



Koenigsegg CC (1996-2001)

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 4 mars
måndag 2 mars

1. Salongsslakten!
2. Fler biltillverkare drabbade av batteribrist
3. De stora elbilsfrågorna, del 2: Räcker elnätet?
4. "Skippa laddstolpen - byt batteri istället"
5. Ny teknik ska ge oss fler spännande och starka bilar
6. Polestars nya inredning görs av PET-flaskor
7. Svenske Mercedes-chefen lägger ner modeller och sparkar chefer
8. Hyundai och Kias lösning gör automatväxellådan smartare
9. Renault: Räckvidd på 100 mil är onödigt och ineffektivt
10. Fiat har börjat bygga eldrivna 500 i smyg
11. Nya Hyundai i10 blir din för 138 900 kronor
12. Audi E-tron S har tre elmotorer för mer fart
13. DS 9 officiell – en sedan byggd i Kina
14. Redan kö – hybriden kan bli en bra affär
15. Ny supersportbil: Maserati MC20
16. Här är flygvapnets nya klargöringsfordon
17. Nio döda i fyrhjulingsolyckor och 60 skadade i mopedbilar
18. Äger bilar för 500 miljoner kr - här är hela Jay Lenos galna samling
19. Klassiskt bilmärke: Bristol



1. Salongsslakten!

Av Alrik Söderlind

Publicerad 2020-02-28 17:00

Redan innan schweiziska myndigheter stoppade salongen genom att förbjuda stora sammankomster (fler än 1.000 personer) kan man ana att Genève-salongen hade svårt att stå på ekonomiskt stabila ben.



Märken som Volvo, Lamborghini, Jaguar, Land-Rover, Rover, Ford, Nissan, Mini, Mitsubishi, Peugeot, Opel, Maserati och GM hade alla långt innan beslutat sig för att inte vara med, att det kostar mer än det smakar att ställa ut sina bilar. Att man får ut mer PR-värde om man gör egna event.

Hur ansträngd salongens ekonomi har varit kan man nog bedöma från det faktum att det alltså inte var arrangörerna som själva stoppade mässan. Hade man fått som man velat hade den förmodligen blivit av – the show must go on...

Pengarna styr.

Själv tycker jag att det var skönt att den ställdes in, även om jag inte är direkt rädd känns det väldigt onödigt och för riskfyllt att dra samman folk från hela världen till en bilsalong – som i värsta fall hade blivit coronasmittospridare av rang. Tänk så många personer som skulle kunna ha smittats om bara en person på mässan varit infekterad – när alla journalister och bilanställda åkt hem till sina delar av världen...

Redan tidigare har Frankfurtsalongen meddelat att man inte tänker fortsätta till följd av avhopp från bilindustrin och massiva protester från miljörelsen. Personligen tycker jag att det är synd att Bilsalongerna verkar utrotningshotade. Det är fantastiskt att kunna ta tempen på hela industrin på en och samma gång och jag tror också att det är nyttigt för branschen att träffas och att det är väldigt viktigt att hålla uppe intresset för bilismen och visa all ny teknik.

Vilka bilar skulle ha stått på salongen? Bland andra dessa: VW Golf GTI, BMW i4, Audi A3 Sportback, DS 9, Fiat 500 electric, Hyundai i20, Kia Sorento, Mercedes GLA, Porsche 911 Turbo, Renault Twingo Z.E., Seat Leon, Skoda Octavia vRS och Toyota Yaris. Men ännu mer intressant att titta på skulle givetvis alla fantastiska sportbilar och koncept ha varit. Det som brukar göra Genevesalongen så speciell. Inte minst hade Koenigsegg planerat att visa upp minst en ny bil, och Polestar Precept hade man gärna sett live!

Kinesiska elbilsföretaget Aiways har en MB EQC-utmanare. Gumpert Nathalie – en meta-nolebil mer herrejössemassa hästkrafter. Brittiska Apex AP-O, en elektrisk rival till Lotus Evija. Aston Martin hade packat in bland annat en Vantage Roadster men ännu mer intressant en extra fin version av deras nya SUV DBX. Bac Mono, generation två av märkets extremt banfokuserade sportbilar. Även Bentley planerade att visa upp specialversioner av flera modeller.

Den amerikanska sportbilsfirman Czinger hade givetvis velat slå världen med häpnad med sin 21C, med två sittplatser i rad och en hybriddrivlina. Och så Bugatti, Pininfarina, Brabus, Engler och så vidare och vidare. Och inte heller ska vi glömma alla de märkliga kinesiska bilar som förmodligen hade dykt upp.

Men nu måste alla dessa tillverkare packa ihop och utrymma mässan, senaste den 7 mars ska mässgolvet vara evakuerat. Hur många miljoner som brändes upp till ingen kommersiell nytta kan jag inte uppskatta. Bara all mat, catering, monterbyggande, personal, hotellrum och så vidare och vidare – som nu "vaskas".

Det är trist, men sunt att salongen ställdes in. Och trots allt tror jag att det blir en salong nästa år, det skulle ha blivit 90-årsjubileum, men det för att anstå till nästa år.

Bilarna kommer vi att få se någon annan gång, någon annan stans.

När blir det premiär för Koenigsegg? Vi vet inte, men vi lovar att rapportera!



[Bilsalongen i Genève ställs in på grund av coronaviruset](#)

Kommer mässan överleva till 2021?



Alrik Söderlind

2. Fler biltillverkare drabbade av batteribrist

Jan-Erik Berggren 26 februari 2020

Northvolt, Tesla, CATL och några till bygger batterifabriker i Europa. Och det behövs. LG Chems batterifabrik i Polen har problem att hinna med vilket tvingat flera tillverkare att stoppa produktionen av elbilar.



Jaguar har under en längre period haft [problem att få tillräckligt med batterier till sin efterfrågade elbil I-Pace](#). Och nu verkar Audi har samma bekymmer. Enligt uppgifter till branschtidningen [Automotive News](#) har Audi tvingats till ett fem dagar långt produktionsstopp i [elbilsfabriken i Bryssel](#). Det är då modellen [e-tron](#) som drabbats.

Audi sålde 26 400 e-tron förra året och har inte bekräftat några prognoser för 2020. [Bilen lanserades hösten 2018](#) och har också haft vissa barnsjukdomar. Förra året återkallades modellen på grund av risk för brand.

LÄS MER: [Europeisk batteriproduktion på väg att ta sig förbi USA:s](#)

Audi köper batterier från [LG Chems](#) stora batterifabrik i Polen. Enligt tyska tidningar planerar Audi att bygga 80 000 e-tron under 2020 vilket då gäller totalt för e-tron och [e-tron Sportback](#), den nya elbilen som ska börja säljas i år. Även Jaguar köper batterier från det koreanska batteriföretagets anläggning i Polen.

Tidningen [Manager Magazin](#) uppger att även Mercedes har fått problem med sina batterileveranser från LG Chem vilket ska ha sänkt ambitionen att sälja 60 000 [EQC](#) under det här året. EQC är Mercedes elsuv och en direkt konkurrent till både e-tron och I-Pace. Enligt Manager Magazin har Mercedes tvingats sänka sin prognos på försäljningen av EQC med 50 procent på grund av batteriproblemet.

LG Chem säljer batterier till flera biltillverkare. Förutom Mercedes, Audi och Jaguar finns Volvo, Renault och Volkswagen bland kunderna. Fabriken i Polen ska byggas ut och gå från dagens produktion på drygt 10 GWh till 70 GWh och LG Chem fick nyligen lån av EU som också gett myndigheter i Polen tillstånd att vara med och finansiera utbyggnaden.

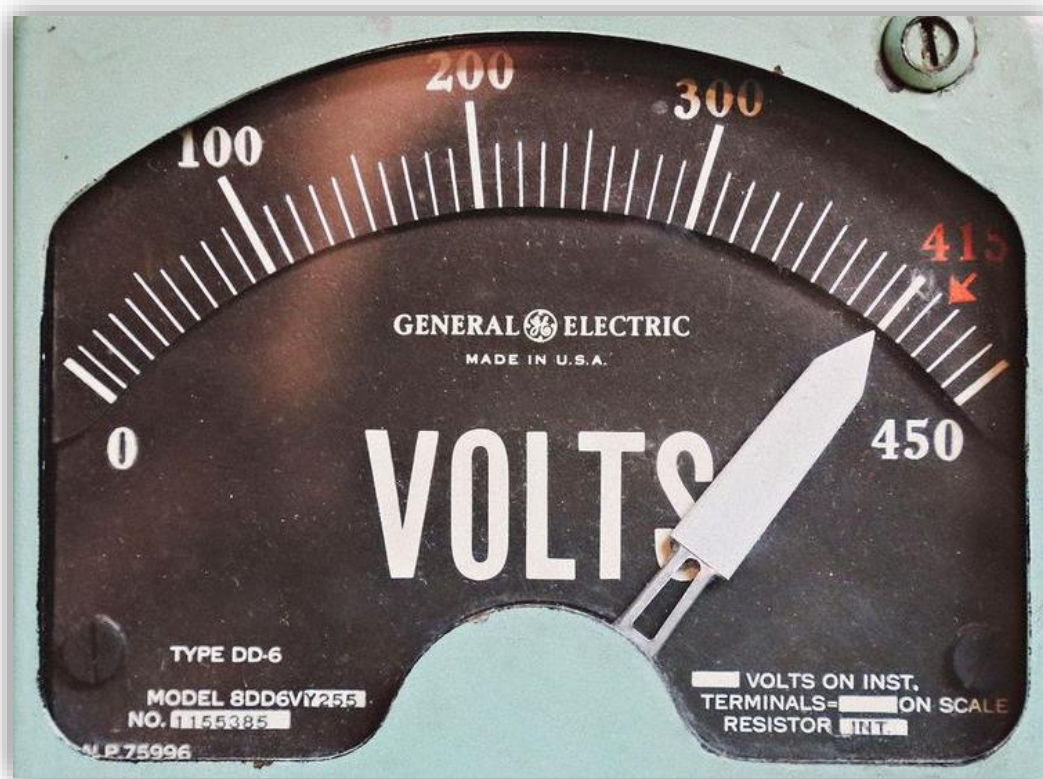
2022 vill LG Chem nå full kapacitet på sin anläggning och kunna förse cirka en miljon elbilar med batterier.



3. De stora elbilsfrågorna, del 2: Räcker elnätet?

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-02-26, 06:30

Samhället elektrifieras snabbt och även om den svenska elproduktionen är högre än förbrukningen är det trångt i ledningarna. Kommer elnätet att klara av miljontals elbilar?



