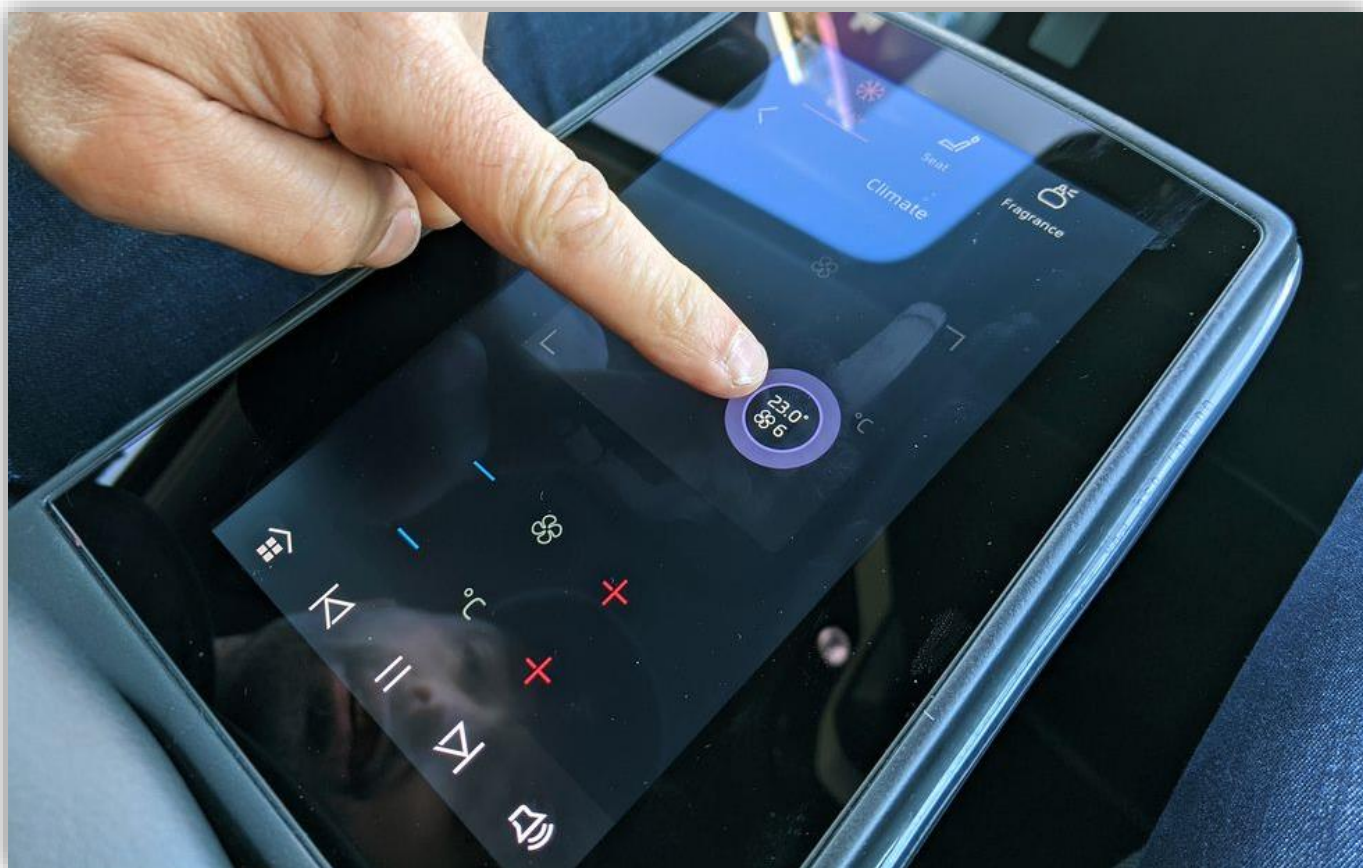
Man har dock inte helt struntat i fysiska knappar. De finns fortfarande på ratten för att inte störa förarens koncentration alltför mycket. Annars styr man bilens samtliga funktioner genom att swipa och trycka.

Hela bilen känns faktiskt som en dator på fyra hjul, även om tekniken inte gör föraren onödig. Allt som kan behövas finns där, men det tar inte över.

