



*Imperial Newport (C69) 1955*

**FILM:** <https://www.youtube.com/watch?v=5KtpuppXZU0>

**MOTORNYTT**  
Föregående

**fredag 28 februari**  
**onsdag 26 februari**

1. Ny våg av attacker mot Volvobilar
2. Svensken som designat BMW Vision iNext
3. Rekordsnabb laddning i en Tesla Model S – nära Model 3-nivå
4. Undersökning: Så blir bilen 2050
5. Tesla överväger koboltfria batterier i kinesiska bilar
6. Billiga elbilar från Kia och Hyundai med hjälp från Canoo
7. Volvos mystiske ägare miljardär mot alla odds
8. Ford stryper produktionen av Fiesta
9. Opel tar sig an Japan
10. Prov: Opel Grandland X Hybrid4 – blixtsnabb!
11. Nya Kia Ceed SW Plug-In Hybrid – tre snabba från provkörningen
12. Prov: BMW X5 xDrive 45e – laddis för långfärd
13. Prototyper av Lotus Evija redo för första testerna
14. Czinger 21C – hypersportbil med 1 250 hästar
15. Här stjäls bilen på 60 sekunder
16. Ferrari F40 brinner upp i Monaco
17. Hollywood får USA:s första eldrivna brandbil
18. Miljonte Moskvitchen
19. Klassiskt bilmärke: Monteverdi
20. Tror på svensk seger i IndyCar
21. STCC-kalendern 2020 klar – med stadsrace i Köpenhamn



## 1. Ny våg av attacker mot Volvobilar

Publicerad 19 feb 2020 kl 09.01 av Magnus Andersson

Ligor som stjälar delar från särskilt eftertraktade bilar blir allt mer specialiserade. Inom loppet av någon timme drabbades flera Volvoägare av en räd riktad mot deras sidobackspeglar. Polisen söker vittnen.



Ligan som nu misstänks ha härjat i Frennarp i Halmstads kommun slog till under natten mot tisdag, rapporterar Sveriges Radio P4 Halland.

De ännu okända gärningsmännen ställde in siktet på Volvobilar och i synnerhet sidobackspeglarna. Totalt handlar det om nio bilar som drabbats.

Tjuvarna verkar mer eller mindre ha slitit av speglarna.

### **"Ser inte snyggt ut"**

– Jag skulle vilja säga att man har ryckt loss dem, det ser inte speciellt snyggt ut, säger Kenneth Mattsson, kommunpolis i Halmstad till lokalradion.

Polisen väddar nu om hjälp från vittnen som kan ha sett något som kan sättas i samband med stölderna.

Under de senaste åren har rapporterna duggat tätt om ligor som själ delar från bilar i Sverige. Bland annat är BMW, Mercedes och Volvo tidigare utsatta. I flera fall har man riktat in sig på exempelvis rattarna och airbags.

**LÄS MER: [Tjuvarnas favoritbil - stjälar rattar i mörkret](#)**

**LÄS MER: [Stal delar från lyxbilar – nu har ligan sprängts](#)**

**LÄS MER: [Så slår ligorna till mot BMW-ägarna](#)**



## 2. Svensken som designat BMW Vision iNext

Av Patrik Lundin Publicerad 2020-02-21 14:45

Konceptbilen BMW Vision iNext har varit på besök i Sverige. Joakim Dyredand fick en intervju med svensken Erik Melldahl, som varit med och ritat den futuristiska interiören.



**FILM:** <https://youtu.be/kKHelbLhdc8>

**Nästa år är det dags för** en ny bil från BMWi, den elektrifierade divisionen hos BMW. Det kommer att vara en stor och rymlig bil, som en enorm i3.

Dess form och proportioner hintas av konceptbilen Vision iNext och Joakim Dyredand har tittat närmare på denna pralin tillsammans med Erik Melldahl, svensken som har varit med och ritat interiören.

**Vision iNext är något** av en rullande lounge, helt befriad från knappar och reglage. Här står en autonom framfärd i fokus, där de åkande kan uppgås och konversera istället för att lägga fullt fokus på vägen.

BMW visade nyligen upp bilen på eCar Expo-mässan på Friends Arena och det var här som vi träffade Erik för en pratstund.

[Nya detaljer om BMW iNext: Topmodell med lång räckvidd](#)

[BMW iX3 är den nya elsuven med räckvidd på 40 mil](#)

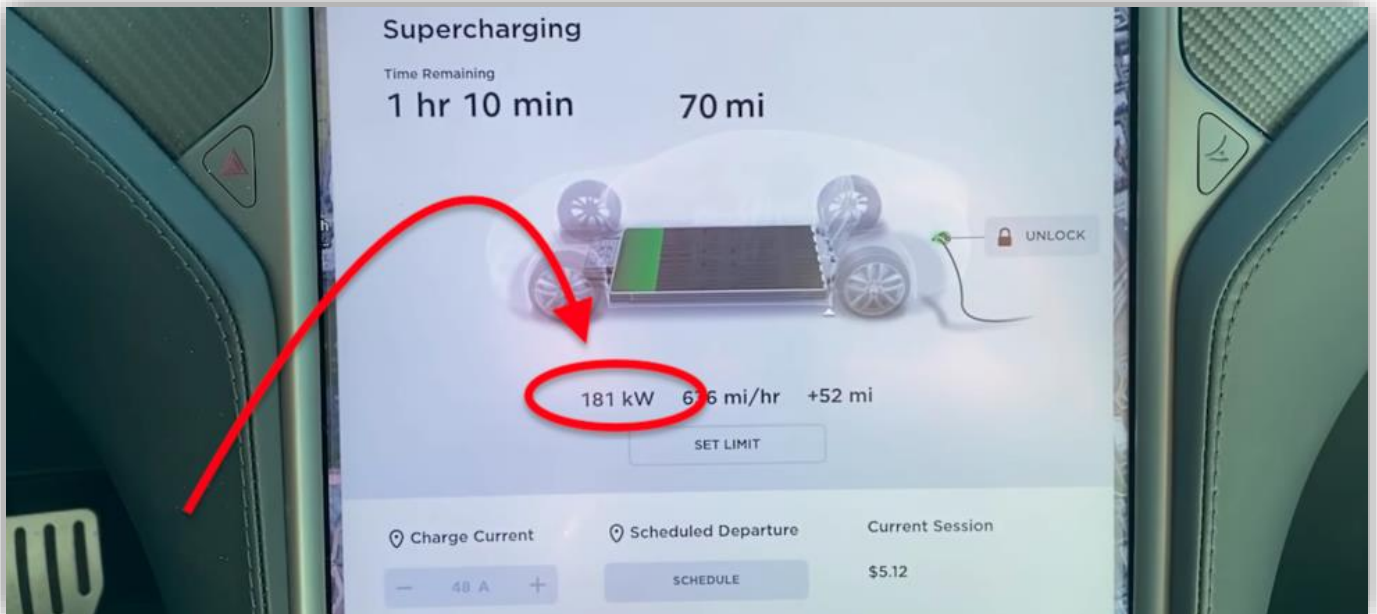
[Nyheter om BMW iX3 – enbart bakhjulsdrift och 44 WLTP-mil](#)



### 3. Rekordsnabb laddning i en Tesla Model S – nära Model 3-nivå

Publicerad 2020-02-20 14:18

Tesla håller i skrivande stund på att bygga ut sitt Supercharger V3-nätverk. På flera platser i USA är laddarna uppdaterade till V3, men här i Sverige får Tesla-ägarna än så länge hålla sig till tåls. Sveriges första Supercharger V3 ska dock börja byggas i år.



**FILM:** <https://youtu.be/6rlz7tlq8sl>

En annan efterlängtat uppdatering är att man på Supercharger V3 kommer kunna stå två och ladda med full effekt på samma stolpe. Idag delar man på strömmen om man delar laddstolpe.

**Nåväl, det har mest** pratats om att Tesla Model 3 kommer kunna [laddas med 250 kW på V3](#), men Model S- och Model X-ägare verkar inte gå helt lottlösa de heller.

En ny video på Youtube visar nämligen att en ägare till sin Model S laddar sin bil på V3-Superchargern vid Teslas fabrik i Fremont när en maximal laddeffekt på 181 kW. Vilket i alla fall är det snabbaste vi på Recharge har sett.

**Vet du mer, eller** kanske till och med ha laddat din Model S snabbare än så, kommentera gärna här under artikeln.

[Tesla Model 3 och Audi e-tron i snabbbladdningsrace – här är vinnaren](#)

[Tesla introducerar Supercharger V3 – klarar att ladda i 250 kW](#)

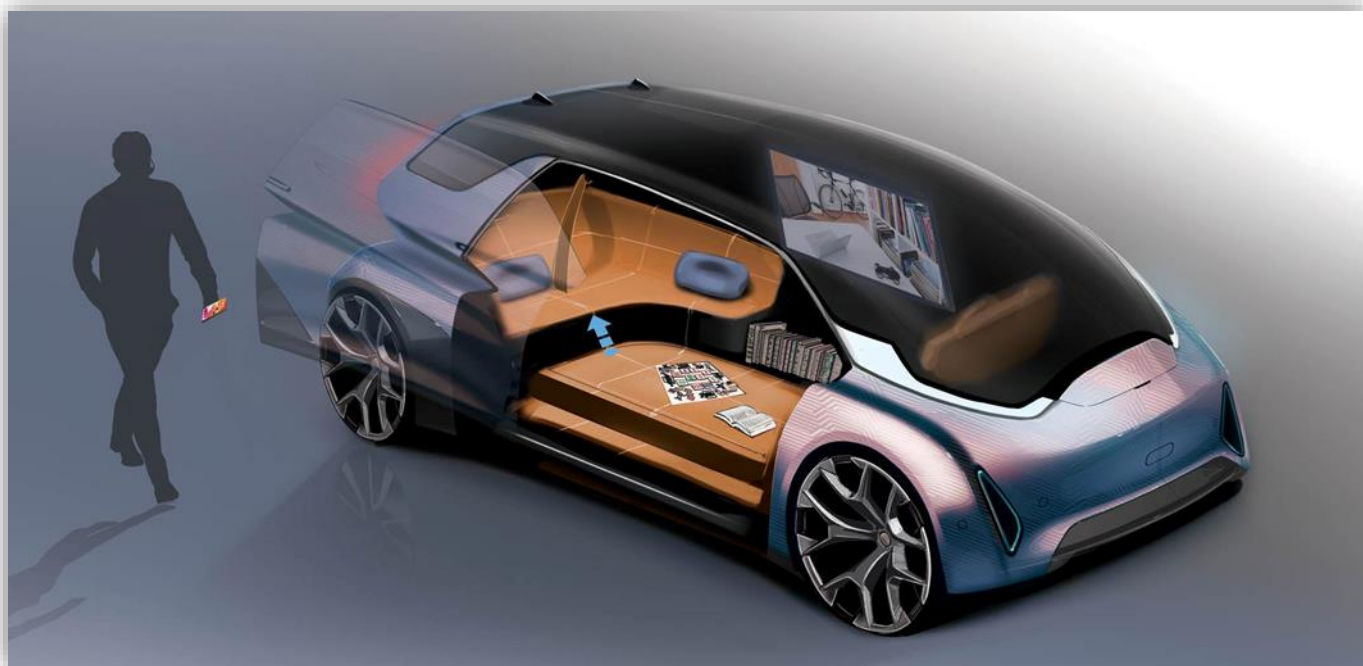


Av Patrik Lundin

## 4. Undersökning: Så blir bilen 2050

Peter Klemensberger 18 februari 2020

**Bilen och bilismen är nu inne i en omvälvande fas men hur ser det ut om 30 år?  
En brittisk undersökning parar expertis, historik och drömmar för att ge oss svaret.**