Vi har alla läst om Pågen som inte kunde bygga ut sin fabrik i Malmö eftersom det fattades elektricitet och ventilationsföretaget Lindab på Bjärehalvön som investerat över 100 miljoner utomlands eftersom man inte kunde garanteras elektricitet.

Håller Sverige på att bli ett el-U-land?

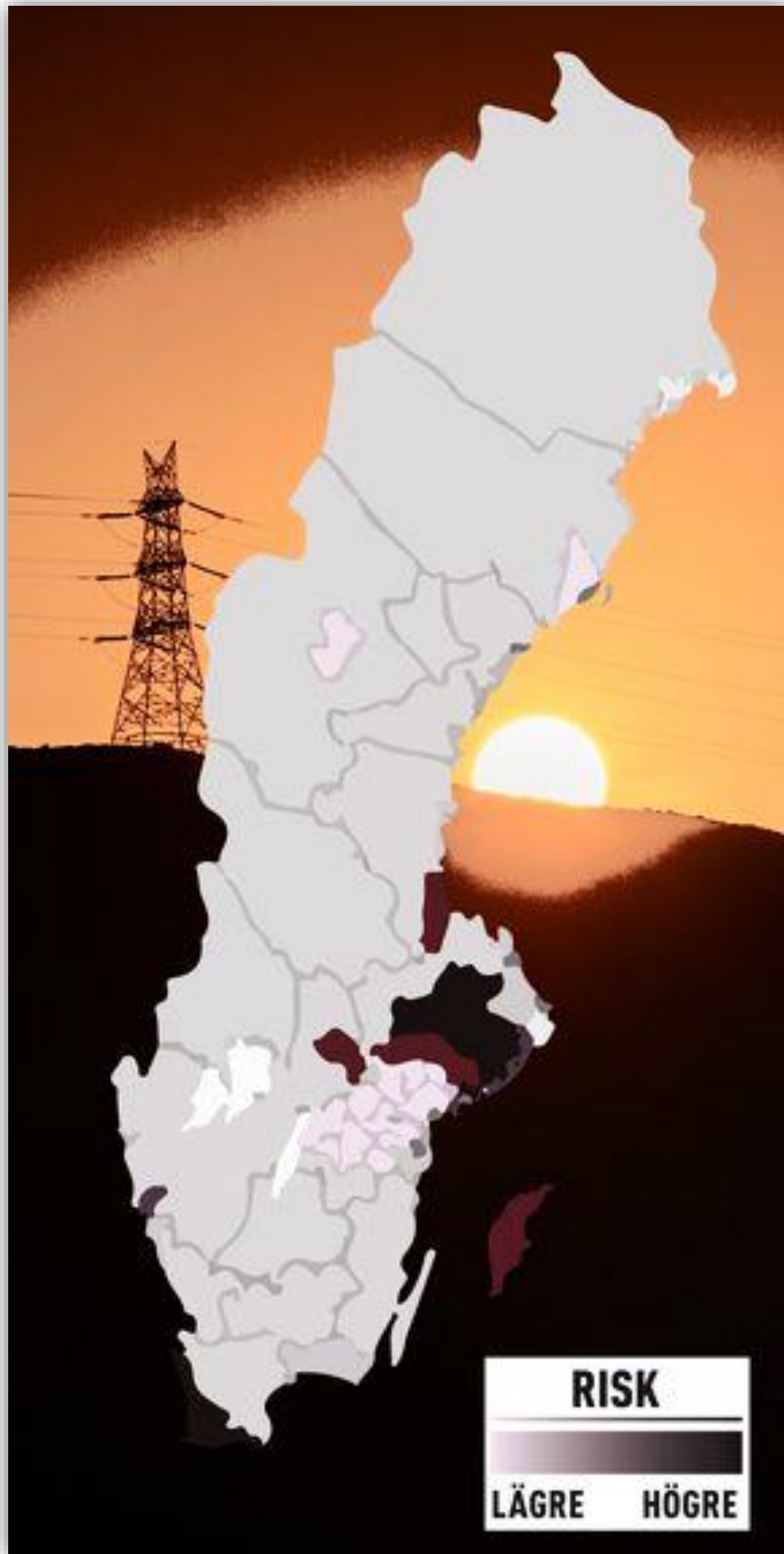
I förra numret [startade vi en artikelserie](#) med frågor kring elbilar och den första frågan löd: Räcker elektriciteten? Det korta svaret är ja – Sverige har ett överskott på el och exporterar ungefär lika mycket som fem miljoner elbilar skulle förbruka.

Men faktum kvarstår, i södra Sverige och i Stockholm kan det bli kö i nätet, ungefär som det blir långa infartsköer med bilar till stora städer. Men skillnaden är givetvis att elektriciteten måste fram för att allt ska fungera – bilar i köer kommer bara fram lite senare.

Likt vägar i större städers citykärnor som inte har byggts ut har elnätet inte byggts ut i samma takt som elanvändningen.

Förklaringarna till att vi har trångt i näten är flera. Först och främst är det svårt att motivera ett större nät än vad som behövs – då har man överinvesterat. För det andra ökar elanvändningen eftersom befolkning och städer växer samtidigt som användningen av fossil energi minskar. För det tredje är ägandet av näten komplicerat.

Kapaciteten i både stamnäten – elektricitetens motorvägar – och i de mindre regionala näten ligger efter. Men även transformatorer, stationer och annan teknik kan begränsa.



Regioner med kapacitetsbrist i elnätet.

Källa: Svenska kraftnät, Ellevio & Energiföretagen.

Elföretagen har monopol inom sina områden och man får inte ta så betalt mycket man vill. Därtill är nätägarna skyldiga att ansluta – samtidigt som man kan neka nya kunder om det finns risk för elbrist ... Det är med andra ord komplicerat.

Bygger vi inte ut elförsörjningen finns det risk för att övergången från fossilt bromsas upp och att ladd-infrastrukturen för bilar drabbas och det gäller även Sveriges konkurrenskraft i stort.

För att råda bot på problemen måste finansieringen av utbyggnaden lösas, samhället måste också bestämma om exempelvis fabriksutbyggnad eller bostäder är viktigast. Differentierade avgifter – dyrare under dagtid – kan kapa topparna och även batterilager skulle kunna hjälpa upp situationen och där kommer elbilarna faktiskt in som möjliga räddare – genom att de kan återföra el till nätet när behoven är som störst. Mer lokalproducerad el minskar också trängseln i systemet.

Utmaningarna är alltså stora – men modern teknik och handlingskraftig politik kan absolut lösa dem.

Den stora elbilsfrågan: Räcker strömmen?



Räcker nätet för att ladda alla elfordon?

Att antalet laddbara bilar ökar snabbt betyder inte att förbrukningen av el ökar nämnvärt. Till 2030 lär de nya laddbara bilarna konsumera 2–3 TWh. Men i de lokala och regionala näten kan det bli problem med tillförseln. För fastighetsägare blir det dyrt med höga effektuttag, vilket betyder att man tjänar på att styra om till låga effekter och laddning under nattetid – att utnyttja elnätet optimalt.

Utredningar visar att om laddarna kan styras smart utifrån hur hårt nätet är belastat – sänka laddningen vid toppar – kan många lokala nätverk klara av långt fler laddbara bilar än om systemen är "korkade". Den 1 januari 2025 ska landets alla hushållsmätare vara utbytta till smarta sådana vilka ska kunna läsas av var 15:e minut – för bättre styrning och differentierade tariffer.

Utbyggnaden av bostäder, industrier och exempelvis datahallar är större utmaningar för elnätet än bilar. En stor datahall motsvarar elkonsumtionen som en mellanstor stad!

Sveriges elnät

564 000 km ledning, varav 70 procent är jordkabel och 30 procent luftledning. Nätet delas in i stamnät, regionnät och lokalnät. Stamnätet ägs av statliga Svenska Kraftnät och består av 15 000 km kraftledningar med 16 stycken utlandsförbindelser. Spänningen ligger mellan 220 och 240 kV. Regionnäten – ägs i huvudsak av Vattenfall, Ellevio och E.ON – har en spänning mellan 30 och 130 kV. Lokalnäten – cirka 170 stycken i Sverige som har ensamrätt till sina kunder – ger oss vanliga konsumenter ström, och spänningen ligger runt 20 kV.

Elnätet började byggas i slutet av 1800-talet. 1940 kom de första stamnäten då strömmen från vattenkraft behövde transporteras från norr till söder. Med 70-talets satsningar på kärnkraft kom nästa utbyggnadsvåg. Stora delar av nätet byggdes 1950–1990. Enligt Swecos beräkningar behöver det under många år framöver investeras cirka 10 miljarder årligen i det svenska elnätet. Som exempel på den ökade belastningen beräknas Stockholms kommun växa med 30 procent 2010–2030. Antalet bostäder ska öka med 180 000–320 000 och elva nya tunnelbanestationer ska byggas.

Källa: Svensk Näringsliv.

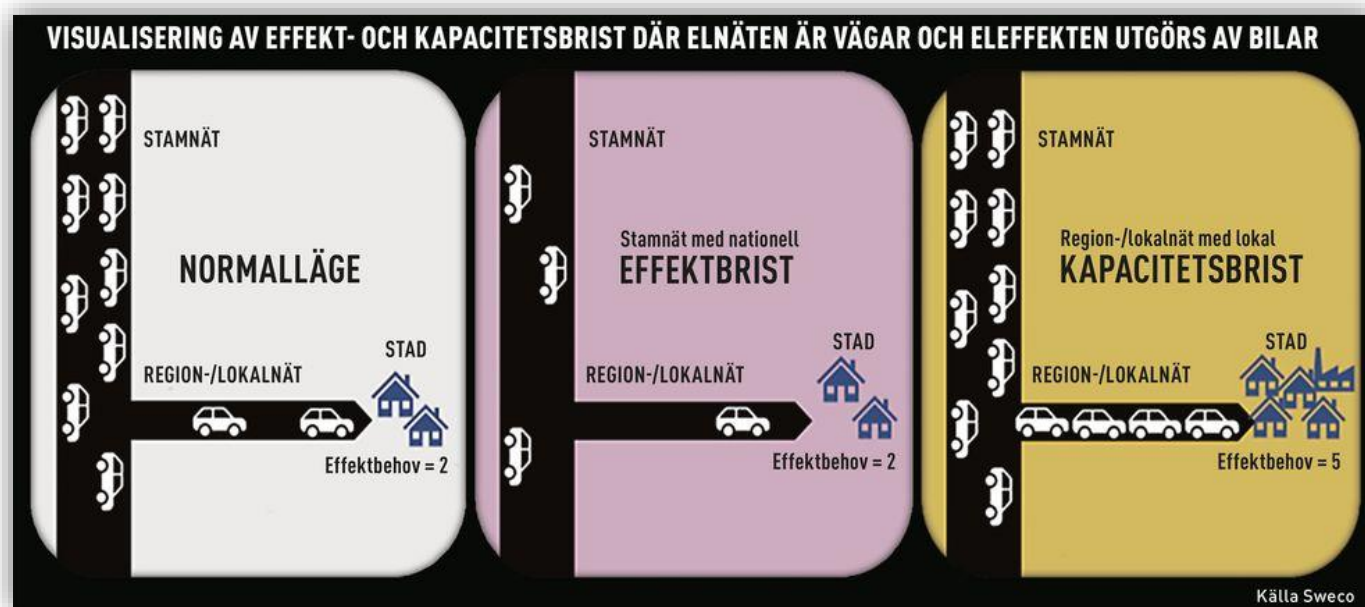
Nu kan Skåne och Stockholm få sin ström

Energibolaget E.ON kan numera förse hela Skåne med elektricitet. Tack vare en handelsplats för elektricitet, möjlighet att köpa reserveffekt från Heleneholmsverket samt åtgärder i stamnätet ska alla kända elleveranser fram till 2024 kunna genomföras.