Det finns en uppsjö av funktioner att ta del av när man parkerar eller laddar bilen. Här finns hälsoappar och ett meditationsläge som spelar lugnande musik tillsammans med bilder och andra visuella upplevelser. Sen till ett möte? Använd jätteskärmen för konferenssamtal. Självklart finns det även selfiekameror för ändamålet. Inget annat att göra? Då kan man även spela spel i bilen med hjälp av ratten eller titta på film. Det är inte särskilt svårt att gissa att M-bytes tilltänkta målgrupp är yngre människor som fokuserar mer på uppkoppling än på prestanda.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Man glömmer nästan bort att det rör sig om en bil med tanke på SUVens massiva multimediautbud. Vi möts av en del tråkiga plastpaneler när vi tar plats bakom den skärmförsedda ratten. Inget att oroa sig för dock, att använda billig plast i prototyperna är praxis inom industrin.



För passageraren fram finns en egen pekskärm som styr bilens funktioner.

Man sitter bra i stolarna och trots att man hade förväntat sig att den gigantiska skärmen skulle dra till sig en stor del av uppmärksamheten är så inte fallet. Inte alls faktiskt. Skärmen sitter tillräckligt långt ifrån föraren för att inte störa koncentrationen. Byton har varit väldigt tydliga med att säkerheten satts i första hand och här har man lyckats riktigt bra.

Nu gäller det bara att ta reda på hur väl man har lyckats med bilens köregenskaper: växelläge D, ett bestämt tramp på gaspedalen och bilens 400 Nm pressar oss djupt ned i stolarna på bästa elbilsmanér. Dagens testbil är instegsmodellen med 272 hk och bakhjulsdrift vilket känns absolut tillräckligt redan efter någon minut. Till skillnad från andra elbilar har man dock justerat accelerationen för att vara så linjär som möjligt utan den där typiska elbilsmällen som allt som oftast upplevs när högerpedalen åker ned i mattan.



Utvändigt är M-Byte ingen designikon, det är på insidan bilen spelar ut sina trumfkort. Lika stor som e-tron och med gott om plats för fyra och deras bagage.

Vi fortsätter genom konbanan med en mängd höger- och vänstersvingar. M-Byte följer snällt rattutslaget utan att kränga för mycket och svarar på en tung högerfot med lätt understyrning.

Byton definierar M-Byte inte som ett fartmonster utan som en bekväm vardags- och långfärdsbil. Den 2,3 ton tunga snudd-på-fem-meter-bjässen kan även konfigureras som antingen fem- eller fyrsitsig bil. Med ett säte mindre ökar bekvämligheten och den upplevda rymdkänslan enormt.

Dags att bromsa ned framfarten. Bromspedalkänslan är faktiskt helt okej. Bromssystemet biter ordentligt och visar inga tecken på att ha problem med att sätta stopp för den tunga suven. Även övergången från bilens energiåtervinning till mekanisk inbromsning sker förvånansvärt smidigt.

Dessvärre lyser dock styrningens och chassits feedback med sin frånvaro. M-Byte får klara sig utan luftfjädring och krängningshämmare, men erbjuder trots allt en lyckad kompromiss av komfort och karossrörelser. Rattkänslan är linjär, men en aning för långsam och tungrodd. Förhoppningsvis hinner man åtgärda detta innan den färdiga produktionsbilen släpps.

Man slås av hur pass tyst kupén är. Visserligen är prototypen utrustad med ytterligare ljudisolerings (tillval), men även när man pressar bilen till dess yttersta förblir ljudnivån angenämt låg.

NÖRDFAKTA.

Till skillnad från många andra tillverkare förlitar sig Byton inte på andra specialistfirmor för att bygga sina prototyper. Dessa byggs istället i den egna fabriken i Nanjing. I Sverige kommer Hedin Bil att bli generalagent för Byton.