En självkörande eldriven kapsel utan konventionella stolar och med digital lack som kan skiftas med ett fingertryck. En plats där de åkande vilar, utövar Yoga eller till och med sover i. Ja, där har du bilen om 30 år enligt en ny undersökning gjord av Auto Trader, Storbritanniens främsta digitala försäljningsplats för fordon.

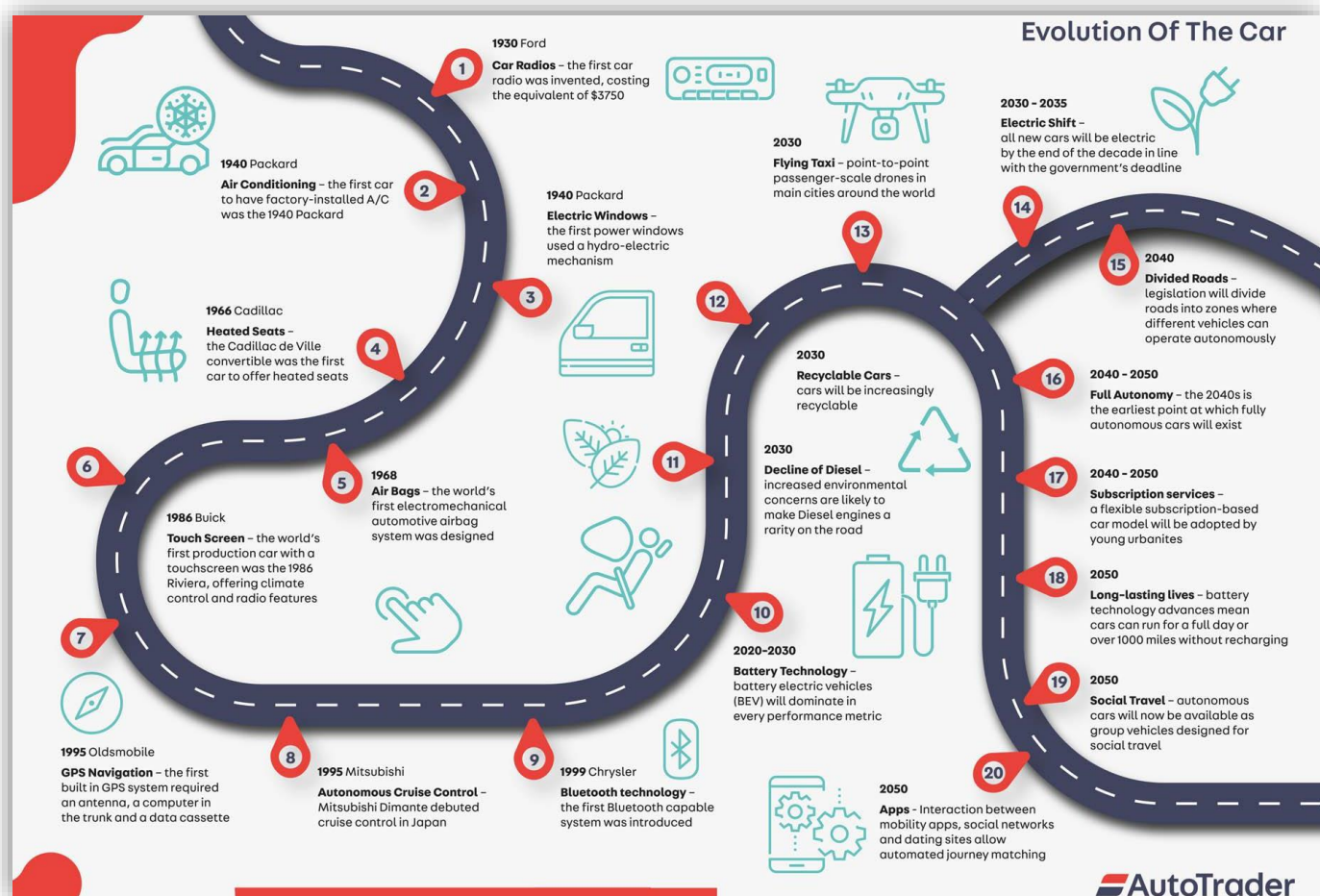
Till sin hjälp har man haft futuristen, eller siaren om man så vill, Tom Cheesewright och data från 2 142 kunder. Trender har analyserats liksom områden som påverkar marknaden som miljö, ekonomi, befolkning, demografi, politik och sociala trender.

Enligt Auto Trader kommer det slutgiltiga skiftet till eldrift ske 2030-2035 medan den helt självkörande bilen kommer tidigast 2040. Räckvidden för eldrivna bilar kommer då att vara över 160 mil och de kommer att kunna köras en hel dag innan det är dags att ladda batterierna.

### **LÄS MER: [Så bra är bilarnas självkörande system](#)**

Rent visuellt kommer bilarna ha glastak, likt en bubbla, och ge en 360-graders vy för de åkande. Grunden kommer att vara av "skateboardtyp" en trend vi ser redan nu. Dörrarna kommer att vara av skjut- eller måsvingetyp. De åkande kommer att färdas ansikte mot ansikte.

Servicen av bilarna kommer att vara i stort sett automatiserad med robotar som sköter däck, vätskor, karosspaneler och batteribyten. Bara de mer komplexa ingreppen kommer att göras av människor.



Bilarna ska finnas i en rad olika utförande anpassade för singel- eller gruppresor och koppelade till olika typer av sociala nätverk och erbjuder såväl familjeträffar som kärleksmöten. Vad tycker då de "vanliga" människorna i undersökningen om allt detta? 30 procent överväger ett elbilsköp – om bilarna blir billigare. När det kommer till självkörande bilar är dock åsikterna inte lika samstämmiga. 27 procent litar inte på tekniken, 25 procent vill ha den om den fungerar medan 24 procent inte vill veta av den alls.

Även uppfattningen om vad man ska göra i en självkörande bil skiljer sig även om 24 procent svarar att de vill ta igen förlorad sömn. 22 procent vill läsa en bok, 19 procent kolla på film, 17 procent jobba och lika många bara umgås. 16 procent spela spel, 13 procent ha förfest innan en utekväll och tio procent ha sex. Bara fyra procent vill syssla med tidigare nämnda yoga.

Auto Trader understryker att det alltid är lättare peka ut vad som ska hända än när det kommer att ske. Många faktorer kan bromsa eller accelerera skeenden.

**LÄS MER:** [Fler undersökningar](#)

Hela undersökningen går [att läsa här](#).



**Dacia Duster**  
Family Edition TCe100  
Privatleasing inkl. Dacia Care  
**1999 kr/mån**  
(rek. kostnad)

*Family Edition*



## 5. Uppgifter: Tesla överväger koboltfria batterier i kinesiska bilar

Johan Kristensson 2020-02-18 14:50

Tesla för diskussioner med batteritillverkaren CATL om köp av koboltfria batterier av typen litiumjärnfosfat, enligt Reuters. Kemin används annars främst i elbussar eftersom energitätheten är relativt låg.



*En NCM- och en LFP-cell från kinesiska CATL.*

Källor till Reuters uppger att Tesla befinner sig i framskridna samtal med den kinesiska batteritillverkaren CATL om att börja använda litiumjonbatterier helt utan kobolt i bilarna som rullar ut från biltillverkarens nybyggda fabrik i Shanghai.

Cellkemin kallas för litiumjärnfosfat (LFP) och används annars mest i elbussar och andra fordon där kravet på energitäthet inte är lika högt som för de mer utrymmeskritiska elbilarna. CATL listar till exempel endast LFP-celler på undersidorna för elbussar och ellastbilar på sin hemsida, medan NCM-kemin (nickel, kobolt och mangan) anges som lämplig för elbilar.

Tesla använder sig normalt av en celltyp som kallas för NCA, med en katod av nickel, kobolt och aluminium. Teslas NCA-celler har relativt hög energitäthet, kring 250 wattimmar per kilo. LFP-celler ligger [typiskt mellan 90 och 120 Wh/kg](#). Skillnaden innebär att en bil med ett förutbestämt antal kilo batterier kommer betydligt längre på en laddning om de är av NCA-typ jämfört med LFP.

### **LFP-kemins fördelar: Billig och lång livslängd**

LFP-kemin har dock andra fördelar, främst avseende livslängd och säkerhet. De specifika katodmaterialen järn och fosfor är dessutom betydligt billigare och mer vanligt förekommande än den dyra kobolten.



*Teslas vd Elon Musk.*

Reuters källor menar att CATL genom att utveckla tekniken kring hur LFP-celler kombineras till hela batteripack (cell-to-pack technology) har lyckats öka energidensiteten och säkerheten, men det framgår inte med hur mycket. En källa säger att LFP-batterier kommer att sänka kostnaden med en "tvåsiffrig procentandel" jämfört med Teslas befintliga NCA-batterier (som tillverkas av Panasonic).

Läs mer: ["Det här kan få en mycket större betydelse än vi anar"](#)

En av källorna säger att det inte är klarlagt i vilken utsträckning Tesla tänker använda sig av LFP-batterier, men betonar att företaget inte avser sluta helt med NCA-batterier.