Handelsplatsen Switch betalar företag som ändrar sin elanvändning till tider när belastningen är låg. Det ska kunna frigöra 60 MW. Heleneholmsverket ska gå över från naturgas till biogas samtidigt som man får ta extra betalt för energin under effekttoppar. När skatten på fossileldad energi höjdes slutade E.ON att leverera den typen av el eftersom det blev olönsamt. Nu är dessa problem alltså lösta.

I Stockholm har Stockholm Exergi ökat sin produktionskapacitet med 320 MW till en kostnad av 1,6–2 miljarder kronor. Tre anläggningar byggs om för förnybar produktion. För att klara detta får man extra betalt.

Svenska Elnät har påbörjat borring av en gigantisk 13,4 km lång tunnel under staden som ska gå från Danderyd till Hammarby Sjöstad och ge plats för kablar som ska kunna hantera 400 kV. Bygget ska vara klart 2027 och beräknas kosta tre miljarder.



Den stora elbilsfrågan: Räcker strömmen?



Av Alrik Söderlind

4. "Skippa laddstolpen - byt batteri istället"

2020-02-24 07:00

Det här är en debattartikel. Åsikterna som framförs är skribentens egna.

DEBATT. Med ett system där elbilens batteri snabbt byts ut till ett fulladdat botas räckviddsångesten och elbilsutvecklingen kan ta fart. Dessutom kan batterierna laddas på ett optimalt sätt och med mindre belastning på elnätet, enligt Christian Corfitsen, Power Swap.



Att "tanka" ett färdigladdat batteri på macken går snabbt och botar räckviddsångest, enligt debattören. F

Överallt i media framförs rubriker som "Elbilarna tar över", "Otroliga satsningar på laddstolpar" eller "Tesla utvecklar eldriven rymdfarkost som räddar världen". Det är desperata försök att bygga tillit till elbilens förmåga att bära oss in i en hållbar framtid. Men så enkelt är det inte - infrastrukturen styr oss till att välja fossildrivna fordon.

Elbilar och laddstolpslösningar marknadsförs som lösningar på världens klimatproblem - men att enbart belysa nya försäljningsciffror och relativa försäljningsökningar för elbilar, är missvisande. Efter tio års satsningar på elbilspremier och utveckling utgörs endast cirka 0,6 procent av Sveriges bilflotta av renodlade elbilar.

Brist på laddning

Det skrivs oftast om relativa försäljningsökningar där man inkluderar laddhybrider som utgör den största andelen i kategorin elbilar. Samtidigt sätts det extremt ambitiösa mål, EU-kommissionens Joint Research Centre prognostiserar optimistiskt att 15 procent av alla bilar i EU kommer utgöras av elbilar år 2030. Men den begränsade infrastrukturen gör att målen är ouppnåeliga.

Elbilen har många hinder att överkomma innan en storskalig implementering kan realiseras. Elbilen är betydligt dyrare, tar orimligt lång tid att ladda (1–24 timmar), är blockerad från användning under laddning, medför räckviddsångest och saknar tillräcklig laddinfrastruktur.



Christian Corfitsen, Power Swap.

För att uppmuntra köp av elbil har statliga elbilspremier utfärdats som incitament. Men enligt en ny rapport från Riksrevisionen är statliga satsningar på miljöbilar både dyra och ineffektiva i kampen för att minska koldioxidutsläpp. Så länge problemen med elbilar kvarstår kommer en betydande majoritet att fortsätta välja fossilbilen.

Extrema belastningar

Så vad görs egentligen för att kringgå denna problematik? Biltillverkare bygger elbilar med allt större batterier samtidigt som de utvecklar teknik för att ladda dessa allt snabbare. Det är visserligen ett steg framåt, men snabbaddning skapar extrema belastningar på elnätet och det skulle krävas en gigantisk utbyggnad av elinfrastrukturen för att tillgodose en stor elbilsflotta med tillräcklig energi och effekt. Det skulle vara förenat med stora kostnader och är enormt tidskrävande.

En ny lösning - som inte bygger på att installera hundratusentals laddstolpar - krävs. En lösning som inte skapar extrema belastningar på elnätet, men som utnyttjar elbilens fulla potential.

Automatiskt batteribyte är en sådan lösning. Istället för att vänta på, och planera för, att batteriet ska laddas byts det istället ut mot ett fulladdat batteri på några minuter, medan det urladdade batteriet laddas harmoniskt i ett externt batterilager. Detta gör att man kan "tanka" en elbil på liknande sätt som man tankar en fossilbil. Det är snabbare och billigare, skapar mindre belastning på elnätet, eliminerar räckviddsångest, kan integreras med förnybara energikällor samt möjliggör en mer hållbar och effektiv infrastruktur som enkelt kan etableras på bensinstationer och offentliga parkeringsplatser. Därutöver kan batterilagret användas för elnätsbalansering samt för lagring av förnybar energi.

Fokus på fel lösning

Det är dags att vi slutar prata om laddstolpar som den ultimata lösningen, och att vi bryter ramarna för hur vi ser på elbilsaddning. Trots det faktum att elbilen är en relativt ny teknologi har vi redan fäst vårt fokus på en lösning som inte kan stödja den utveckling vi eftersträvar.

Vi måste bejaka fler innovationer och öppna för nya lösningar ifall vi ska kunna eliminera de kvarstående hinder som bromsar elbilens framfart. Det måste löna sig att välja eldrift.

Christian Corfitsen, marknadsansvarig, Power Swap



5. Ny teknik ska ge oss fler spännande och starka bilar

Av Jens Dralle, Publicerad 2020-02-25, 06:35

Efterfrågan på känslomässiga och vrålstarka modeller har aldrig varit större än nu. Utmaningarna är dock de allt strängare utsläppskraven, hotande körförbud i storstäderna och den allmänt hårdnande pressen på förbränningsmotorerna. Lösningen? Ny och intressant teknik.



Hur gärna man än vill och hur nära man än kommer: I slutändan vinner alltid fysiken. Bilarnas massa har alltid varit och kommer alltid att vara prestandans värsta fiende. Elektrifieringens intåg kommer inte att göra uppgiften lättare för utvecklarna. Utan hel eller partiell batteridrift kommer man inte klara sig på den allt hårdare marknaden, vilket i sin tur betyder ännu tyngre bilar än idag.



Tobias Moers, vd Mercedes-AMG

Tobias Moers, högsta hönset hos effektnarkomanerna i Affalterbach, tänker inte ens försköna utsikterna: "Kunderna i vårt segment har höga krav på innovativa tekniklösningar. Intresset för hybrider ökar hela tiden."

"**Vår första laddhybrid** med internbenämningen X290 kommer knappast att vara viktneutral även om bilen endast använder sig av ett minimalt batteri." Detta öppnar såklart för fler frågor. "Hur kan vi sänka vikten? Hur optimerar vi viktfordelningen? Här hade vi kanske kunnat kombinera eldriften med en mindre förbränningsmotor", spekulerar Moers. Ja, eller kanske lättare förare?

Skämt åsido. Att moderna bilar använder sig av alltmer modern teknik är oundvikligt.

"Det är grundstenen för att framtidssäkra vår portfolio och ger dessutom kunderna en helt ny dimension av sportiga körupplevelser", förklarar Oliver Hoffman, den ena av två verkställande direktörer hos Audi Sport GmbH.



En helt eldriven supersportbil? Pfff ... det är ju gamla nyheter. Just en sådan sålde man nämligen redan 2013 i en ytterst begränsad upplaga (AMG SLS Electric Drive). 2017 förkunnade man stolt att man snart skulle presentera en superhybrid. Än så länge lyser den dock med sin frånvaro.

C63. Den ytterst framgångsrika modellen får en ersättare 2022 som antagligen får klara sig utan den härliga V8:an. Istället kommer bilen att drivas av en kraftfull hybriddrivlina.

Hos BMW M GmbH följer man samma spår, som vd:n Markus Flasch förklarar:

"Även om två år vill våra kunder kunna köpa bilar som vår M5 och samtidigt kunna köra vart de vill, oavsett rådande körförbud. Vilken teknik vi uppnår detta med, spelar ingen som helst roll för kunderna." Ändå är tekniken ganska central när det gäller de stundande körförbuden för förbränningsmotorer i allt fler stadskärnor.

Steffen Walliser, chef för 911- och 718-serien hos Porsche, hymlar inte heller med sina framtidsutsikter:

"Vare sig vi gillar det eller ej är tiderna där man kunde köpa en Porsche på knappt 1,2 tons matchvikt förbi. Framför allt när man som vi säljer sportbilar på samtliga globala marknader."



GT. Sportbilens efterföljare kommer att ha elektrifierade såväl som konventionella drivlinor. Man ska dessutom basera nästa generation Mercedes SL på nya GT.

Det återstår att se om de allt tyngre bilarna verkligen gynnar miljön, men för tillfället har tillverkarna inget annat val på grund av de hårdnande miljökraven.

"Som tur är behöver vi ju inte elektrifiera varenda bil i vår flotta över en natt på samtliga marknader", förklarar Flasch. Dessutom ska man inte glömma att elektrifiering inte alltid innebär en heelektrisk drivlina.

Walliser delar åsikten. "När det gäller 911:an känner jag ingen större press att ställa om till eldrift. Däremot kommer vi se ny turboteknik och 48-volts mildhybridisering kombinerat med elektriska bi-aggregat. Dessutom inte enbart i sportbilarna utan även i GT-modellerna."