BYTON M-BYTE TEKNISKA DATA

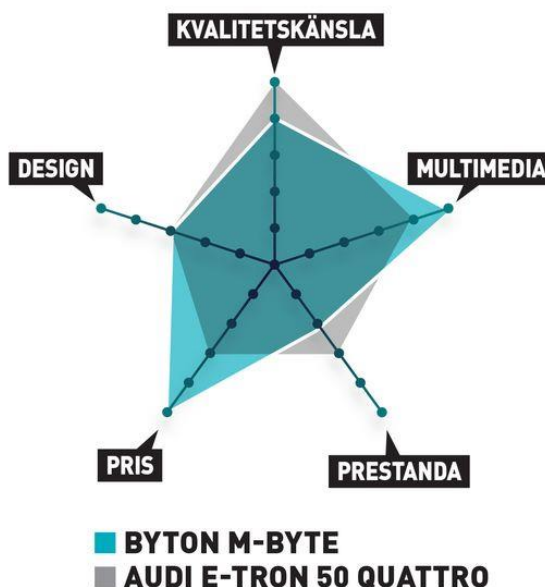
MOTOR: El, synkron permanentmagnet, 272 hk, 400 Nm. Litiumjonbatteri 72 kWh, Bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 875/1 970/1 665 mm. Axelavstånd 2 950 mm. Tjänstevikt 2 315 kg. Lastvolym 550–1 450 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,5 sek. Toppfart 190 km/h. Räckvidd 430 km (WLTP 360 km).

PRIS: Ingen uppgift.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Otroligt multimediautbud, trevliga köregenskaper, bekväm och rymlig.

SÄMST: Något stum styrning, en del tråkiga plastpaneler interiört.



BORDE JAG KÖPA EN?

Byton M-Byte är en fascinerande bil. Toppmodern och framtidsvisande, men med ett klassiskt upplägg under karossen. M-Byte representerar en ny generation elbilar som inte enbart behöver förlita sig till sin fullständigt överlägsna acceleration och är en frisk fläkt på den annars så likformade, europeiska elbilsmarknaden.

Prototypen behöver en del finslipning här och där, men känns redan så pass fulländad att man inte hyser några som helst tvivel om att även de få kritikpunkter åtgärdas innan den slutgiltiga marknadsintroduktionen.

Svenska priser är inte spikade än, men i Tyskland kommer instegsmodellen att kosta från 53 550 euro vilket är avsevärt mindre än vad Audi tar betalt för sin e-tron (från 69 100 euro). I Sverige kan vi räkna med ett instegspris som ligger cirka 100 000 kronor under e-trons.

Av Jochen Knecht

BEARBETNING: Tobias Mersinger /// FOTO: Byton

NyTeknik

17. Volvo visar upp nya amerikanska ellastbilen

Johan Kristensson 2020-02-12 13:00

För första gången har Volvo Trucks visat upp den nya amerikanska ellastbilen VNR för allmänheten. Så här ser den ut.



Volvo VNR Electric för den nordamerikanska marknaden.



Här kopplas laddkabeln in.

VNR är en lastbil för den amerikanska marknaden och byggs ännu så länge med dieselmotor i en fabrik i delstaten Virginia. Som Ny Teknik [tidigare har rapporterat](#) jobbar Volvo Trucks på en batterielektrisk variant, med en drivlina baserad på [FL Electric](#).

VNR Electric har nu för första gången visats upp. Det skedde hos återförsäljaren TEX Equipment i Fontana, Kalifornien, skriver Volvo i ett pressmeddelande. Demonstrationen var en del av ett projekt som kallas för Lights, Low Impact Green Heavy Transport Solutions, som drivs av 15 offentliga och privata samarbetspartners. Syftet är att visa att helelektriska urbana godstransporter fungerar.

- Volvo Lights-projektet visar att det krävs mer än bara lastbilen för att lyckas. Det handlar om leveransen av hela ekosystemet för nollutsläpp, tunga transporter och att ta ansvar för det ekosystemet. Du kan bara uppnå detta genom att ha ett gemensamt mål, fullt integrerat samarbete mellan alla intressenter och att man enas om att vara pionjärer tillsammans, säger Peter Voorhoeve, vd för Volvo Lastvagnar Nordamerika, i ett uttalande.

Projektlastbilar kommer att användas i kommersiell drift hos två kaliforniska fraktbolag, Dependable Supply Chain Services och NFI.