Vare sig Tesla eller CATL har velat kommentera Reuters uppgifter.

### **Tesla planerar batterievenemang**

Tesla planerar att hålla ett evenemang för att dela med sig av sin framtida batteristrategi. Evenemanget kommer förmodligen att äga rum i april, sa vd Elon Musk på en telefonkonferens med investerare i januari.

Siffror från analysfirman Benchmark Mineral Intelligence visar att världens totala produktionskapacitet av litiumjonbatterier till knappt 20 procent utgörs LFP-batterier. NCM (nickel, kobolt, mangan) är den cellkemi det finns störst produktionskapacitet för, omkring 60 procent.

Volvokoncernen använde sig tidigare av LFP-batterier i sina elbussar, [men har därefter beslutat sig för att helt och hållet gå över till NCM-typen.](#)

*Fotnot: NCM benämns även NMC.*



**JOHAN KRISTENSSON**

## 6. Billiga elbilar från Kia och Hyundai med hjälp från Canoo

18 februari 2020

**Kia och Hyundai ska bygga billiga elbilar baserade på en plattform från Kalifornien. Känns namnet Canoo bekant?**



Hyundai/Kia-koncernen ingår samarbete med kalifornienbaserade Canoo. Kärnan är den flexibla plattform för elbilar av så kallad skateboardtyp som Canoo har utvecklat. Den kommer utgöra grund för nya modeller från de Sydkoreanska bilmärkena, allt från småbilar till skräddarsydda fordon för olika ändamål. Det sist nämnda ska bli en ny nisch för koncernen.

Med en standardiserad plattform hoppas koncernen även att kunna slimma produktionsledet och därmed få ner priset på sina elbilar.

**LÄS MER: [VW vill att MEB-plattformen ska bli industristandard](#)**

Hyundai och Kia satsar 52 respektive 25 miljarder dollar (cirka 500 och 240 miljarder kronor) på framtida mobil teknik under de kommande fem åren. Miljövänliga bilar ska 2025 utgöra en fjärdedel av de sålda bilar från de båda märkena.

Det kan vara svårt att hålla reda på alla nya aktörer i denna omvälvande tid i elektrifieringens tecken men [Canoo har vi tagit upp här tidigare](#). Ovan ser ni deras första fordon som kommer ut på marknaden senare i år. Den är byggd för "post-suveran" och ska befria människan från bilägandet – den ska nämligen bara gå att prenumerera på.

**Peter Klemensberger**



## 7. Volvos mystiske ägare miljardär mot alla odds

Publicerad 16 feb 2020 kl 04.30

**Volvo Cars har på tio år gjort en närmast osannolik resa. Kaptenen på framgångsskutan är den närmast mytiske huvudägaren Li Shufu, 56 år.**



*Li Shufu berättar att hans företag Geely köpt Volvo på en pressträff i mars 2010. Köpet blev dock klart redan hösten 2009.*

Efter att ha motarbetats av den kinesiska regimen i decennier började han tillverka bilar i ett fängelse. Han köpte Volvo 2009 då företaget befann sig i djup kris. Li Shufu möttes ändå av skepsis av bland annat vår nuvarande statsminister.

Volvo Cars framgångsresa under 2010-talet skildras i en bok av Håkan Matson och Anders Nilsson, "Volvos revansch" (Brombergs förslag 2019).

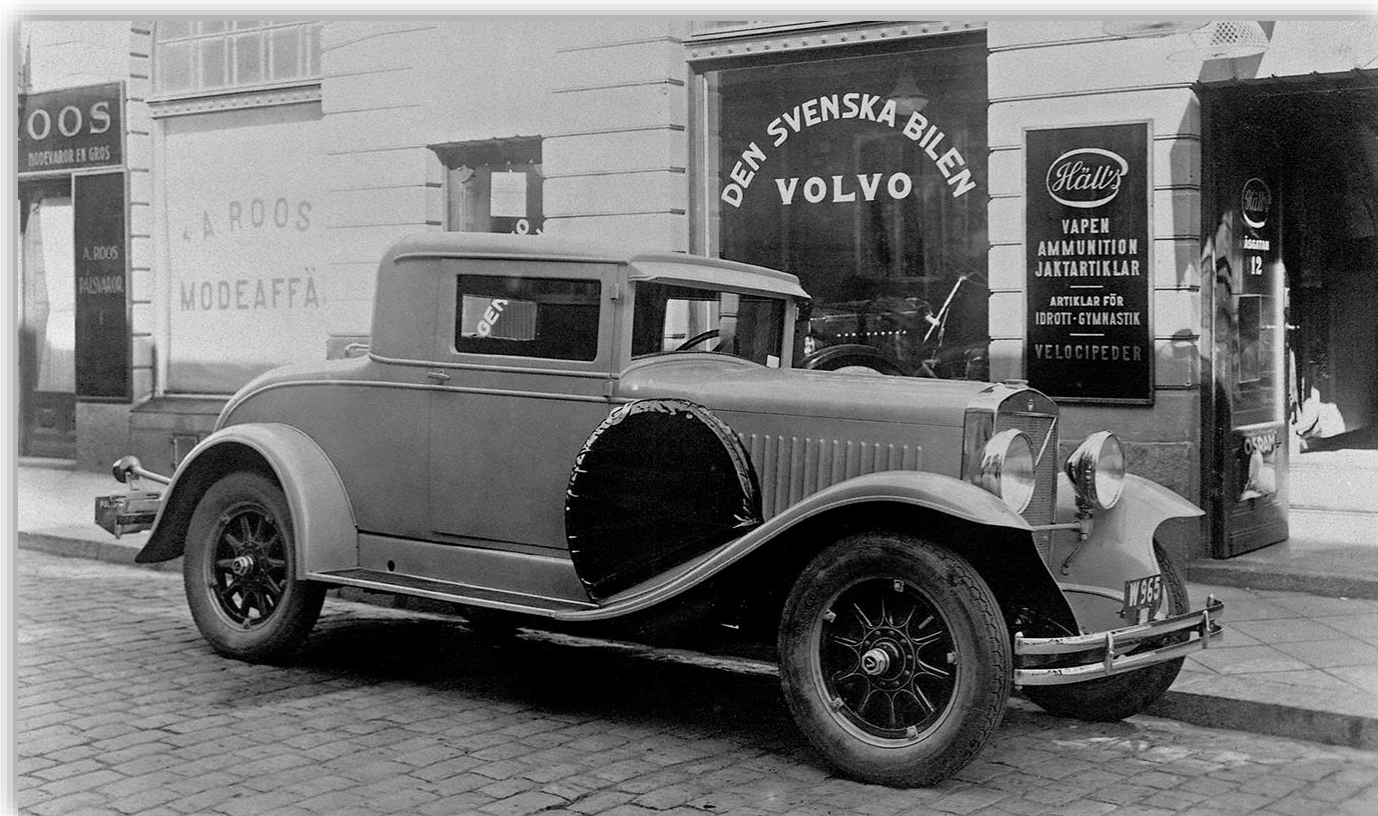
Man berättar historien från den djupa krisen när Volvo Cars ansågs som en hopplös förlustaffär av ägarna Ford fram till i dag. Försäljningen till Geely 2009-2010 var full av dramatik. Inte minst i form av motstånd i Sverige.

Direktörerna på anrika Volvo, som grundades 1927, var närmast överens om att en försäljning till kinesiska ägare på sikt skulle innebära en dödsstöt för företaget. Fackföreningarnas medlemmar var lika ängsliga över att jobben skulle försvinna i Sverige, att fabriker skulle läggas ner och att produktionen skulle flyttas till Kina och andra låglöneländer.

### **Motarbetad och utskrattad**

Men det skulle visa sig att den lågmälda Li Shufu hade helt andra planer. Han hade mött skeptiker förr, han hade motarbetats av regimen i Kina i decennier och han hade blivit närmast utskrattad på fina bilmässor.

Redan i början av seklet hade Li Shufu visionen att ta över Volvo. Ford köpte Volvo Cars 1999 för 6,5 miljarder dollar men timingen var sämsta tänkbara. En djup konjunkturkris följde och direktörerna i Detroit och i Torslanda Göteborg synkade aldrig. Volvo redovisade förlustår på förlustår.



*Volvo PV651 från 1930.*

## **GOD FÖR 12,6 MILJARDER DOLLAR**

Enligt [Forbes](#) som anses vara den mest tillförlitliga listan över världens mest förmögna har Li Shufu i dag privata tillgångar på 12,6 miljarder dollar (runt 120 miljarder kronor). En siffra som minskat senaste åren, sannolikt beroende på nya stora investeringar, bland annat i framtidsbolag som tyska flygtaxibolaget Volocopter.

Förutom kinesiska Geely och Volvo har han i dag också betydande ägarintressen i Lotus, Daimler och AB Volvo. Han är en framstående mecenat i hemlandet och har bland annat finansierat en mängd universitet i Kina.

Han föddes 1963 i Taizhou cirka 30 mil söder om Shanghai. Nu bor han i Hangzhou, en större stad i samma provins som bland annat hyser en av hans Geelyfabriker.

Det stod allt klarare att amerikanerna gjort en gigantisk felinvestering och en viss kinesisk entreprenör följde alltså utvecklingen noga.

Så 2007 klev en leende asiat in i Fords monter på en bilmässa i Detroit och sa: *"Jag är Li Shufu från Geely, ett kinesiskt bilföretag, jag är intresserad av att köpa Volvo."*

Han blev närmast utskrattad. Volvo var, åtminstone inte officiellt, till salu och kinesiska bilägare blev inte tagna på allvar i "Motor City" på den tiden.

Men ett frö var sått och två år senare gjorde Ford vad man kunde för att bli av med Volvo. Boksluten blev allt sämre och tiden var inne för Li Shufu som via sitt bolag Zhejiang Geely Holding åter anmälde intresse.

### **Köper Volvo Cars för vrakpris**

Volvo Cars låg i brygga. Inför affären satt Li Shufu i möten med många svenska skeptiker. En av dem hette Stefan Löfven som då var ordförande för IF Metall i Sverige. Hans medlemmar på Volvofabrikerna såg inte fram mot att bli Kina-ägt.

Men Löfven och hans medlemmar gjorde till sist tummen upp för Geely och Li Shufu som tagit sig förbi större och svårare hinder än fördomsfulla svenskar på sin slingriga väg från fattigdomen i östra Kina.