SLS Electric Drive. Elsportbilen presenterades redan 2013. Fyra elmotorer, 400 volt, 751 hk och 1 000 Nm. Trots det var framtidsvisaren ingen försäljningssuccé.



E 63. I slutet av året väntar en facelift med optisk finslipning och ett nytt infotainment-system. Högre effekt blir det däremot inte. Elektrifieringen kommer först i nästa generation.

Porsche har ju redan visat var skåpet ska stå. Ingen har väl missat deras Teslautmanare Taycan? Helelektrisk och 2,3 ton tung, men den bjuder på sanslösa körupplevelser som om vikten endast fanns på papperet.

Audi kommer så småningom bygga sin e-tron GT på samma plattform, en bil som ska tillverkas parallellt med R8 i Audis fabrik i Böllinger Höfe.

Självklart måste man kunna differentiera modellerna från varandra. Den stora frågan är hur?

Hoffmann vill inte riktigt svara på det än men avslöjar att "förmågan att kunna särskilja modeller som byggs på identiska, intelligenta plattformar, behärskar vi bättre än någon annan koncern."



M5. Nästa år får även M5 en (mestadels optisk) ansiktslyftning. För efterföljaren utvecklar man för tillfället en radsexa med laddhybridteknik.

BMW M

Märkets största dragplåster är den suveräna old school-racern BMW M2 CS men även nya M3 och M4 står i startgroparna, helt utan elektrisk hjälp. Frågan är om det räcker i framtiden?



Markus Flasch, vd BMW M GmbH

"När det gäller elektrifiering och kördynamik ser jag fler möjligheter än problem. Elmotorer är helt enkelt mer anpassningsbara än traditionella drivlinor."

Mercedes-AMG väljer (som så ofta) en annan väg och fokuserar till en början på laddhybrider. Redan till hösten introducerar man nya GT 4-dörrars (X290) PHEV som senare kommer att erbjudas i en värstingsversion med upp till 816 hk.

"För oss handlar det inte om en räckviddsoptimerad hybrid i första hand, utan snarare om att elektrifieringen ökar prestandan och effektiviteten." Ingen Taycanutmanare alltså?

"Vi jobbar självklart med olika koncept. Å ena sidan med ett AMG-derivat av en vanlig Mercedes-modell, men vi jobbar även med andra, lite mer radikala idéer."



M4. Premiär hos handlarna under andra kvartalet 2021 tillsammans med sedanen M3. Drivlinan består av en radsexa (S58) kombinerad med fyrhjulsdraft.



5-serie BEV. M-divisionens nya försökskanin? Icke, den elektrifierade 700-hästars lyxlimpan kommer faktiskt från BMW:s mer civiliserade gren.

Detsamma gäller för BMW M GmbH.

"Det är ju redan vida känt att vi inom en snar framtid kommer att bygga en BMW i4. Plattformen tillåter dessutom att vi även gör en M-modell och med en toppeffekt på 380 kW (510 hk) kan vi nog trolla fram något riktigt roligt där", avslöjar Flasch.

Serietillverkningen av i4 inleds först nästa år. Hur och när resterande bilar dyker upp vet vi dock inte än.

"Det viktigaste för en M-bil är ju trots allt en sak: den måste vara bättre än sin föregångare." Det innebär alltså att M3, M4 och den uppdaterade M5 (samtliga kommer 2021) fortfarande ska förlita sig till en konventionell drivlina.



Audi Sport

RS 3. I slutet av året kommer Audi att presentera sin senaste RS 3, även den här gången med en femcylindrig turbomotor och 400 hk.

Audi Sport

Monsterbilarna RS 6, RS 7 och RS Q8 har redan 48-volts mildhybrid-teknik samtidigt som man har beslutat om produktionen av helt eldrivna e-tron GT. Frågan är bara vilka fler äss man har i rockärmen?

Samtidigt jobbar man tätt ihop med kollegorna från BMW för att utröna teknikens potential med hjälp av en helektrisk BMW 5-serie som lämnar massiva 700 hk. För en M-laddhybrid är grundstenen den för märket typiska körkänslan snarare än lång räckvidd.

Det innebär alltså mindre batterier och lägre vikt men samtidigt sannolikt slutet för en del hyllade motorer. Nästa M5 skulle mycket möjligt kunna komma med en radsexa istället för dagens V8.



e-tron GT. Audis Porsche Taycankusin kommer att byggas i samma fabrik som R8.



R8 GT2. Motorsport för välbärgade är en guldgruva för Audi. Självklart kommer det en efterföljare!

Ryktesvis har man hört samma sak från Mercedes-AMG. Visst var det så att nästa C 63 skulle bli av med några cylindrar, eller hur Herr Moers?

"Nja, låt oss säga så här: i just detta segment kommer vi att omdefiniera drivkällan."

Det säger inte mycket men skulle kunna betyda att vi kommer att se en mindre förbränningsmotor i en laddhybridkonfiguration kombinerad med hög systemspänning och lika hög energiåtervinning samt ett turbokoncept från Formel 1 (med en elmotor mellan turbinen och kompressionshjulet).



992 GT3. I år kommer trackdayfavoriten nummer ett tillbaka till handlarna. Fortfarande helt utan elektrisk draghjälp och utan turbo. Än så länge.

Porsche.

Redan 2013 presenterade man hyperbilen 918 Spyder med laddhybridteknik och numera erbjuder man helt eldrivna Taycan. Nästa stjärna på elbilshimlen är en eldriven 718 med samma dynamiska nivå som en 911 Turbo.



Frank-Steffen Walliser, chef för 911- och 718-serien.

"Jag kan absolut tänka mig delvis elektriska drivlinor så länge de hjälper oss att hålla sugmotorn vid liv."

Högspänning vet man mycket om även hos Porsche. Deras Taycan arbetar ju redan med 800 volts systemspänning. Vad som komma skall i skuggan av märkets elektriska supersportbil? Jo, en eldriven 718 som väger 1,7 ton och som ska erbjuda samma prestanda som en inte alltför gammal 911 Turbo.

Självklart laborerar man på samma tematik även hos Audi.

"Vi får lära oss att tänka annorlunda när det handlar om framtida sportbilar. En efterföljare till dagens R8 kommer kanske inte längre att använda sig av samma konventionella drivlina", förklarar Hoffmann.



Taycan. Elbilen är snabbare, smidigare och framför allt billigare än en Panamera Turbo S E-Hybrid som har laddhybridteknik.

Insteget i RS-världen bildas fortfarande av Audi RS 3 som kommer i ny tappning i slutet av året. Kan man modifiera bilens karakteristiska raka femma så pass mycket att motorn klarar av miljökraven enligt EU7?

"Jadå, vi har utvecklat motsvarande koncept för samtliga RS-drivkällor."

Men vikten då? Kommer bilarna fortsätta att bli allt tyngre?

"Det blir inte ett fullständigt drivmedelssubstitut", förklarar Hoffmann. "Därför tittar vi främst på olika sorters systemintegreringar. Hur kan vi exempelvis sänka vikten för kylsystemet som garanterar en optimal arbetstemperatur för högspänningskomponenterna?"

Det verkar inte som om vi kommer undan den eviga viktfrågan, och kanske är det inte så konstigt. Den höga vikten kan mycket väl förstöra körupplevelserna som trogna kunder betalar så dyrt för.



Boxster E. Redan 2011 utförde man experiment med en eldriven mittmotorsportbil. Den nya elbilen blir dock verklighet först om två år.



Mikael Johnsson, testchef

"Att också kunna köra på bara el blir en frän bonus"

Tunga batterier i framtidens prestandabilar, hur roligt låter det egentligen? Tja, för feta prestandalimousiner som BMW M5 och Audi RS 6 är det knappast en katastrof med elektrifiering. Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid visar att elboosten mer än väl kompenserar för viktökningen (315 kg!) när det gäller acceleration, och kurvkänslan är liksom inte lika utsatt i en redan tung och kompetent bil. Att kunna köra på bara el blir en frän bonus.

Betydligt svårare blir övergången för mer klassiska sportbilar och i ännu högre grad för sådana med trackday-ambitioner. Fast hybriden Honda NSX visade hyfsat tydligt att det inte är omöjligt. Men en ren el-718 på 1,7 ton? Det låter svårt!



Alrik Söderlind, chefredaktör

"Sex cylindrar, en liters slagvolym och 11 000 varv..."

Får jag drömma fritt sitter jag i en liten lätt Porsche Boxster E med en minimal sexcylindrig turobefriad boxermotor på en liter som varvar 11 000 r/min! Den är sammankopplad med två elmotorer – en fram och en bak. Batteripaketet kan ge 30 kWh. Växellådan är givetvis manuell och sexväxlad.

Det betyder en liten bil som med all kräm sammankopplad ger fantastiska prestanda. Boxersexan sjunger högvarvigt och ilsket. Vill jag åka helt tyst och mysigt på el går det givetvis bra och jag klarar lätt all pendling på eldrift.

Men det riktigt fina är att bilen väger så lite med sin lilla bensinmotor och förhållandevis lätta batteripaket. Sport-bilar ska ju vara lätta. Och gärna låta underbart.

Utsläppsvärdena blir självklart mycket låga och det här blir den perfekta och framtidssäkrade samlarsportbilen.

Lite längre fram – 2030 – kommer versionen med fyra elmotorer som driver individuellt på varje hjul, som gör mig till en riktig sladdvirtuos. Maximal kontroll på alla fyra drivhjul och ett lättviktsbatteri på 100 kWh som bara väger 150 kg...



6. Polestars nya inredning görs av PET-flaskor

Redaktören bytbil 2020-02-25

Polestar visar upp konceptbilen Precept med inredning av PET-flaskor och korkvinyl. Utvändigt är bilen misstänkt lik Tesla Model S. – Precept är en deklaration, en vision av vad Polestar står för och vad som gör varumärket relevant, säger vd:n Thomas Ingenlath.



FILM: <https://youtu.be/3-ONhW Jldk>

Efter de två inledande modellerna, laddhybriden Polestar 1 och elbilen Polestar 2, är det dags för konceptbilen Precept.

Den sägs vara en vision av märkets framtida inriktning. Men visst är den misstänkt lik Tesla Model S? Enligt Polestar är det en viktig milsten för deras varumärke och unika designfilosofi.

– Bilen är en respons på de klara utmaningarna som vårt samhälle och industri står inför. Detta är inte en dröm om en avlägsen framtid, Polestar Precept visar framtida fordon och visar hur vi kommer att applicera innovation för att minimera vår miljöpåverkan, säger Thomas Ingenlath.