Volvo räknar med att påbörja den första fasen av serieproduktion och försäljning av VNR Electric i slutet av året.

Några specifikationer finns ännu inte tillgängliga.



Feber

18. 152 kilo, 237 hästar - säg hej till Ducati Superleggera V4

AV BOBBY GREEN 2020-02-11 KL 17:40

Sjuka siffror



FILM: <https://youtu.be/9bhGr6dXPY0>

Jag minns det som igår när superhojarna började närma sig samma hästkraftsantal som vikt i kilo och det var ju helt magiskt. Det är en stund sedan nu och Ducati leder vägen mot ännu lägre vikt och ännu mer effekt. Panigale V4 har knoppat av sig till Superleggera V4 och det är en hoj som ruvar på hela 237 hästar i ett paket som väger in på bara 152 kilo (torrvikt med Racing Kit). Ban-versionen är som väntat värst, den för gatan är något mildare med 223 hästar istället. Jakten på kilona märks bland annat i ramen som är helt och hållet i kolfiber samtidigt som man har använt sig av mycket magnesium- och titan-detalyer. Även svingen, fälgarna och de fräsiga vingarna är i kolfiber.

Endast 500 stycken exemplar kommer att tillverkas och prislappen väntas landa på runt 100.000 dollar styck. De första leveranserna ska dra igång i juni. Beställt?





19. Chevrolet Camaro i miniformat för 100 000 dollar

12 februari 2020

Hundra tusen dollar, över 960 000 svenska kronor, för en Chevrolet Camaro från 1968 kan låta som ett väl saftigt värde. Speciellt om du kan hålla bilen i din ena hand. Jo, vi pratar om en eftersökt leksaksbil.



Det är leksaksjägaren Joel Magee som har kommit över den udda bilen: en [Chevrolet Camaro](#) som ingår i Mattels tidiga Hot Wheels-serie vid namn Redline. Bilar som är tillverkade mellan 1968 och 1977 och som kännetecknas av en röda rand på bilens hjul.

LÄS MER: [Allt om Chevrolet](#)

Chevrolet Camaro är kanske den mest omtyckta modellen i serien och finns i en uppsjö av färger – men Joels är vit och därmed unik. Så unik att den enligt egen utsago är värd kring 100 000 dollar, över 960 000 kronor.

Är du redan på väg upp på vinden för att leta bland dina gamla leksaksbilar? Förvänta dig inte att hitta en bil lik Joels. Modellen såldes aldrig vit, det rör sig om en prototyp som av någon anledning ska letat sig in i en förpackning, ut i handeln och sålts över disk för 59 cent.

Den vita Camaron ingick i en större samling av bilar och Joel, som är välkänd i amerikansk media, hade ingen aning om Camarons värde eller historia utan fick hjälp av en expert på just Hot Wheels.

Bilen sägs vara den hittills enda av sitt slag men det är också känt att arbetare hos Mattel ibland tog hem gamla prototyper så vi skulle inte bli förvånade om det helt plötsligt dyker upp fler vita Hot Wheels-bilar.

Kan du inte få nog av Hot Wheels? [Kolla in samlingen här som fick under klubban i somras.](#)

Peter Klemensberger

20. Klassiskt bilmärke: Abarth

Publicerad 17 november 2010

Trodde du att Abarth bara tillverkade trimningsatser och avgassystem? Faktum är att Abarth också måste räknas som ett eget bilmärke.



Abarth 205 Berlinetta (1950–1951)

Carlo Abarth var österrikare till börden men tillbringade större delen av sitt flitigt yrkesverkssamma liv i Italien. I slutet av 40-talet arbetade han med det ambitiösa men tyvärr kortlivade märket Cisitalia, där också professor Porsche var insyltad i ett hopplöst Grand Prix-bilsprojekt.

Trimningsatser

1950 öppnade Abarth eget och zoomade in på trimningsatser till den då vanligaste bilen i Italien: Fiat 500. Att så många ville få litet bättre sprutt på sina 500-bilar berodde delvis på landsvägstävlingen Mille Miglia där nästan vem som helst kunde vinna minsta klassen.