*Li Shufu i samspråk med kungen under ett möte i Hangzhou,  
Volvo Cars-ägarens hemstad.*

*"Det är bra att affären nu är i hamn, det ger förutsättningar för arbetsro för de anställda som väntat länge på klara besked",* skrev vår nuvarande statsminister i ett när affären var helt klar.

Under hösten 2009 köper Geely Volvo av Ford för cirka 18,3 miljarder kronor (affären blir dock inte helt klar/offentlig förrän den 28 mars året efter). Analytiker bedömer att det är ett vrakpris. Tio år tidigare betalade Ford nästan tre gånger så mycket när man köpte flaggskeppet inom svensk verkstadsindustri.

### **Piskades av sin pappa**

Det osannolika har nu hänt: Volvo är Kinaägt. Hur kunde det bli så här?

För att ge svaret kliver vi tillbaka till 60-talets slut då en mycket speciell pojke i den öst-kinesiska staden Taizhou är i femårsåldern.

Li Shufu älskade bilar redan då, men några leksaksbilar var det inte tal om i det fattiga hemmet där pappan försörjde familjen som risbonde. I stället tillverkade pojken egna bilar av lera som han drog i ett snöre.

Li Shufu har berättat att fadern piskade honom med spö för att han smutsade ner när han drog in lerbilarna i hemmet.

Men pappan kunde också vara givmild och stöttade sina barn efter bästa förmåga. När Li slutade skolan fick han en slant som räckte till en kamera. Han tjänar pengar på att fota turister och nu är vi framme på 80-talet när Kinas regim börjar släppa lite, lite grann på tyglarna vad gäller privat entreprenörskap.

Li Shufu börjar tillverka kylskåp, affärerna blomstrar, men efter några år tvingar regimen honom att lägga ner verksamheten på grund av "överetablering". Då satsar han som 26-åring i stället på studier i väntan på bättre tider.

Han verkar vara en man som "kan se runt hörn" och är övertygad om att hans tid kommer också i den stenhårt reglerade folkrepubliken Kina.



*Li Shufu är synnerligen sparsam med att ge intervjuer.*

### **Samarbetar med fängelsechef**

Efter studierna startar han 1991 ihop med sin bror tillverkning av paneler till heminredning. Men detta är bara ett steg mot drömmen han burit sedan han drog de där lerbilarna i ett snöre: att tillverka riktiga bilar.

För att göra detta krävs en licens av staten, men Li Shufu nekas denna gång på gång. Då försöker han få licens att tillverka motorcyklar. Regimen nekar igen.

Men han kommer över en konkursmässig fabrik med licens, ställer om produktionen till scootrar som efter några år säljs i Kina och exporteras till 22 andra länder. 1996 har Li kapital att infria sin dröm, att tillverka bilar. Men han nekas licens av regimen återigen.

Då nosar Li Shufu upp att det finns en bilfabrik med licens att tillverka kombibilar och lätta lastbilar – i ett kinesiskt fängelse. Fängelsechefen och Li blir partners och bildar ett bolag som senare ska byta namn till Geely Automotive Production Company. När anstaltschefen avlider blir Shufu ensam ägare och flyttar produktionen till en fabrik långt utanför murarna. Han är en pionjär i Kina som förste private företagare att tillverka bilar i landet.

Men det är många fler hinder att passera innan han når framgång. Regimen är fortfarande mycket skeptisk och sätter käppar i hjulen på allehanda sätt. Först efter sekelskiftet lossnar det när Kina 2001 träder in i frihandelsavtalet WTO. Nu måste det slutna Kina öppna sin ekonomi för omvärlden.

### **Ordnade brakfest för sina anställda**

Li Shufu har berättat att när avtalet var påskrivet så ställde han till med en hejdundrande fest för alla sina anställda.

Manegen var äntligen krattad för entreprenörer också i Kina och Li Shufu är långt framme. Produktionen av hans bilar ökar nu stadigt och samtidigt börjar Li snegla ut i världen.

Gigantiska Kina blir allt mer en hybrid där rötterna i Mao Tse Tungs kommunism ännu är väldigt påtagliga, men inslagen av västerländsk kapitalism växer explosionsartat.

Li Shufus affärnsäsa pekar mot Torslanda i Göteborg och mot Fordkoncernens bekymmer i Detroit.



*Geely, en kinesisk lågprisbil som började tillverkas 2003.*

I oktober 2009 är han som 46-åring majoritetsägare av Volvo Cars vars produkter är nånting helt annat än de lågprisbilar Geely byggt i Kina. Volvo står för premium: kvalitet, säkerhet, tradition men är på dekis.

Och så kommer en kines och köper. Det var inte konstigt att Stefan Löfven och hans medlemmar var skeptiska. Man var i gott sällskap med chefer, branschanalytiker och i stort sett alla andra "experter".

Det är inte många som har koll på Li Shufu i västvärldens bilsalonger. Det ska snart visa sig att han inte bara är en framgångsrik affärsman utan också besitter en fingertoppskänsla för bilar som han verkligen älskar ner på minsta detaljnivå.

### **Volvoikonen blev utfrusen**

Volvoikonen Hans-Olov Olsson var Li Shufus mellanhand under de långa förhandlingarna med Ford och är en nyckelperson också efter köpet. Olsson, som innehaft höga positioner på Volvo i nästan 50 år när kontraktet skrivs har vid det laget tappat nästan allt förtroende i Torslanda. Han blir på köpet närmast utfrusen ur den göteborgska överklassen.

*"Den perioden var man inte precis omgiven av påhejare. Det är alltid så när man gör något annorlunda. Det är ingen som kliver på tåget förrän det är helt säkert",* berättar Olsson i "Volvos revansch".

Li Shufu är minst sagt svårbegriplig för Volvos chefer. Han kan läsa upp en dikt och talar gärna i bildspråk på möten och i intervjuer. Österländsk mystik är inget man gör vågen över i den västerländska affärsvärlden.

I Matsons och Nilssons bok finns otaliga exempel på Li Shufus något udda sätt att kommunicera.

Som när den nye majoritetsägaren möter Volvos designchef. Han plockar då fram bilder på planeter och säger: *"När jag ser in i fronten på Volvo vill jag föreställa mig att jag blickar ut i kosmos."* När han intervjuas om Volvoköpet av Wall Street Journal säger han: *"Volvo är som en mystisk, vacker kvinna."*

Och när han får frågan på hur han ska fart på Volvo pratar han om att *"befria tigern ur sin bur."* Men här är det lättare att förstå vad han syftar på: att kreativiteten, fantasin och djärvheten låsts in på Volvos huvudkontor under de tuffa åren med besparingar under Ford-åren.



*Statsminister Stefan Löfven besöker Geely i Hangzhou och träffar Li Shufu.  
Till höger Sveriges ambassadör Anna Lindqvist.*

Det går långt ifrån smärtfritt att synka kinesisk och svensk kultur, men det går och när oron för att fabriker ska läggas ner och att Volvo ska bli skruttiga lågprisbilar så vänder det sakta men säkert.

Ford-direktörerna sa: *"Spara!"* Li Shufu säger: *"Satsa!"*

Och snart förstår man att ägarens uttalanden och lågmälda råd inte är flummiga klyschor.

### **Hyllas av alla**

Framgångarna kommer i slag. Allt från utvecklande av nya bilmodeller till marknadsföringen med Zlatan Ibrahimovic och andra stora profiler blir med få undantag fullträffar.



*Zlatan Ibrahimovic gjorde reklam för Volvo Cars som blev närmast banbrytande.*

Volvos försäljning ökar. 300 000 halvtrökiga bilar blir 400 000 lite mer spännande, 500 000 än mer attraktiva och inom några år det status att vara Volvoägare.

2019 innebar ett nytt rekordår med drygt sålda 700 000 Volvobilar. Man gjorde en vinst på drygt 14,3 miljarder kronor och omsättningen uppgick till över 274 miljarder enligt ett pressmeddelande som släpptes i förra veckan.

Lis Shufu möter senare Stefan Löfven igen. Då lovordas han av alla från statsministern och kungen ner till personalen på verkstadsgolven.

**LÄS MER:** [Löfven om Geelys satsning: "Mycket stora möjligheter"](#)

Volvo Cars mår i dag bättre än någonsin. Läget hade med största sannolikhet varit ett helt annat om inte den där lille kinesiske pojken lyckats förverkliga sin dröm.

Li Shufu är i dag god för hundratals miljarder och har köpt upp eller in sig i andra stora företag/märken som AB Volvo, Daimler och Lotus.

Han kommer aldrig mer att bli utskrattad.

**KÄLLOR:** Volvo Revansch (Brombergs förlag, kommer i pocket med utökat material i mars), [Forbes](#), Dagens industri, Veckans Affärer och GT/Expressen.

**LÄS MER:**

[Ikoniska reklamkampanjerna med bland andra Zlatan lyfte Volvo](#)

**LÄS MER:** [Efter köpet av Lotus – nu hyllar alla Volvo-ägaren Li Shufu](#)

**LÄS MER:** [Gyllenhammar om Geelys Volvoköp: "En stor nation med mycket aptit"](#)

**LÄS MER:** [Volvos ägare: Vi skadas av Trumps handelskrig](#)

**LÄS MER:** [Klart – kinesiska Geely blir storägare i AB Volvo](#)

Relaterade ämnen

[VOLVOFINANS](#)

[VOLVO CAR GROUP](#)

Björn Lindsten



VI BJUDER PÅ ETT  
ÅRS ELFÖRBRUKNING VID  
KÖP AV NY LADDHYBRID

LÄS MER HÄR

Erbjudandet gäller för nya Volvo laddhybrider köpta fr.o.m. 2019-10-16 t.o.m. 2020-04-15. Beloppet beräknas utifrån din bils elförbrukning i 12 månader via Volvo on Call från maj 2020 och ett genomsnittligt schablonpris på el i Sverige under samma period. Upp till max 3000 kWh. Värde ca 3995 kronor. Förbr. laddhybrider l/100 km bl. körn (prel). WLTP: 1,5-3,0. NEDC kor: 1,7-2,3. CO2, g/km. WLTP: 36-67. NEDC kor: 39-52. (S60 T8 aut-XC90 T8 AWD aut). Miljöklass Euro 6D-Temp.