I grillen sitter något Polestar kallar för SmartZone, som ska göra att bilen kan se själv för att vara självkörande. Precis som på Audi E-tron är backspeglarna ersatta av kameror. Och precis som på Tesla finns ett panoramaglastak. Och precis som på elbilen BMW i3 är en del av inredningen gjort av återvunna material. Sätena är stickade av gamla återvunna PET-flaskor, resten är gjort av korkvinyl. Mattorna är av fisknät.

Instrumentbrädan påminner starkt om Tesla Model 3 med en stor skärm, Polestar har dock en liten display i förarens blickfält.

Bilen visas upp på Genève's bilsalong med start 5 mars.



7. Svenske Mercedes-chefen lägger ner modeller och sparkar chefer

Maths Nilsson 2020-02-21

Ola Källenius tar fram storsläggan - så ska han få ordning på krisen i Daimler



Nu tar svenske vd:n Ola Källenius fram storsläggan för att få ordning på Mercedes-Benz. Flera mindre populära lyxmodeller kommer att läggas ner. Dessutom sparkar han flera chefer.



Det går knappast att säga att Daimlers nye svenske vd Ola Källenius kom till ett dukat bord. I själva verket ärvde han flera dolda jätteproblem från sin hyllade företrädare Dieter Zetsche, 66. Ola Källenius har bland annat fått en växande dieselskandal på halsen, tvingats lägga ner jättefloppen X-Class och lansera ett stort sparpaket för att komma tillrätta med skenande kostnader inom Daimler.



Men det verkar inte räcka, utsikterna för 2020 ser riktigt dystra ut för Mercedes och nu tvingas Ola Källenius ta till riktiga krafttag för att vända företaget.

Efter att Källenius redan lagt ner pickupen X-Class kommer han nu slakta ett antal andra modeller. Svensken lägger ner S-Class Coupé och S-Class Cabriolet. De ersätts i stället av den nya SL-modellen, uppger Handelsbladet.

Två andra modeller som sannolikt läggs ner är 4-dörrars AMG GT samt CLS fyrdörrars kupé som ersätts av en ny elbil. Samtidigt ska Mercedes förnya 32 olika modeller inklusive C-, S- och SL-klass samt presentera en faceliftad E-klass. Dessutom kommer A- och B-klass i de elektrifierade modellerna EQA och EQB.

Ola Källenius har också lanserat flera sparpaket där den totala konsekvensen sägs bli att 15 000 personer får lämna Daimler. Nu gör han också rejäla ommöbleringar i företagets högsta exekutiva ledning. Chefen för Mercedes skåpbilar, Wilfried Porths, får sparken och Ola Källenius tar temporärt över hans jobb. En av anledningarna är fiaskot med X-class.

Daimlers utvecklingschef Markus Schäfer får en utökad roll och blir Ola Källenius högra hand och får en ny titel: COO.

Mercedes finanschef Frank Lindenberg får sparken och ersätts av Daimlers ekonomichef Harald Wilhelm. Alla förändringar ska vara på plats den 1 april.

– Styrelsen är övertygad om att den nya strukturen innebär att företaget är ännu bättre positionerat för att möta framtidens utmaningar, säger Manfred Bischoff, styrelseordförande.



8. Hyundai och Kias lösning gör automatväxellådan smartare

John Edgren 2020-02-25 10:37

Biljättarna kontrollerar automatväxellådan med ai. Efter en analys av vägen och trafikförhållandena så skiftar systemet automatiskt till den mest förmånliga växeln.



Dagens automatväxellådor kontrolleras av en dator som ofta kan erbjuda olika körlägen, men det är ändå förarens gasfot som styr skiftet mellan växlar. Nu har dock Hyundai och Kia utvecklat ICT Connected Shift System. Det är en förutseende informationsteknik som tar kommando över automatväxellådan.

Istället för att utgå från gaspåslaget och det körläge som föraren har valt så skiftar lösningen automatiskt till den för ögonblicket mest förmånliga växeln. Detta efter en analys av vägen och de trafikförhållanden som råder.

För ändamålet används bland annat kameror som håller koll på vägfilerna. Den radar som är kopplad till bilens automatiska avståndshållare mäter hastighet och avstånd till andra fordon. Och ett navigationssystem med exakta 3d-kartor ger allt från vägbanans lutning till hur skarpa kurvorna är samt information om övrig trafik.

Läs mer: [Bugatti planerar elbil – satsar på tillgänglighet](#)

Enligt fordonskoncernen är systemet det första i sitt slag. Hjärtat är ny mjukvara med artificiell intelligens i växellådans styrenhet. Med utgångspunkt från sensorerna avgör en algoritm när växlingar är lämpliga. Om fordonet exempelvis ska sakta in och radarn inte upptäcker några hinder så kan växellådan frikoppla för att spara bränsle.

När koncernen testade ett fordon med ICT Connected Shift System på ett vägavsnitt med skarpa kurvor så sjönk antalet växlingar i kurvorna med cirka 43 procent jämfört med en vanlig automatväxellåda. Enligt uppgift ska systemet dessutom ha minskat bilens anläggning av bromsarna med cirka elva procent.

Läs mer: [Få ville ha den – nu dumpar Mercedes sin fiasko-modell](#)

Vid snabb acceleration för att ta sig ut på motorvägen så ställde växellådan automatiskt in sportläget, för att sedan återgå till det ordinarie körläget när bilen väl befann sig i trafikflödet. Även motorbromsning fungerade väl när föraren släppte på gasen, exempelvis för vägbulor och långa nedförsbackar.

Lösningen tros komma ännu mer till sin rätt i framtidens autonoma fordon, där tekniken bland annat kan bidra till en lägre bränslekonsumtion. Under utvecklingen har Hyundai och Kia lämnat in över 40 patentansökningar i Sydkorea såväl som i andra länder. Koncernen ska jobba vidare med systemet för att sedan rulla ut tekniken i framtida modeller. Det skriver Hyundai i ett [pressmeddelande](#).

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR



[Biljätten miljardinvesterar i billiga brittiska elskåpbilar](#)



[Få ville ha den – nu dumpar Mercedes sin fiasko-modell](#)



[Bugatti planerar elbil – satsar på tillgänglighet](#)

9. Renault: Räckvidd på 100 mil är onödigt och ineffektivt

Publicerad 2020-02-25 10:24 text Erik Söderholm

"Vi kommer inte delta i batterikapprustningen", säger Renaults elbilschef.



Renault har gjort precis tvärt om jämfört med många konkurrenter. Elbilen Zoe lanserades för flera år sedan och först nu kommer flera laddhybridmodeller, bland annat [Megane och suven Captur](#).

Nu lanseras dessutom en [eldriven version av småbilen Twingo](#) – som dock inte ska säljas i Sverige – och Renaults lågprissyskon Dacia ska lansera en [billig elbil](#). I en intervju med [tyska elbilssajten Edison](#) förklarar Renaults elbilschef Emmanuel Bouvier att 2020 blir genombrottsåret för elbilarna på bred front.

– **Absolut. De senaste** två åren har vi redan sett ökad efterfrågan på elbilar. Bara det senaste året har försäljningen i Europa ökat med 75 procent. Vi har nu nått en punkt där många av de hinder som stoppade försäljningen tidigare har försvunnit, säger han och nämner bland annat räckviddsångest som i allt större utsträckning försvinner när räckvidden i nya elbilar blir allt längre, och även att laddstolparna blir allt synligare för bilisterna vilket ökar förtroendet för att elbilarna går att ladda längs vägen.

Hittills har Renault alltså koncentrerat sig på småbilen Zoe när det gäller eldrift, och den större modellen Fluence har inte sålts i Europa på många år. Emmanuel Bouvier ger dock en tydlig hint om att Renault ska lansera större elbilar framöver.

En trend som Renault däremot inte tänker hoppa på är konkurrenternas tävling om att bygga större och tyngre batterier för att få ännu längre räckvidd.

– Nej, vi kommer inte delta i den kapprustningen. Om vi erbjuder större batterier är det inte av prestigeskäl. Vi ska ha ett rimligt erbjudande i varje segment för att möta kundernas efterfrågan. En räckvidd på 35 mil är mer än tillräckligt för de flesta elbilsköparna som väljer en bil i B-segmentet. I C-segmentet där bilarna har mer utrymme och används mer för längre resor ska räckvidden vara på 40–50 mil. Men absolut inte på 100 mil. Det skulle vara ineffektivt, inte bara när det gäller kostnad utan också på grund av resursslöseriet.

Relaterade artiklar

[Officiellt: Dacia ska lansera billig elbil i Europa](#)
[Ny budgetelbil på ingång med hyfsad räckvidd och lågt pris.](#)



[Officiell: Renault Twingo ZE är en eldriven utmanare till Volkswagen e-Up](#)
[Men svenska köpare snuvas på den nya utmanaren.](#)



[Nu kommer Renault Megane som laddhybrid](#)
[Snart kommer en ny kombimodell med laddhybridteknik till Sverige. 4](#)

10. Fiat har börjat bygga eldrivna 500 i smyg

Publicerad 2020-02-24 19:20

Text Erik Söderholm

13 år efter premiären får minstingen Fiat 500 eldrift, "på riktigt" den här gången.



Bilden visar Fiat 500 som mildhybrid, inte elbil.

Den tidigare chefen för Fiat/Chrysler-koncernen, Sergio Marchionne, var rabiat motståndare till det mesta som hade med eldrift att göra. När Fiat lanserade en eldriven version av småbilen 500 som bara skulle säljas i Kalifornien för att möta vissa avgaskrav rådde han ingen att köpa den – eftersom Fiat förlorade så mycket pengar på den.

Nu gör dock Fiat ett nytt försök. En [helt eldriven version av Fiat 500](#) är återigen på gång och den ska visas upp officiellt i juni. Fabriken i italienska Turin är dock färdigbyggd nu och har redan börjat bygga förserieexemplar, uppger Fiat i ett pressmeddelande.

I samma fabrik förbereds också för produktion av Maserati Ghibli med hybriddrift. Totalt har upprustningen och förberedelserna för att bygga elektrifierade modeller gått loss på 7,4 miljarder kronor.

En eldriven Fiat 500 är ett väntat drag med tanke på att konkurrenter som Honda e, Renault Twingo ZE och Mini Cooper SE nyligen dykt upp på elbilsmarknaden. Eftersom bilen främst körs i stadstrafik behövs heller inget jättebatteri. Det finns dock inga uppgifter om pris, batteristorlek eller räckvidd i nuläget.

Fiat 500 fyller 13 år i år och det har länge varit hög tid för en helt ny modell, men nu verkar det alltså vara en eldriven version som Fiat satsar på istället. Dessutom kommer en [mildhybridversion av Fiat 500](#) med bensinmotor som vi [redan provkört](#).