I en del fall gjorde Abarths firma omfattande modifieringar på kundbilar och detta ledde till regelrätt tillverkning av egna bilar, från 1955.

Förstlingen var tekniskt baserad på en Fiat 1100, hade motorn framtill som dessa men en öppen kaross signerad Boano.

Med nästa egna bil hittade Abarth ett vinnande koncept, eller i varje fall ett vinnande utgångsmaterial. Han byggde då en Fiat 600-baserad öppen bil med 39-hästarmotor. Fiat 600 blev under ett antal år, fram till omkring 1962, basen i verksamheten.

Dock byggde firman även en Alfa Giulietta-baserad 1-literscoupé och 1960, när 356-modellen började bli alldeles för modern (!) och bekväm gjorde Abarth ett fåtal specialbyggen på denna Porsche-klassiker.



Abarth 207A Boano Spyder Corsa 1955

Följde två spår

Man kan säga att Abarths aktiviteter följde två spår: dels byggde man Fiat 500- och 600-baserade bilar som dock fått förstärkta motorer och kopplingar, plus välbehövlig sänkning och skivbromsar, dels byggde Abarth alldeles egna bilar.

Tja, det är väl en sanning med modifikation för också dessa var Fiat-baserade men hade helt egna karosser, som levererades av Allemano och Zagato, carrozzeria med dubbelbubblataken.

De tidiga av dessa bilar hade stötstångsmotorer på 747 kubik och gjorde nästan 160 knutar om omständigheterna var de rätta.

Mer spännande var dock 850-kubiksmotorn som kallades "bialbero" på grund av sina dubbla överliggande kamaxlar.



Fiat Abarth 750 Spyder Bertone Type 216A (1956)



Abarth Monomille (1961)

Det hände mycket hos Abarth kring 1960, som till exempel att firman också satsade på betydligt större vagnar med raka sexor på 2,2 liter.

Förhållandet till Fiat var hela tiden gott och självklart kom också dessa maskiner från den stora fabriken i Turin. (Abarth var den lilla fabriken och huserade också i Turin).

Trots att de sexcylindriga vagnarna såldes i mycket få antal fanns de ändå att få som antingen coupé eller cabriolet. Detta var Abarths sista "egna" bilar med frontmotor.

Modell med sting

I Simca 1000, tvålkoppen med svansmotor, fann Carlo Abarth ett nytt ämne att trimma och tjäna pengar på. Det blev en hel del versioner, både med originalkaross och med mera strömlinjeformade skal.

Men inte övergav han Fiat för det! 1964 års modellprogram omfattade bland mycket annat en slimmad 850-coupé som med 1,6-litersmotor toppade 220 kilometer i timmen!

Fiat kanske inte var helt nöjda med Abarths Simca-utflykt så från 1966 knöts den lilla firman närmare jätten. Detta resulterade delvis i ett synnerligen omfattande modellprogram (rena nippran, ansåg många).

Hela tiden var det låg vikt och finfina prestanda som prioriterades. Några år med massor av modeller följde men så drabbades Abarths firma av en serie bakslag när det gällde tävlingsvagnar, som visade sig oväntat opålitliga.

Den tragiska följden blev att biltillverkningen upphörde under 1971. Sista modellen var det dock sting i, för den hette Scorpione...

Abarth-namnets lyskraft slarvades emellertid inte bort utan användes på flera fortåkarversioner, som till exempel Fiat Abarth 124 Rally från 1972, Fiat Ritmo Abarth 125 TC 1981, Lancia A112 Abarth i mitten av 80-talet och nu senast som en specialmodell av nya lilla Fiat 500.



1959 Abarth 750 GT Zagato berlinetta



Abarth Simca 2000 2.0 192hk, 1963



Scorpione blev firmans sista egna bil.

Nätt och behändig med 1 300-kubikare på 75 hästkrafter påstods den göra 180 knutar.



Den allra nyaste Fiat 500 är en gullig bil, men riktigt kul att köra är den förmodligen bara i detta peppiga Abarth-utförande. Bilen har 135 hästar men inga Fiat-emblem.