## 8. Ford stryker produktionen av Fiesta

Peter Klemensberger

19 februari 2020

**Minskad efterfrågan på Fords storsäljande småbil. Produktionen stryps.**



B-segmentaren [Fiesta](#) är en av [Fords storsäljare](#). Bland annat [på de brittiska öarna](#), Europas näst största marknad, där den toppat försäljningslistan under många år i rad. Nu drar man emellertid ner på tempot i fabriken i Köln. Det meddelar en källa inom företaget till [Automotive News Europe](#).

Produktionen går ner från fem till fyra dagar i veckan och det tempot ska hållas året ut. En utvärdering ska dock göras under maj månad.

**LÄS MER:** [Allt om Ford Fiesta](#)

Fabriken tillverkar 1 150 Fiesta-bilar om dagen, en tredjedel av dessa går på export till Storbritannien. Totalt berörs 2 200 anställda av "justeringen" som källan kallar det.

Hur en Fiesta kommer till i fabriken kan du se på klippet nedan, även om det där handlar om den förra generationen.

**FILM:** <https://youtu.be/ErSZmor1qok>

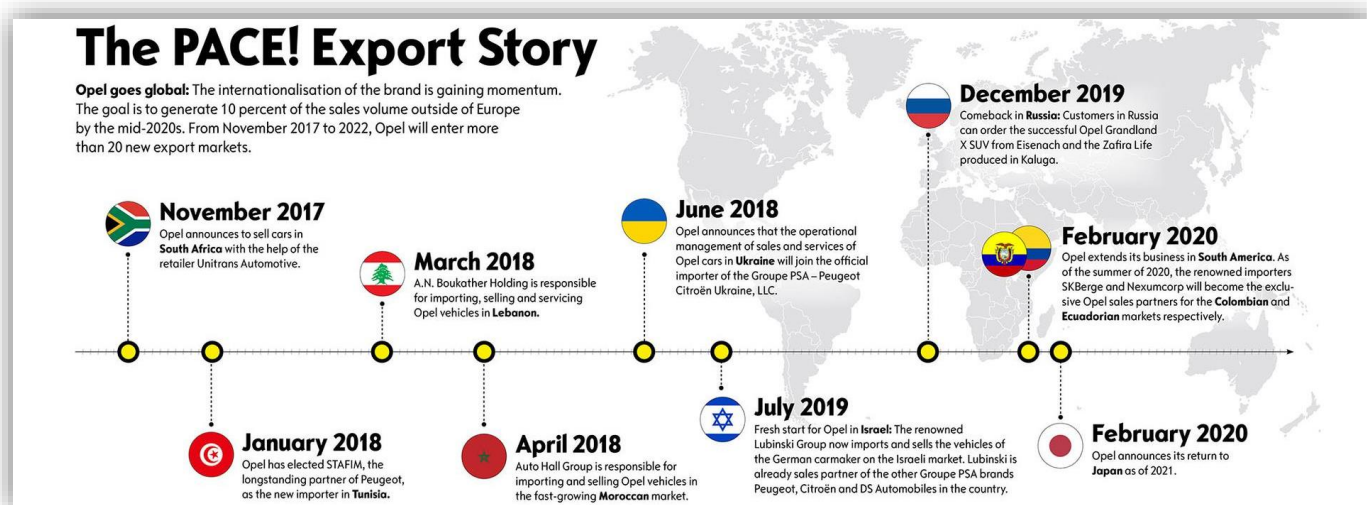
## 9. Opel tar sig an Japan

Peter Klemensberger 20 februari 2020

Opel satsar på nya marknader. Mer än 20 länder är på listan och Japan står på tur nästa år.



Opel ska ta sig an den japanska marknaden från vilken man drog sig tillbaka 2006. Nästa år lanserar man där tre modeller: [Combo Life](#), [Grandland X](#) och [Corsa](#) även om den sist nämnda kommer att lanseras under ett annat namn med såväl förbrännings- som eldrivlina. Tidigare har modellen sålts under namnet Vita i Japan. Fler modeller ska följa.



Under 2019 sålde [PSA-koncernen](#), dit Opel hör, 15 600 bilar i Japan. Opel kommer att ingå i samma säljorganisation och till 2023 ska man vara representerad i 80 % av landets yta.

Satsningen i Japan är en del av den som går under namnet PACE där Opel, och tvillingmärket [Vauxhall](#), ska ha en export utanför Europa på minst tio procent av den totala volymen. I dag är siffran fyra procent.

20 nya marknader ska man ta sig an, bland annat Ryssland [som vi tidigare har skrivit om](#).



## 10. Prov: Opel Grandland X Hybrid4 – blixtsnabb!

Av Clemens Hirschfeld, Publicerad 2020-02-20, 06:24

Opel är den första tyska bilverkaren som kommer med en kompaktsuv i laddhybridutförande. Dessutom är Grandland X Hybrid4 den starkaste modellen i utbudet. Vi provkör.



*Opel Grandland X Hybrid4 är fyrhjulsdriven. Med 300 hk är den riktigt snabb.*

### VAD ÄR NYTT?

Grandland X är inte ny men nu kommer den även som laddhybrid. Drivlinan är definitivt en nyhet då den har hela tre motorer. Först och främst den turboladdade 1,6-liters bensinmotorn på 200 hk som sitter på tvären framtill. En elmotor på 81 kW sitter inklämd mellan bensinmotorn och den åttastegade automatlådan och en andra elmotor på 83 kW är monterad mot den multilänkupphängda bakaxeln. Total systemeffekt är 300 hk vilket gör nykomlingen till Opels starkaste modell.

Andra nyheter är de runda instrumenten, plus färddatorns utseende samt "Blixtknappen" strax under den åtta tum stora pekskärmen. Om man trycker på den visas inte bara vilka krafter som är inkopplade under körningen och hur gaspedalfoten agerat de sista kilometrarna. Man kan även ställa in hur mycket restenergi som ska bevaras i batteriet.

Den funktionen gör det möjligt att köra rent elektriskt i miljözoner även i slutet på längre sträckor. Synd bara att det inte ännu är synkroniserat med navigationen. Däremot visar systemet via röststyrning var nästa tanknings- eller laddstation finns. Den andra nya knappen är för körlägena och sitter bredvid växelväljaren. Välj mellan "Hybrid", "Sport", "4WD" och "Electric".



Komfortabel och i stort sett lika rymlig som vanliga bensin- Grandland X. Körlägen och laddfunktioner är logiska och lätta att använda.

Med stängd laddlucka är det inte mycket som förråder att denna Grandland X disponerar tre motorer, fränsett emblemet "Hybrid4". Detsamma gäller den funktionella och rymliga interiören. Batteriet ligger under baksätet och där sitter man nästan lika bra som fram i de elektriskt ställbara AGR-stolarna. Bagageutrymmet på 390 liter är däremot inte så stort men det finns fack under lastgolvet.

#### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

Med fullt batteri startar Hybrid4 helt elektriskt. De två elmotorerna har knappast någon möda att accelerera den 1,9 ton tunga Opeln till 135 km/h, varvid den bakre motorn gör det mesta jobbet. Först vid kick down startar den 200 hästar starka direktinsprutade bensinturbon (och det hörs). Då går det plötsligt undan rejält, 300 hk och 520 Nm driver nämligen alla fyra hjulen. 0–100 km/h tar 6,1 sekunder och vid omkörningar hjälper båda elmotorerna till i allra högsta grad. Vid avslag och vid inbromsning återvinner de istället energi.



*Körlägena är fyra till antalet, och ställs in med en knapp bredvid växelväljaren.*

Däremot visar suven inga sportbilstendenser när vägen blir kurvig. Styrningen är mjuk och direkt men ger inte mycket känsla. Genom snabba kurvor kränger karossen en del men går komfortabelt trots 19-tumshjul, och tack vare fyrhjulsdriften är bilen alltid säker och stabil.

### NÖRDFAKTA.

Den rödsvarta testbilen kan ladda sitt 13,2 kWh-batteri fullt på mindre än två timmar tack vare tillvalet 7,4 kW-ombordladdare. Via ett vanligt hushållsuttag tar det betydligt längre tid, men över natten är laddhybriden startklar igen. Bilen klarar upp till 59 km på enbart el enligt WLTP-cykeln, vilket räcker för de flesta pendlarresor.

### BORDE JAG KÖPA EN?

Det här är den mest attraktiva Grandland X som Opel har. Man får onekligen mycket bil för pengarna och modellen är mycket välutrustad. Dessutom är den imponerande snabb. Vill man ha en välbyggd laddhybrid som SUV med ovan nämnda egenskaper finns det inte många alternativ.

## OPEL GRANDLAND X HYBRID4

### TEKNISKA DATA

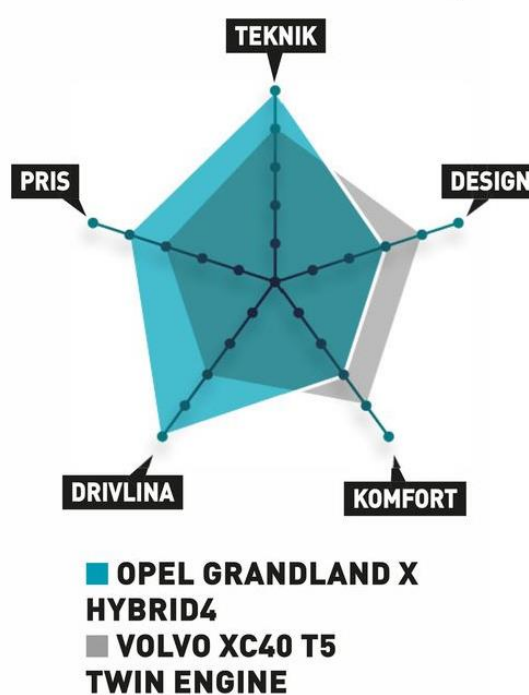
**MOTOR:** R4, turbo, bensin, 1 598 cm<sup>3</sup>, 200 hk vid 6 000 r/min, 300 Nm vid 3 000 r/min, elmotor fram 81 kW (110 hk), elmotor bak 83 kW (113 hk), systemeffekt 300 hk, systemvridmoment 520 Nm, batterikapacitet 13,2 kWh, 8-växlad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdrift.

**KAROSS:** L/b/h 4 477/1 856/1 609 mm. Axelavstånd 2 675 mm. Tjänstevikt 1 875 kg. Bagagevolym 390 l.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 6,1 sek. Toppfart 235 km/h. Förbrukning 1,4 l + 15,3 kWh/100 km (WLTP). Räckvidd på el 59 km (WLTP).