Erik Söderholm

Feber

11. Nya Hyundai i10 blir din för 138 900 kronor

AV BOBBY GREEN 2020-02-26 KL 10:00

Dags för lansering



FILM: <https://youtu.be/PFZhMpFytFU>

I höstas rullade Hyundai ut nya i10 och nyligen även uppdaterade i20 och i30. Det är nu dags att lansera i10 i Sverige och därmed har vi fått ett svenskt pris. Bilen kostar från 138.900 kronor och för den pengan får du en trecylindrig bensinsnurr på 1,0 liter som ger 67 hästkrafter och 96 newtonmeter i vrid. Drivningen sker som väntat på framhjulen och dit kommer kraften via antingen en fempetad manuell låda eller en femstegad robotiserad automat. Bilen kommer till handlare i april.



12. Audi E-tron S har tre elmotorer för mer fart

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-02-24, 14:56

Audi gör sportiga S-versioner av E-tron och E-tron Sportback. De får tre elmotorer som levererar rejält mer kraft.



De tre elmotorerna gör att systemeffekten ökar från 435 till 503 hästkrafter. Vridmomentet ökar från 808 till 973 Nm. Tillsammans gör det att 0-100 km/h går på 4,5 sekunder istället för 5,7 sekunder.

S-versionerna ska vara roligare att köra, bland annat för att mer kraft skickas till bakhjulen. Audi har också utvecklat en mer avancerad fyrhjulsdrivning med aktiv momentstyrning, så kallad "torque vectoring", för att skicka ut kraften till rätt hjul vid rätt tillfälle.

Naturligtvis kommer en del designdetaljer att skilja ut S-modellerna och vi kan också tänka oss en lite sportigare chassisetting.

Audi har ännu inte meddelat några priser eller de detaljerade specifikationerna.

[Nytt elbilstest visar: Tesla Model X är effektivare än Audi e-tron](#)

[Audi lanserar en billigare e-tron med kortare räckvidd](#)



Magnus Fröderberg

13. DS 9 officiell – en sedan byggd i Kina

Jan-Erik Berggren

25 februari 2020

Suv efter suv efter suv. Men så kommer det plötsligt en – sedan. DS presenterar nya DS 9, en premiumsedan med extra mycket utrymme i baksätet. Drivlinan blir förstås elektrifierad.



Peugeot har redan börjat sälja sin nya [508](#) och därmed är det fritt fram för övriga i [PSA-koncernen](#) att visa sina stora modeller. DS är tvåa på bollen och bygger en stor sedan på PSA-plattformen FMP2.

Det blir samma laddhybrid drivlina som visats i 508 och [3008](#). DS 9 får det lite mindre batteriet, samma som i 508, på 11,9 kWh vilket ska räcka för att köra bilen bara på el i fyra till fem mil. Total uteffekt från hybrid drivlinan är 225 hästkrafter.

Lite senare kompletteras DS 9 med drivlina på 250 hästkrafter och lite längre räckvidd samt en fyrhjulsdreven version på 360 hästkrafter. På vissa marknader ska DS 9 också säljas utan elektrifiering med den svagare bensinmotorn.

LÄS MER: [Provkörning av DS 7 Crossback Puretech 300 4x4 E-Tense](#)

DS satsar framför allt på komfort och i DS 9 handlar det om extra mycket utrymme i baksätet. Bilen är 4,93 meter lång och med lång hjulbas betyder det extra mycket benutrymme i baksätet. Alla säten bak får värme, kyla och massage.

Vi känner igen flera designdetaljer från DS-bilarna [DS 7 Crossback](#) och [DS 3 Crossback](#). Bland annat då prismorna i inredningen, grillen och de lite speciella DS Wings.



För att se till att alla åker så bekvämt som möjligt får DS 9 Active Scan Suspension som scannar av vägen och omgivningen och snabbt anpassar stötdämpningen efter underlaget. DS satsar också på laminerade glas som ska stänga ute ljud och en exklusiv ljudanläggning från Focal för rätt ljudupplevelse inne i bilen.

LÄS MER: [PSA flyttar fokus från pekskärmen till mobilen](#)

DS 9 ska byggas i Kina och med tanke på det extra stora baksätet och komforten blir Kina den viktigaste marknaden för den nya sedanen.



[GALLERI](#)
[DS 9 sedan](#)
[8 bilder](#)

14. Redan kö – hybriden kan bli en bra affär

Rolf Gildenlöw Publicerad 2020-02-25

Kön med hugade spekulanter är redan lång och många har skrivit på köpeavtalet utan att ens ha sett den laddbara Superb iV. Det här är bilen som Skoda inte tänker ödsla alltför många reklamkronor på.



Svart som synden, men den som kör laddbara Skoda Superb iV kan åtminstone glädjas åt ett tämligen rent miljösamvete.

I december fyller den tjeckiska biltillverkaren Skoda 125 år, även om företaget under de första 30 åren faktiskt hette Laurin & Klement. Det var inte förrän Emil Skoda tagit över rulljanssen som den första Superb-modellen byggdes. Året var 1934 och bilen var stor och lyxig med mullrande V8-motor.

Men den fick bara vara med till andra världskriget slut. Då förstatligades fabriken och modellen lades ned. Inte förrän 2001, ett decennium efter att Volkswagen gått in som ny ägare, kom Superb tillbaka. Som märkets flottaste modell.

Efter trassel med uppdateringar och väntan på komponenter, med en växande kö av sugna köpare som följd, är Superb nu här även som laddhybrid. Klassad som miljöbil.

Den lite kryptiska modellbeteckningen "iV" kan utläsas Intelligent Vehicle. Eller något annat adjektiv på bokstaven i; innovativ, individuell, inspirerande ... Importerad är den i alla fall. Från tjeckiska Kvasiny

Skoda Superb är byggd på samma MQB-plattform som VW Passat, fast en decimeter längre mellan hjulaxlarna. Laddhybriden Superb iV är följaktligen då också tekniskt identisk med laddbara Passat GTE, som ju blev en bästsäljare redan i höstas. Framförallt som tjänstebil. Nu utmanas den alltså av kusinen från Tjeckien, som är både rymligare och billigare.

Systemeffekten från bensin- och elmotorn är densamma, 218 hästkrafter, och bilens prestanda är i stort sett också samma som hos Passat GTE.



Batteriet på 13 kWh ska räcka till drygt fem mils körning. Men bara om det är sommarvarmt och vindstilla. Med utetemperaturer runt nollan kom jag som bäst 37 kilometer. Fast om jag mestadels tar bilen till och från jobbet, veckohandlar och sköter mina träningspass i den kommunala sporthallen, så räcker det gott och väl.

För dig som aldrig kört en laddbar bil kan det ta en stund att vänja sig vid en del nya inställningar, och inledningsvis kanske mest vid att det inte uppstår något ljud när du trycker på startknappen. Den enda bekräftelsen på att bilen är körklar är ordet "ready" invid hastighetsmätaren.

Fast helt ljudlös är bilen inte när du kör iväg. Numera är det krav på att även en elbil måste surra, för att varna fotgängare och cyklister. Det ljudet alstras i låg fart av en ljudgenerator.



Priserna för Superb iV börjar på 435 500 kronor och det har gjorts gällande att den svenska generalagenten förhandlat sig till ett lägre fabrikspris med motiveringen att modellen inte behöver någon dyr marknadsföring – den säljer sig själv. Sanningen är väl att alla laddbara bilar just nu säljer bra i Sverige och att konkurrensen är mördande. Hos Skoda Sverige kalkylerar man med att det kommer att stå iV bakpå 75 procent av årets sålda Superb.

Miljörabatten för Superb iV hamnar runt 32 000 kronor, beroende på hur mycket betungande extrautrustning du hänger på. Högre vikt ger högre utsläpp – och lägre bonus. Dragkrok och panoramaglastak tillhör de tyngre grejerna.

Jag kör Sportline som kostar drygt 50 000 kronor extra och bland annat inkluderar sportchassi, eluppvärmd ratt och gigantiska 19-tumsfälgar. Den varma ratten är skön under vinterhalvåret men det där med sportchassi och jättehjul känns lite malplacerat på en miljöbil. Dessutom för de sistnämnda ett jäkla oväsen.

Att man i hybridläge skulle kunna komma undan med 0,16 liter bensin per mil kräver en väldigt lätt högerfot och, åter igen, sommartemperaturer och helst medvind. Bilen räknade själv ut min medelförbrukning till drygt 0,32 liter, alltså dubbelt upp, men det kändes ändå rätt fantastiskt att efter en färd på knappt 20 mil, för att lämna tillbaka bilen till generalagenten, svänga in på macken och tanka – 6,5 liter. Mer gick inte att få i.

Skoda Superb slår i vanlig ordning alla konkurrenter i klassen när det handlar om innerutrymmen.

Att batteriet stjälar 150 liter från bagageutrymmet är knappt märkbart eftersom det främst är facket för reservhjulet som fått stryka på foten. Istället skickar Skoda med en reparationsats och en liten kompressor.