21. Ferrari SF1000

Skrivet den 11 februari 2020, klockan 20:31 | [81 kommentarer](#)



Efter 90 kommer tusen, i alla fall i Maranello. Nu har Ferrari dragit skynket av årets bil – SF1000 som ersätter fjolårets SF90.

Ferrari själva beskriver bilen som mer komplext utformad aerodynamiskt sett. Exempelvis badgeboardsen på sidorna har helt ny form, trots att reglerna kring dessa är oförändrade sedan i fjol.

Men om det räcker för att Charles Leclerc och Sebastian Vettel ska kunna lämna resten av startfältet bakom sig under året återstår att se.



22. Red Bull Racing RB16 avtäckt

Skrivet den 12 februari 2020, klockan 12:25 | [296 kommentarer](#)



Aston Martin Red Bull Racing har nu presenterat årets bil – RB16. Red Bull brukar vara snåla med bilder vid den här tidpunkten varje år, men 2020 når de någon form av rekord. Endast en bild på bilen medan antalet bilder på hjälmarna är många.

Feber

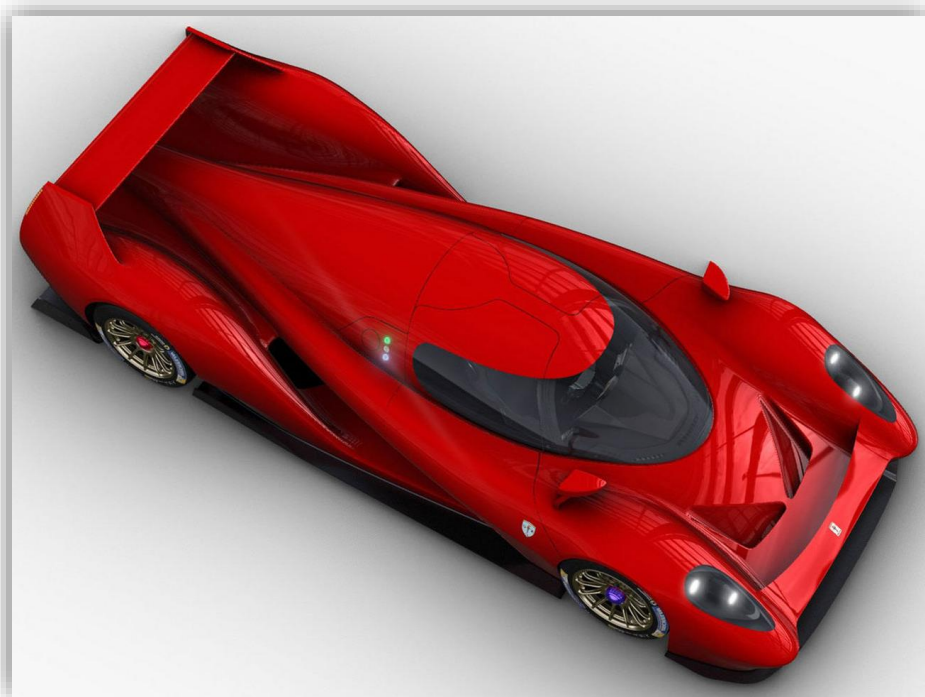
23. Den här vill Glickenhaus köra 24-timmars på Le Mans med

AV BOBBY GREEN 2020-02-12 KL 18:00

Det är dags för en amerikansk bil att vinna igen

Det har nu gått 53 år sedan en amerikansk bil vann 24-timmars på Le Mans och enligt James Glickenhaus och hans gäng är det dags att ändra på det nu. Till sin hjälp har man bilen vi ser här - 007 Le Mans Hypercar. Den kostar två miljoner euro och för pengarna får du en racerbil optimerad för bankörning med en dubbelturbomatad V6:a på 3,0 liter och 852 hästar under skalet. Vikten ligger på 1100 kilo.

Som vi kan se handlar det fortfarande bara om renderingar här, en prototyp av bilen ska köras i vindtunnel nästa månad så det är en bit kvar. Går allt enligt planerna ska produktionen dra igång i augusti och de första testerna påbörjas i september.



SLUT