**PRIS:** Från 439 900 kronor. Kan beställas nu.

### PERSONLIGHET



### SUMMERING

**BÄST:** Smart och effektiv drivlina, mycket goda prestanda, välutrustad, bra byggkvalitet.

**SÄMST:** Måttligt bagageutrymme, kränger en del i snabba kurvor.



## 11. Nya Kia Ceed SW Plug-In Hybrid – tre snabba från provkörningen

Linus Pröjtz 20 februari 2020

Kia Ceed som laddhybrid går att beställa redan nu och magkänslan pekar på att den kommer att vara rätt för den svenska marknaden. Vi ringer Mikael Stjerna som kör den nya laddhybriden från Kia i Nice, Frankrike.



**Hej Mikael! Allt bra med [Kia Ceed SW Plug-In Hybrid](#)?**

– Jag sitter i bilen nu, den känns lite trött och trög – men det är bara första intrycket. Den har 141 hästar sammantaget, men det känns inte riktigt som att alla hästarna jobbar. I övrigt är det rakt av en Kia Ceed kombi, vilket borde vara precis vad marknaden efterfrågar. Det finns ju inte några egentliga konkurrenter.

**Nej, det är ju just konkurrenterna som fattas. Vad händer på den fronten?**

– Exempelvis så har ju inte Volkswagen något just nu som kan konkurrera utan först till hösten. Och jag vet faktiskt inte om [Golf GTE](#) kommer som kombi, eller bara med konventionell femdörrarskaross. Renault Megane E-Tech plug-in hybrid är på väg och kommer bara som kombi – frågan är när?

– Kia Ceed SW Plug-In Hybrid kommer även den bara som kombi, vilket borde vara en önskedröm för den svenska generalagenten. Så det kanske blir så att den blir rätt i alla fall, trots att den är lite trött.

**Men hur långt kom du på el då?**

– Nej du, den informationen håller jag på tills provkörningsrapporten kommer i [Teknikens Värld nummer 7](#). Men priset på 339 900 kronor känns rätt och det är innan den statliga miljöbonusen är avräknad.

[GALLERI](#)

[Kia Ceed SW Plug-In Hybrid 2020](#)

[85 bilder](#)



## 12. Prov: BMW X5 xDrive 45e – laddis för långfärd

Publicerad 2019-12-04 06:26, uppdaterad 2020-01-03 10:54

**BMW:s laddhybrider brukar fokusera mer på prestanda än på utsläpp, men med nya X5 45e pangar man på med klassledande elräckvidd och ett för klassen attraktivt pris.**



*Laddlucka på vänster framskärm avslöjar att du kör en X5 xDrive 45e.*

### VAD ÄR NYTT?

**Den stora nyheten med X5 xDrive 45e** – förutom den klart förbättrade räckvidden på el – är att cylinderantalet har ökat med två jämfört med i föregångaren X5 xDrive 40e.

Nya X5 45e har den tre liter stora radsexan som normalt sitter i X5 xDrive 40i, plus en elmotor. De två motorerna ger sammanlagt 394 hästar och 600 Nm, samma siffror för föregångaren är 313 hk/450 Nm. Det är alltså mycket bättre fart på den här bilen: 0–100 km/h går på strax över fem sekunder, vilket är ganska imponerande med tanke på att den väger drygt 2,5 ton (+375 kg jämfört med "vanliga" X5 40i).

**Vi fortsätter jämförelsen** med den föregående versionen, en modell som gick drygt 2,1 mil på el när vi testade den hösten 2016. Nykomlingen ska klara hela 8,6 mil, mycket tack vare ett väldigt mycket större batteripaket.

Observera att den siffran baseras på WLTP-normen, och därför är landsvägssiffran ännu mer imponerande: 9,7 mil. Det är nästan tio mil. Sedan finns det en 69 liter stor bensintank som garanterar att man kommer vidare på sin resa. Volvo XC90 T8 kom knappt 3,3 mil på el i nyss nämnda test, och har en bensintank som endast rymmer 50 liter.

**När det gäller laddningen** fyller man batteriet på strax under sju timmar vid en 3,7 kW-laddbox, och får 80 procent på fem timmar. Laddar man hemma tar det drygt tio timmar att gå från 0 till 100 procents laddning.



*Konventionell förarmiljö med fin kvalitetskänsla och bra rymd.  
I baksätet är det inte riktigt lika rymligt.*

## HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

**Bilens mjukvara** är inställd så att eldriften används när helst det är möjligt, vilket i eDrive-läget inkluderar vid stadskörning och även vid högre hastigheter så länge man är relativt försiktig med gasfoten. I Max eDriveläget går bilen på el i upp till hela 135 km/h, men då ska man inte räkna med så speciellt lång räckvidd, X5 är en stor klump som ska tryckas genom luften. Det märks inte minst då vindbruset kring de stora sidospeglarna är relativt högt, en bieffekt av att drivlinan inte hörs alls.

När man behöver mer kraft än vad elmotorn kan ge kliver bensinaren in i handlingen, och det gör den sömlöst och väldigt diskret. Normalt sett är det svårt att höra vilken motor som är igång, då även den sexcylindriga av dem är väldigt tystlåten.

**Från stillastående** är accelerationen hyfsat imponerande tack vare att elmotorn (som är placerad mellan bensinmotorn och den åttastegade automatlådan) drar resolut redan från start, men sedan planar fartökningen ut.

BMW:s fabrikstid till 100 km/h lär bli knepig att nå, men oavsett detta är X5 45e en rask bil – och därtill en av de finaste stora suvarna som finns på marknaden när det gäller köregenskaperna. Just den detaljen ligger i modellens DNA, och i viss mån även i hela märkets dito.

**X5 45e må vara stor** och tung, men den räds inte aktiv körning på kurviga vägar utan är tvärtom stabil, förtroendeingivande och underhållande – åtminstone i sin klass. Bromskänslan, ofta en svag punkt på laddhybrider då många tillverkare har svårt att få till samspillet mellan de mekaniska bromsarna och elmotorernas energiåtervinning, är dock riktigt bra.

Styrningen lever däremot inte riktigt upp till traditionell BMW-klass, responsen är fin och bilen går villigt dit man styr, men känslan i ratten är ganska vag.



*Bensintanken rymmer 69 liter – 14 färre än i X5 xDrive 40i.*

#### **NÖRDFAKTA.**

**Litiumjonbatteriet** i X5 45e är på 21,58 kWh – som en jämförelse hade BMW i3 22 kWh när den kom 2013. Och det är en ren elbil. Tänkvärt.

En annan smått förbluffande detalj med BMW X5 som modell är att den hade premiär 1999 – det har alltså gått tjugo (!) år sedan suvarna tog steget från terrängen till asfalten.



*Drivlinan går att ställa in efter körförhållandena.*

#### **BORDE JAG KÖPA EN?**

**Om du letar efter en stor, laddbar suv** är det det korta svaret ja. Den närmaste konkurrenten Volvo XC90 T8 AWD är visserligen rymligare, speciellt i baksätet och i bagageutrymmet, men X5 är ingen trång bil. X5:ans elräckvidd gör det dessutom möjligt att köra klart mer på el, vilket är positivt. Och när bensinmotorn går igång är X5:ans radsexa mycket mysigare (i synnerhet akustiskt) än den fyrcylindriga motorn i XC90 T8.

Lägg till detta att BMW:n är den billigare av de två, åtminstone så länge vi pratar grundutförande. Volvo vill ha 819 900 kronor för sin största laddhybrid, BMW "nöjer sig" med 789 000. Och ja, vi är väl medvetna om att det alltid tillkommer en del tillvalsutrustning i båda fallen, men ändå. Några extrautrustningsrutor kan man åtminstone bocka i för de 30 900 kronor som skiljer bilarna åt.

Vi frågade nyligen våra läsare som äger laddhybrider om deras laddningsvanor, och då framkom det att de som kör laddbara bilar i det här segmentet kör mindre på el än ägare till mindre laddhybrider. Men har man en bil som går nästan tio mil på el är det bara korkat att inte utnyttja det.

## BMW X5 xDrive 45e

### TEKNISKA DATA

**MOTOR:** R6, turbo, bensin, 2 998 cm<sup>3</sup>, 286 hk vid 5 000–6 000 r/min, 450 Nm vid 1 500–3 500 r/min. Elmotor 113 hk/265 Nm. Systemeffekt 394 hk/600 Nm. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

**KAROSS:** L/b/h 4 922/2 004/1 745 mm. Axelavstånd 2 975 mm. Tjänstevikt 2 510 kg. Bagagevolym 500–1 720 liter.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 5,6 sek. Toppfart 235 km/h. Förbrukning 1,7 l/100 km, CO<sub>2</sub> 39 g/km (WLTP).

**PRIS:** 789 000:–. Aktuell nu.

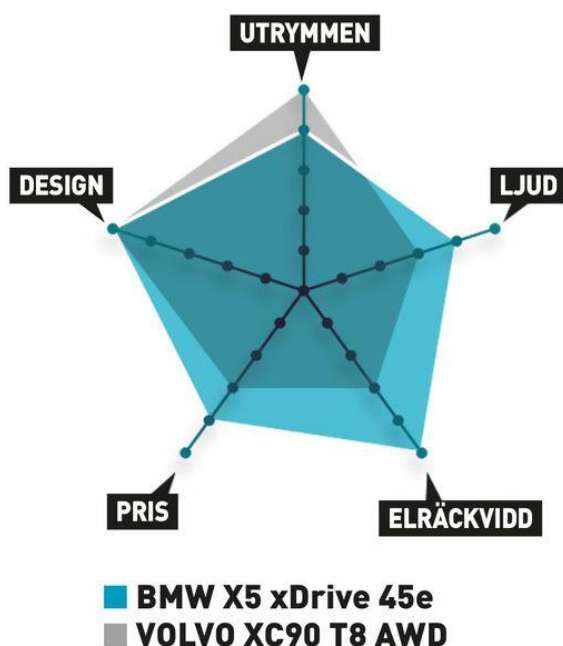
### SUMMERING

**BÄST:** Köregenskaper, elräckvidd, billigare att köpa än XC90 T8.

**SÄMST:** Trångt baksäte för klassen. Batteriet stjälar lastutrymme.



### PERSONLIGHET



Av John Argelander

**Feber**

### 13. Prototyper av Lotus Evija redo för första testerna

AV BOBBY GREEN 2020-02-19 KL 20:00

Produktionen drar igång i sommar



**FILM:** <https://youtu.be/KmHGUb8AcBY>

Lotus har nu snickrat ihop de första prototyperna av elbilen Evija i den nya fabriken som ligger i den brittiska byn Hethel. Det är dags att dra igång tester för att sedan kunna dra igång tillverkning i sommar och leverera de första exemplaren till kund. 130 stycken bilar ska bli till totalt och alla byggs för hand. Årets produktion är redan paxad.