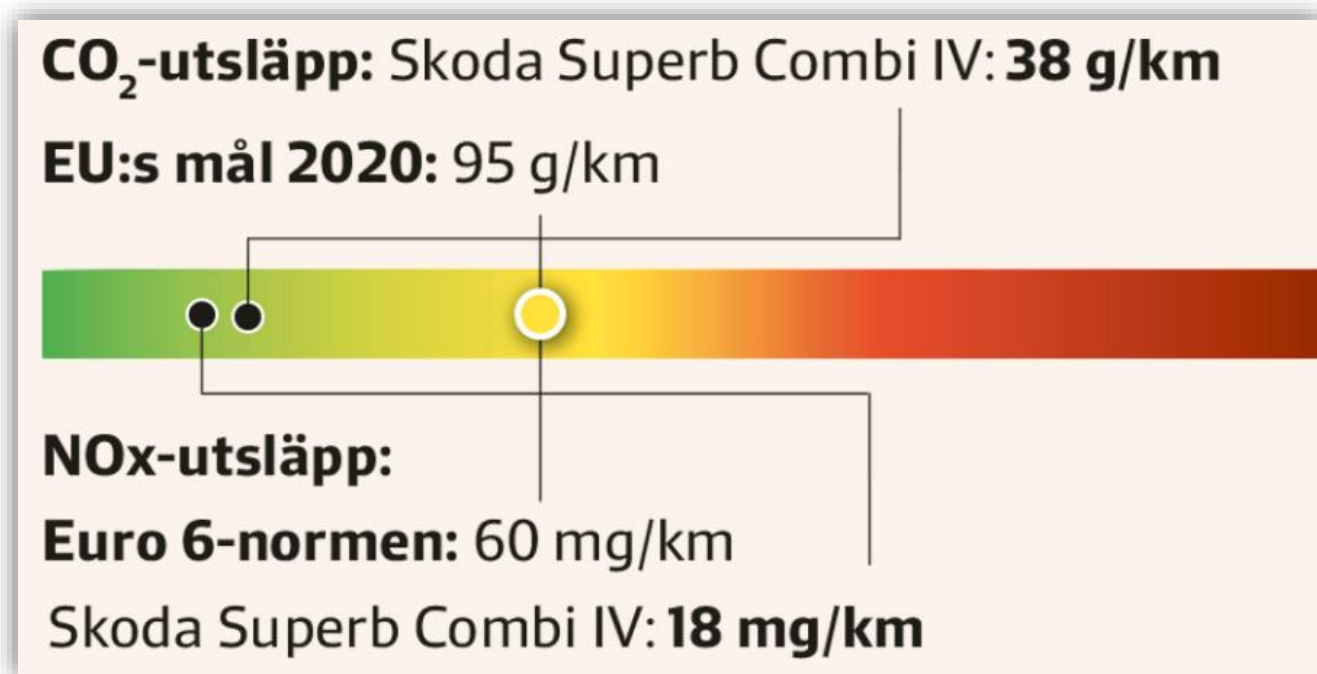
Om Superb iV kommer att klå kusinen Passat GTE ska jag låta vara osagt, eftersom de allra flesta laddbara bilar just nu går till företag. Förmånsvärdet, som bokstavligen är mycket förmånligt, gör dem alla till eftertraktade tjänstebilar. Dessutom vill de flesta företag i dag visa att de värnar miljön.

För gemene man, som ska betala bilköpet ur egen ficka, blir de här bilarna förmodligen mest eftertraktade först på begagnatmarknaden om ett par år. Då kan det vara bra att veta att en elmotor är i stort sett underhållsfri och slits betydligt mindre än en bensinmotor.



Specifikationer | Skoda Superb Combi IV

Grundpris:	435 500 kr (minus miljöbilsbonus).
Förbrukning:	Bensin 1,6 liter/100 km; el 172 Wh/100 km (WLTP).
Räckvidd på el:	51 km (WLTP).
Koldioxidutsläpp:	38 g/km (WLTP).
Koldioxidutsläpp:	18 mg/km.
Motor:	1,4-liters bensin plus synkron elmotor.
Kraftöverföring:	6-stegad DSG, framhjulsdreven.
Skatt:	360 kronor.
Max systemeffekt:	218 hästkrafter.
Max vridmoment:	400 Nm vid 1 550–3 500 varv/min.
Tjänstevikt:	1 888 kg.
Längd/bredd/höjd:	4,86/1,86/1,48 meter.
Bagageutrymme:	510–1 800 liter.
Acc. 0–100 km/h:	7,8 sek.
Toppfart:	224 km/h.



Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

Bensinmotorn ger 156 hästkrafter och elmotorn 115 hästar. Systemeffekten är 218 hästkrafter. Dubbelkopplingsväxellådan har sex steg. Tre driftlägen; sport, ren eldrift och hybrid.

Ekonomi/miljö

Betyg: 5 av 6

Jämförelsevis bra pris efter avdrag för miljöbonus, låg skatt och förväntat bra andrahandsvärde. Nollutsläpp bara när man kör i E-mode, men även i hybridläget är förbrukning och utsläpp låga. Räckvidden på el är så här års starkt reducerad.

Köregenskaper

Betyg: 4 av 6

Superb iV är byggd på Volkswagens MQB-plattform. Bra prestanda och batteriets låga placering ger väl avvägda köregenskaperna. Testbilen har 19-tumsfälgar som höjer förbrukningen – och bullernivån.

Säkerhet**Betyg: 5 av 6**

Vanliga Superb fick toppbetyg i Euro NCAP:s krock- och säkerhetstest 2015 och det bör gälla även laddbara iV. Enda anmärkningen gäller vindrutestolparna som kan orsaka svåra skador vid kollision med oskyddade trafikanter. Alla viktiga säkerhetssystem är standard.

Helhet**Betyg: 5 av 6**

Kan bli en lika eftertraktad tjänstebil som kusinen VW Passat GTE. Säker, komfortabel och rymligast i klassen. Miljöbilsbonus, låg skatt och starkt andrahandsvärde. Kan bli en bra affär både för plånboken och miljön.

Två rivaler**Volvo V60 T6 Twin Engine**

494 900 kronor.

340 hk.

45 gr/km.

Max 55 kilometer på enbart el enligt WLTP.

**Kia Optima 2,0 GDi PHEV**

415 700 kronor.

205 hk.

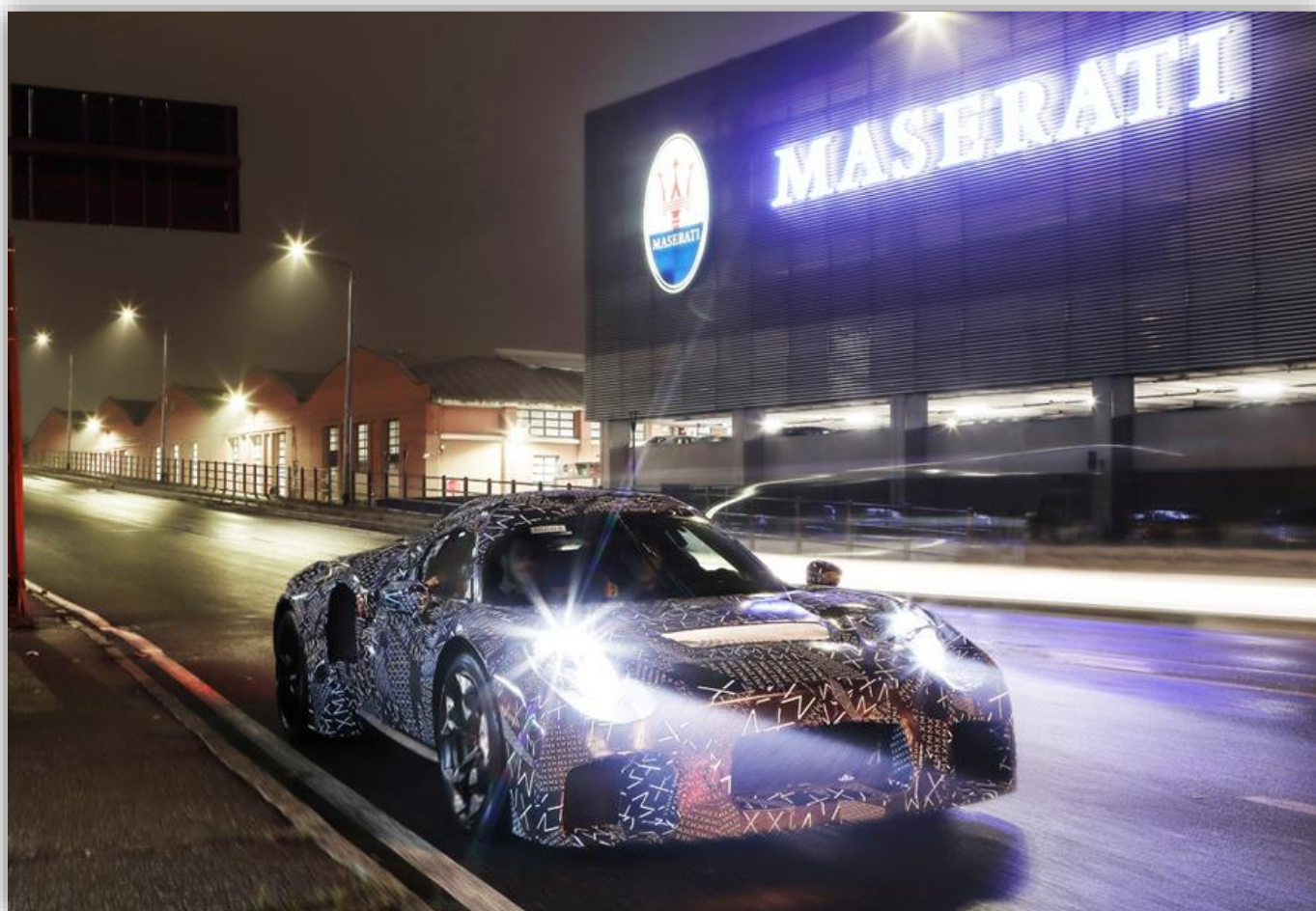
34 gr/km.

Max 53 kilometer på enbart el enligt WLTP.

15. Ny supersportbil: Maserati MC20

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-02-24, 15:31

Maseratis supersportbil som kommer senare i år ska kallas MC20. Till skillnad mot föregångaren MC12 görs motorn i MC20 av Maserati själva.



Maserati MC20 provkörs utanför fabriken i italienska Modena.

Maserati MC12 lanserades 2004 och är en Ferrari Enzo med lägre kaross. Maserati framhäver att efterträdaren MC20 kommer att ha en motor som Maserati själv utvecklat och kommer att tillverka. Motorn kommer att användas i flera olika modeller framöver.

Modellbeteckningen MC20 står för Maserati Corse 20. Siffrorna syftar givetvis på att modellen lanseras det här året. Ett år som kommer bli betydelsefullt för Maserati. Förutom supersportbilen MC20 kommer även [Maseratis första laddhybridbil](#) samt facelift av suven Levante och sedanen Ghibli att lanseras under året.

Maserati MC20 kommer att säljas i flera olika versioner, antingen med hybriddrift eller helt elektrisk, som kupé eller som cabriolet. Kupéversionen presenteras vid en stor tillställning i maj i år. Cabrioleten kommer att presenteras nästa år.