**Bonusklipp nedan:**

**FILM:** <https://youtu.be/nODsrmsuPb8>



**[Lotus har visat upp sin hyperelbil med 2000 hästkrafter!](#)**  
**[Det här är vackra Evija](#)**



## 14. Czinger 21C – hypersportbil med 1 250 hästar

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-02-18, 22:32

Czinger kommer att visa upp sin första bil på bilsalongen i Genève – Czinger 21C – en hypersportbil med 1.250 hästkrafter som gör 0-100 km/h under 2 sekunder. Många delar av bilen görs i 3D-skrivare.



**Czinger 21C** uppges vara den första serietillverkade hypersportbilen som använder additiv teknik. Det vill säga att komponenter tillverkas i en slags 3D-skrivare. Det rör sig in om några detaljer för utsmyckning utan chassikomponenter och delar av karossen.

Kevin Czinger, grundare av det nystartade bilföretaget Czinger, har tidigare legat bakom projektet [Divergent Blade 2015](#) där kaross och chassi skrevs ut med 3D-skrivare. Genom att kombinera aluminium och kolfiber kunde vikten reduceras radikalt.



*3D-printad komponent.*



**Företaget Czinger** är baserat i Kalifornien, något som de är noga med att påpeka. De uppger att hela drivlinan är helt egenutvecklad och tillverkas i Kalifornien. Det ska röra sig om hybriddrivlina som ger 1.250 hästkrafter och gör att bilen klarar av 0-100 km/h på 1,9 sekunder.

En udda detalj som andas McLaren F1 är en centrerad förarposition. Ännu mer udda är att passagerstolen är placerad bakom förarstolen.

**Modellnamnet 21C** står antagligen för "21st century", det tjugoförsta århundradet. Kevin Czinger säger att Czinger 21C kommer att vara "en av det tjugoförsta århundradets mest avancerade prestandabilar".

Czinger 21C kommer att visas upp på bilsalongen i Genève i mars.

**Video med Czinger 21C:** <https://youtu.be/vyhYcgg0RQM>



**[McLaren Speedtail sprängde 400 km/h-vallen med Kenny Bräck bakom ratten](#)**



**[Lyssna på filmen: Aston Martins V12 sugmotor till Valkyrie ger 1.000 hk vid 10.500 rpm](#)**



**[FILM: Så brutalt snabb är Koenigsegg Agera R](#)**



## 15. Här stjälar de bilen på 60 sekunder

Redaktören bytbil

2020-02-19

Ägaren kunde bara se på när tjuvarna tog hans Mercedes



**FILM:** <https://youtu.be/oJeZvSjEFl4>

Här är övervakningsfilmen som visar hur ruskigt effektiva professionella biltjuvar har blivit. På mindre än en minut lyckas ligan ta sig in i bilen – utan nycklar – och köra iväg.

En ursinnig ägare bevittnade bilstölden tack vare övervakningskameran och vädjar nu till allmänheten på sociala medier:

– Snälla, dela detta! Vår bil har stulits på uppfarten, alldeles vid huset.

En Mercedes GLC värd ca 500 000 kronor stals i staden Dudley, i centrala Storbritannien, i lördags. Det hade inte gett några större rubriker i landet om det inte vore för den övervakningskamera som filmade hela förloppet. För filmen visar hur skrämmande snabbt och effektivt ligan opererar innan de åker iväg med Mercan.

Från att de kommer in på uppfarten tills de är borta med bilen tar det mindre än 60 sekunder. Det är en noggrant genomförd stöld där de tre tjuvarna delat upp jobbet, en av dem syns tydligt hålla upp en reläförstärkare och kan snabbt ta sig in i bilen.



Den stackars ägaren bevittnade stölden via övervakningskameran och larmade polisen, men förloppet gick alltså väldigt snabbt.

– Snälla, dela den här filmen, ber ägaren på sociala medier. Vår bil har stulits på uppfarten, alldeles vid huset.

De brittiska tidningarna rapporterar uppgivet att drygt 100 000 bilar stjäls varje år. Det innebär 12 stulna bilar i timmen, och många bilar försvinner från landet.

Och tjuvarna som tog den här Mercedesen har ännu inte gripits.

Bytbil har skrivit om ett flertal stöldräder i Sverige under den senaste sommaren, bland annat om några så kallade Volvo-ligor som slår till mot nya Volvobilar och stjälar dem med hjälp av en signalförstärkare. Under några veckor i somras hade fem Volvobilar av senaste årsmodeller försvunnit – bilar värda över två miljoner.

Relästölder innebär att tjuvarna använder signalförstärkare och annan elektronik för att öppna och starta bilen trots att nyckeln ligger inne i huset där bilen står parkerad. Bilarna stjäls vanligen inte för att användas som fortskaffningsmedel, utan de försvinner ut ur landet efter stölden. Därför är nya och dyra bilmodeller extra utsatta.

För den som enkelt vill skydda sig mot relästölder finns det enkla knep som lurar tjuven. För det första är det viktigt att inte förvara nyckeln för nära bilen, en låda i hallen eller köket kan göra att tjuven lätt får kontakt med nyckeln via en signalförstärkare. Lagg den gärna i ett låst skåp så långt bort från parkeringen eller garaget som möjligt. Du kan också använda ett metallfodral eller aluminiumfolie. Testa så att bilen inte går att öppna eller starta när du slagit in nyckeln.

**Läs mer här om relästölder:**

[Bilarna som underkänt](#)

[Så lurar DU biltjuven](#)

[Volvoligorna slog till igen](#)

**Feber****16. Ferrari F40 brinner upp i Monaco**

AV BOBBY GREEN 2020-02-19 KL 09:40

Sorgligt att se

**FILM:** <https://youtu.be/DNEyh2svTPQ>

Något av det värsta en bil kan utsättas för förutom folk som slirar på kopplingen är brand. Har man en bra brandsläckare i bilen kan man kanske stoppa den om man är tillräckligt snabb. Det lyckades inte föraren av den här Ferrari F40:n, och fick tragiskt nog stå och titta på när bilen brann upp.

Ett betydligt roligare klipp att titta på nedan.

**FILM:** <https://youtu.be/DWT2EPUxOWc>

## 17. Hollywood får USA:s första eldrivna brandbil

John Edgren 2020-02-18 11:45

Österrikiska Rosenbauer ska leverera Nordamerikas första eldrivna brandbil, till Hollywood. 100 kWh förväntas räcka för två timmars utryckning.



*Los Angeles Fire Department blir den första brandkåren i Nordamerika med en batteridrivna brandbil.*

Sveriges första brandbil var faktiskt ett elfordon. Det var 1902 som Eskilstuna brandkår fick leverans av en Braun tillverkad i Nürnberg. Men batteridriften slogs snabbt ut i räddningstjänsten av bensinmodeller, och sedan dess har de elektrifierade utryckningsfordonen lyst med sin frånvaro till nu.

Los Angeles Fire Department blir nu den första brandkåren i Nordamerika med en batteridrivna brandbil, som sägs vara den tredje i tjänst i världen. Det första fordonet ska levereras till LAFD 2021 och tros hamna i Hollywood.

– Den eldrivna brandbilen är verkligen ett innovativt verktyg som kommer hjälpa oss att minska bullret och de skadliga dieselutsläppen, samtidigt som vi förses med ett flexibelt verktyg för brandbekämpning och kan utföra räddningsuppdrag från en tekniskt avancerad plattform. Vi ser fram emot att få utvärdera den i en verklig miljö när den väl rullar på gatorna i Hollywood nästa år, säger Ralph Terrazas, chef på LAFD i ett [pressmeddelande](#).

Läs mer: [VW-chefen dödförklarar de traditionella biltillverkarna](#)



Modellen levereras av den österrikiska tillverkaren Rosenbauer och är baserad på deras Concept Fire Truck, som tidigare har varit på besök i Los Angeles för en demonstration. Den nya brandbilen ska dock leva upp till de specifika behoven hos LAFD och möta de krav som ställs av National Fire Protection Association.

Förseriebilen kommer att ha två batteripack på totalt 100 kWh. Det ska räcka för två timmars utryckning och släckning. Ombord kommer det dock finnas en dieselgenerator som kan förlänga räckvidden och den operativa tiden. Den aktuella brandstationen kommer också utrustas för att kunna leverera snabbbladdning.

– Den framtida brandbilen är fundamentalt annorlunda jämfört med de fordon som är i tjänst hos dagens brandstationer. Den är multifunktionell, till fullo uppkopplad och har en flexibel interiör som kan omvandlas till en fullt utrustad ledningscentral. Golvet kan sänkas för en minimal tröskel- och arbetshöjd. Elmotorer minskar buller och utsläpp, säger Dieter Siegel, vd för Rosenbauer International.

Bland styrkorna finns en snabb acceleration och en liten vändradie. Om förseriebilens dimensioner följer bolagets Concept Fire Truck så blir den 7,6 meter lång, 2,3 meter bred och drygt 3 meter hög med en hjulbas på 3,8 meter. Utöver föraren tar fordonet sju personer. Torrvikten ligger på 10,5 ton och fullastad på 17,6 ton.



## 18. Miljonte Moskvitchen

Publicerad Idag 7:00

Text Märten Carlsson

Det är 1967 och en Moskvitch visar upp sig i all sin glans i den Sovjetiska trafiken.



Förr var det inte ovanligt att göra någonting extra med bemärkelsebilar när man byggt en eller två miljoner av dem. Främst hos General Motors brukade man gärna snofsa upp bemärkelsebilar med förgyllda emblem, lister och annat prål.

I Sovjet ville man inte vara sämre och den miljonte tillverkade Moskvitchen syns här i trafiken med stora förgyllda siffror i grillen som talar om detta. Året är 1967.

**Läs mer om:**

[En moskovit i Bryssel](#)

[På trampen i Moskva](#)

[En Moskovit vid Nybrokajen](#)

[Moskovitens olika skepnader](#)

## 19. Klassiskt bilmärke: Monteverdi

Publicerad 22 november 2010

**Schweizarna har alltid varit bättre på gökur än på bilar. Visst har det funnits schweiziska bilmärken men någon världsvid spridning har de inte fått. På senare år har dock ett märke uppmärksammats då och då i klassikertidningarna. Det är Monteverdi, ett högprestandamärke med ytterst begränsad produktion.**



På bilsalongen i Genève är numera Frank Rinderknechts Rinspeed den nationella stoltheten. Under en följd av år hyllades det egensinniga bilbyggargeniet Franco Sbarro som schweizare fast han egentligen är italienare.

Vassast av de tre är dock Peter Monteverdi, salig i åminnelse, slipad i affärer och bördig från Basel.

### Landets första F1-bil

Monteverdi var född 1934 och växte upp bland bilar i faderns verkstad och han var inte ens 20 när han byggde sin första bil. I början av 60-talet skapade han landets första Formel 1-bil. Den kallades MBM, som betydde Monteverdi Basel Motors.

Bilbyggarverksamheten sköttes hela tiden parallellt med bilförsäljning och han representerade flera lönsamma märken, som till exempel BMW och Ferrari.

I ett anfall av storslagenhet, för att inte säga storhetsvansinne, köpte han F1-stallet Onyx. Det blev hans överlägset sämsta affär genom tiderna: köpt 1990 och i konkurs samma år.

Peter Monteverdi hade en väl utvecklad känsla för automobil stil. Han visste vad han ville ha och han kände sina begränsningar. Han byggde till exempel aldrig några egna motorer eller växellådor.

Men Monteverdi-produktionen bestod inte heller bara av upphottade Mercedes S-klass och Ford Granada utan också av riktigt egna bilar.

Det var på Frankfurt-salongen hösten 1967 som han visade sin första egna kreation för landsvägsbruk, Monteverdi High Speed 375. Egen och egen förresten; karossen var ritad av italienska Frua och motorn var en 7,2-liters Chrysler Hemi kopplad till en automatlåda.

Ramen var en fackverkskonstruktion med de Dion-bakaxel, servostyrning och skivbromsar. Karossen byggdes i Italien av Fissore.



*High speed 375 S Frua från 1967 levererade sin toppeffekt vid 4 600 varv och toppfarten var 260 km/tim. Karossen var byggd av Fissore.*

### **Farligt nära 300 km/tim**

1970 kom den busballa Hai 450 SS med mittmotor, också den från Chrysler och 450 hästkrafter stark. Toppfarten påstods ligga farligt nära 300 km/tim men någon försäljnings-succé blev det inte. Bara några få exemplar byggdes.

Under större delen av 70-talet kunde hugade excentriker köpa 375/4 Limousine, en vasst formad fyrdörrarsvagn med superprestanda. Ett par andra modeller med helt Monteverdi-specifika karosser visades också men mot slutet av 70-talet sjönk intresset för dessa vagnar och Peter Monteverdi ägnade sig åt andra biläventyr.

Fyrhjulsdrevet blev något av en specialitet och 1976 lanserade han modellen Safari, som var avsedd att ta upp kampen med Range Rover. Den saken lyckades inte så väl, men när Monteverdi byggde om en Range Rover till fyrdörrarsbil fick han in en fullträff.

Detta var 1980 och Range Rovers egen fyrdörrarsversion kom först 1982, enligt vissa uppgifter något som Monteverdi tjänade en hel del pengar på.

1977 kom Sierra, en fyrdörrars personvagn med former som var en mix av samtida amerikanska och BMW. Också i denna vagn användes en Chrysler-V8. Ett år senare presenterades en cabrioletversion av Sierra.



*Hai 450 GTS 1973*



*High Speed 375/4 1971–78*

### **Stort museum**

Intresset för dyra schweiziska specialbyggen var aldrig på topp och en bit in på 80-talet upphörde därför firmans biltillverkning.

Men än idag, elva år efter Peter Monteverdis bortgång, finns hans museum kvar i de gamla lokalerna i Basel-förorten Binningen. På tre våningsplan kan man se 70 (!) Monteverdi-bilar plus spridda skurar av Ferrari, Corvette och annat sportigt.

Dessutom visas här 11 000 modellbilar, uppradade i sterilt vita vitrinskåp. Ett udda museum som öppnar för den entusiast som kommer ihåg att ringa och boka tid. Så många sällsynta 70- och 80-talare finns knappast samlade någon annanstans.



*Våren 1976 lanserades Monteverdi Safari, en terrängduglig pjäs med för märket traditionell Chrysler-motorisering. International-baserad.*



*Peter Monteverdi byggde fyrdörrars Range Rover två år före fabriken i England!  
Ett snilledrag som helt skapade ut tvådörrarsmodellen.*



*Vassa linjer, stora hjul och massor av vägslukarpotential.  
En 375-modell från Monteverdi spöade det mesta på europeiska 70-talsvägar.*



*1969 presenterades den tvåsitsiga cabrioleten Monteverdi 375 C.  
Linjerna påminner om samtida Maserati-bilars men är vassare.*



*1975 var sista året Monteverdi byggde helt egna sport- och prestigevagnar.  
1977 lanserades denna femsitsiga sedan.*



*Monteverdi Tiara var i själva verket en Mercedes-Benz med nytt frontparti.  
Levererades med 3,8- och 5-liters V*



## 20. "Tror på svensk seger i IndyCar"

Text: Mattias Persson Publicerad: 2020-02-19 07:55

**Vi ställde några snabba frågor till vår IndyCar-expert Mattias Persson om hur han tror att säsongen 2020 blir för våra svenska förare Marcus Ericsson och Felix Rosenqvist. Vilka är förutsättningarna inför 2020 för Felix och Marcus?**



– Båda två har väldigt bra förutsättningar. Felix har kontinuiteten från förra året och Marcus har flyttat upp ett pinnhål teammässigt. Skillnaden mellan de olika teamen är dock mycket mindre i IndyCar än i F1. Tack vare att Marcus går över till Ganassi, får de en bil till i serien. Det kommer att gynna både Marcus och Felix, eftersom teamet i och med det får in 50 procent mer data från körningarna.

**Hur kommer det faktum att Penske tagit över ledningen av serien att påverka dem?**

– Det kommer förmodligen inte att påverka dem alls – i alla fall inte negativt. I och med att Penske driver eget team är det lätt att tro att andra team skulle bli förfördelade, men är det någon som klarar att undvika detta och i stället lyfta serien så är det Roger Penske. Därav blir det kanske till och med bättre för Felix och Marcus.

**Har någon av dem hunnit provköra med aeroscreen?**

– Nej, inte ännu. Andra i serien har gjort det och kommentarerna har i allmänhet varit positiva.

**Något lopp där du tror extra mycket på svensk seger?**

– Den som är närmast seger är i mina ögon Felix och störst chans har han i deltävling 3 vid stadsloppet i Long Beach. Han var extremt snabb i det kvalet redan förra året, men kraschade tyvärr. Kan man placera sig i pole position eller fronten av startfältet i det racet har man goda chanser att vinna loppet. Med tanke på hur snabb Felix var i kvalet kan han mycket väl klara av det. Felix är stark i allmänhet när det kommer till stadslopp.

## 21. STCC-kalendern 2020 klar – med stadsrace i Köpenhamn

Linus Pröjtz 19 februari 2020

Den sista luckan i STCC-kalendern 2020 är nu fylld med ett gästspel i den danska huvudstaden första helgen i augusti. Och Lestrup Racing Team kommer tillbaka till STCC.



STCC-konceptet har fått nytt liv inför 2020 efter att gått i konkurs efter säsongen 2018. Nya krafter driver serien, med Micke Bern Ohlsson som vd och nu faller de sista planeringsmässiga bitarna på plats inför de stundande drabbningarna.

Den 1-2 augusti kommer STCC att färdas över sundet för tävling i den danska huvudstaden vid Köpenhamns GP.

– Vi är oerhört glada över att ha säkrat en del i ett av Skandinaviens mest besökta motorsportevenemang med Köpenhamns GP. Detta är en viktig pusselbit i att ta STCC fortsatt framåt, säger Micke Bern Ohlsson, vd för STCC.

STCC kommer att bli del i ett paket av tävlingsklasser som bland annat innehåller den helt elektriska standardvagnsserien PureETCR. STCC kommer att köra två heat längs den 2,4 kilometer långa stadsbanan och man kommer att köra tillsammans med den danska motsvarigheten till STCC – TCR Denmark.

– Att köra under samma helg som PureETCR ger en spännande inblick för samtliga involverade vad gäller framtiden för nationell standardvagnsracing och vi följer mästerskapets utveckling mycket noga, säger Micke Bern Ohlsson.

En annan stor nyhet är att Lestrup Racing Team kommer tillbaka till STCC med två bilar, efter att ha stått över förra årets TCR Scandinavia-mästerskap.

– Det stämmer, jag kan bekräfta att vi kommer till start med två stycken VW Golf TCR-bilar i STCC. Den ena bilen är helt ny för säsongen och är faktiskt den sista byggda bensindrivna Golf TCR från VW Motorsport med chassinummer 120, berättar teamchefen Fredrik Lestrup.

– Vilka som kommer att köra för oss kan jag inte berätta ännu, men jag kan säga att det blir en lovande junior och en erkänt duktig och väletablerad senior.

Tre titlar står på spel och Fredrik Lestrup är tydlig med målen inför 2020.



*Fredrik Lestrup driver Lestrup Racing Team som kommer att köra STCC med två bilar i år.*

– Vi gjorde bra ifrån oss under 2018 och för oss finns det tre tydliga mål säsongen 2020 – det gäller att ta hem alla tre titlarna. JSM, förar- samt teammästerskapet. Det kan låta stöddigt men vi är ödmjuka inför uppgiften. Samtidigt är det de enda målen för oss, vi siktar högt, avslutar Fredrik Lestrup.

STCC-säsongen börjar med första officiella testdagen på Ring Knutstorp den 24 april, där även säsongspremiären körs 15-16 maj.

#### **Kalender TCR Scandinavia 2020**

15-16 maj Knutstorp

12-13 juni Skellefteå

11-12 juli Falkenberg

1-2 augusti Köpenhamn

15-16 augusti Gelleråsen Arena

2-3 oktober Mantorp Park

#### **Kalender testdagar 2020**

24 april Knutstorp

11 juni Skellefteå

2 juli Gelleråsen Arena

11 september Mantorp Park

**Linus Pröjtz**



*Detroit Electric Model 97 Coupe 1931*

**SLUT**