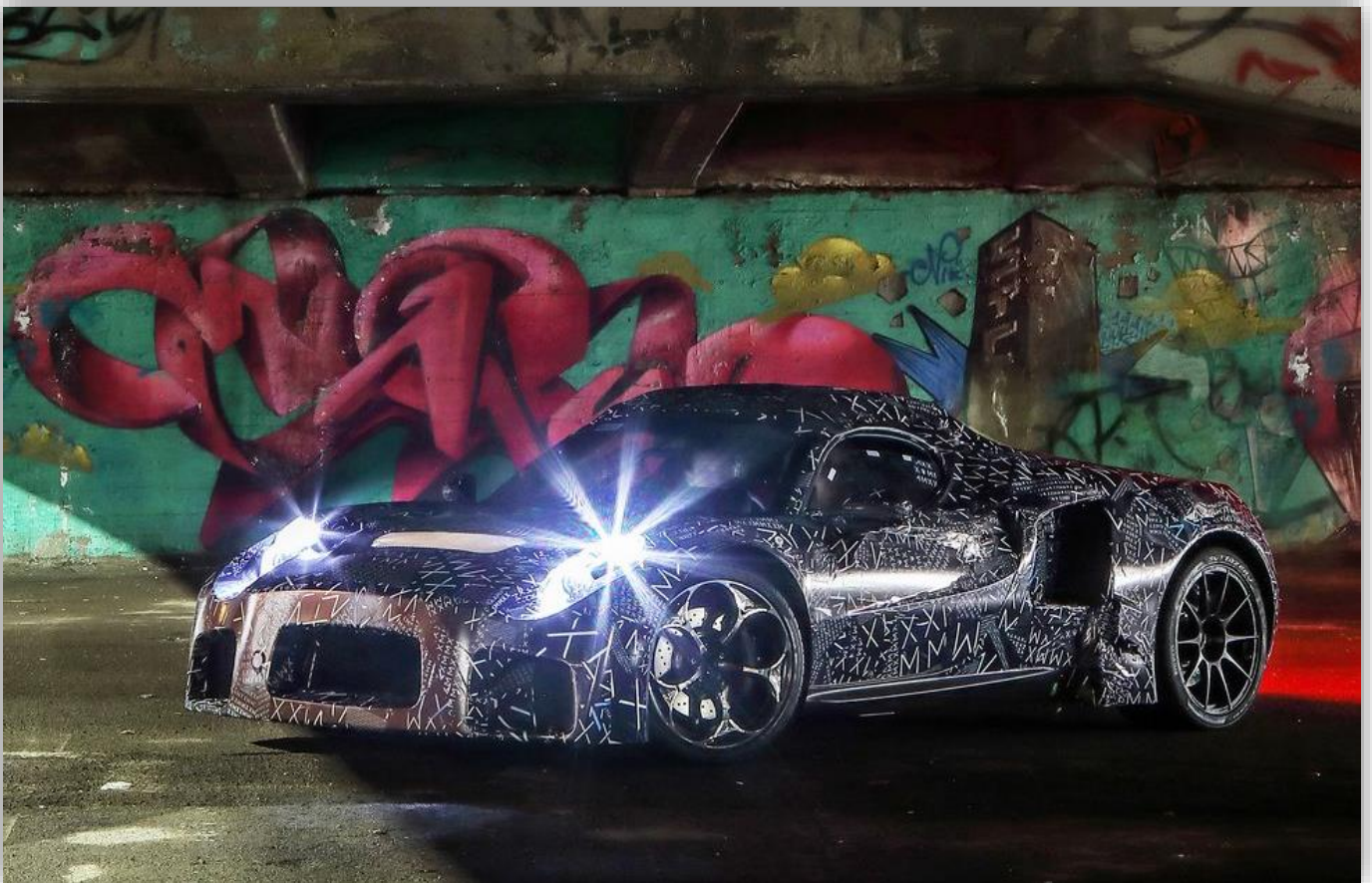
Den nya supersportbilen kommer att byggas vid Maseratis huvudkontor i Modena.

Visa kommentarer

MC20 verkar ju riktigt fräck!



*MC12 som kom 2004 var Maseratis första tävlingsbil på 37 år.
Det finns inga kända planer på att Maserati ska tävla med MC20.*



[Till salu: Maserati Quattroporte – som kombi!](#)

[Maserati Levante är märkets första suv – så här ser den ut](#)

[Månadens galnaste garage finns i Japan](#)

Av Magnus Fröderberg

16. Här är flygvapnets nya klargöringsfordon

Johan Kristensson

2020-02-24 07:24

Dallasjeeparnas historia inom Försvarsmakten tycks vara all. Nu ersätts de kritiserade fordonen av nya från Mercedes-Benz med 17 tons bogservikt.



Terrängbil 15 (TGB 15).

För ett år sedan riktade skyddsombud på Försvarsmakten kritik mot att de så kallade Dallasjeeparna (Jeep Gladiator) togs i drift igen, vilket [SVT Nyheter rapporterade om](#). Fordonen var alltför ålderdomliga gällande trafiksäkerhet och miljöhänsyn, ansåg ombuden.

Beslutet att ta dem i drift kom sedan Försvarsmakten bestämt sig för att börja använda sig av så kallad spridd klargörning av flygplanen, en ny variant av den ursprungliga formen rörlig klargörning som var skälet till att Dallasjeeparna köptes in 1981. Innan dess taxade flygplanen fram till klargörningsfordonen i stället för tvärtom.

90 fordon beställda

Försvarets materielverk (FMV) meddelar nu att kontrakt har tecknats gällande leverans av 90 stycken nya klargöringsfordon, till ett värde av cirka 200 miljoner kronor. Tillverkaren är Mercedes-Benz och modellen är i grunden samma som försvarets befintliga fordon TGB 15, GW CDI 6x6(Terrängbil 15). I den civila version kallas modellen för Mercedes-Benz G300 och har tillverkats sedan 1979.

De nu beställda klargöringsfordonen kommer senare att byggas om för att passa verksamheterna vid stridsflygkompanierna respektive helikopterskvadronerna.



Klargöringsbil 9711, en Jeep Gladiator även kallad för Dallasjeep.

17 tons bogservikt

För att klara av att dra fullutrustade stridsflygplan och tunga helikoptrar har svänggradierna och bogserförmågan på imponerande 17 ton särskilt testats vid FMV:s enhet Test och evaluering. Testerna gav överlag positiva resultat men "behov av vissa åtgärder" identifierades även.

Kontraktsvärdet 200 miljoner kronor innefattar även typarbete, utbildning, dokumentation och systemsäkerhetsarbete.

Försvarsmakten beräknar att fordonen kommer att levereras under 2021 och 2022, [eventuellt med start redan i slutet av året](#).

Fakta: TGB 15

Modell: Mercedes-Benz G300 6x6

Totalvikt: 6 500 kg

Lastvikt: 2 080 kg

Dragvikt: 2 500 kg

Bogservikt (FMV T&E): 17 000 kg

Längd: 6 350 mm

Bredd: 2 150 mm

Höjd: 2 400 mm

Svängradie: 7 500 (h)/8 100 (v) mm

Besättning: 1 förare/3 passagerare

Källa: Försvarsmakten



17. Nio döda i fyrhjulingsolyckor och 60 skadade i mopedbilar

Redaktören bytbil

2020-02-24

Nu tar Trafikverket till krafttag - så ska olyckorna pressas ner



Nu tar Trafikverket till krafttag för att få ner olyckorna med mopedbilar och fyrhjulingar. Förra året dödades nio personer i olyckor med fyrhjulingar – 60 skadades i olyckor med mopedbilar.

Här är några av alla åtgärder som planeras för att få ner antalet olyckor.

Trafikolyckorna i Sverige minskar och förra året dödades förra människor än något annat år i modern tid. Men olyckskurvan över fyrhjulingar och mopedbilar går åt motsatt håll. Förra året omkom nio människor i olyckor med fyrhjulingar. Nu satsar Trafikverket tillsammans med 18 andra aktörer för att få ner olyckorna och göra fordonen säkrare.

Det finns i dag cirka 190 000 registrerade fyrhjulingar och 12 000 mopedbilar i Sverige. Cirka 60 personer skadas i olyckor med mopedbilar varje år.

– Vi behöver samla kunskapsläget för att kunna prioritera rätt insatser. Nollvisionen och nuvarande etappmål kräver en kombination av effektiva åtgärder på både kort och lång sikt, för att uppnå en säker trafik med fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap, säger utredningsledare Jörgen Persson Trafikverket.



Här är punkterna som ska få fyrhjulingarna säkrare:

- Ökad användning av hjälm: 4 av 10 omkom på grund av huvudskada.
- Ökad användning av störtbåge: 7 av 10 omkom i en olycka där fyrhjulingen välte vid trafik på väg.
- Ökad användning av alkohol: 7 av 10 omkomna förare var alkohol- eller drogpåverkade.
- Minskad användning av terränghjulingar på allmänna vägar: Fyrhjulingar registrerade som terränghjulingar får normalt bara köras på enskild väg och korsa allmän väg. Det är därför oroande att nästan 4 av 10 omkomna på terränghjuling omkom på en väg med statlig eller kommunal väghållare.
- Minskad användning av fyrhjulingar av barn: 1 av 10 förare som omkom var under 16 år.
- Förbättrad information och ökad utbildning i riskmedvetenhet och säker körning: Reglerna för fyrhjulingar är komplicerade, och det finns stor okunnighet om vad som gäller och om konsekvenserna av att inte följa reglerna.

– Många dödsolyckor med fyrhjulingar kan undvikas om föraren använder hjälm och har en fyrhjuling försedd med en störtbåge som ger ett överlevnadsutrymme om den välter vilket är vanligt vid dödsolyckor, säger Jörgen Persson.

För mopedbilar pekas följande insatsområden ut:

- Ökad användning av bälte: Endast en av de fyra som omkom i olyckor med mopedbil under perioden 2008–2017 använde bilbälte. Bältespåminnare bör införas.
- Förbättrad fordonssäkerhet: Mopedbilar behöver ha bättre krocksäkerhet och körsäkerhet, exempelvis krav på vinterdäck.
- Möjligheten att införa kontrollbesiktning: Det finns inget krav på kontrollbesiktning av mopedbilar. Effekten av ett sådant krav bör utredas.



18. Äger bilar för 500 miljoner kr - här är hela Jay Lenos galna samling

Maths Nilsson 2020-02-21

Därför vägrar stjärnan att köpa en enda Ferrari



FILM: <https://youtu.be/uV2EM7zanyM?t=42>

Programledaren Jay Leno har en av världens dyrbaraste bilsamlingar – över 180 bilar värda en halv miljard kronor.

Vad få vet är att några av favoritbilarna är de vardagliga åken Buick Roadmaster, Fiat 500 – och Saab 93.

Men den allra världfullaste och käraste bilen är den legendariska McLaren F1.

– Jag kan bara inte sluta köra den, det är den perfekta blandningen mellan vetenskap och teknik, berättar Jay Leno.

Jay Leno, 69, gjorde tidigare världssuccé som programledare för talkshowen "The tonight show". Sedan han pensionerade sig från programmet har Leno gått en ny vår till mötes – som bilprogramledare för "Jay Leno's Garage". Programmet har blivit en stor framgång både på CNBC och via Youtube.

Inte undra på – Jay Lenos bilintresse är verkligen genuint. Jay Leno har blivit miljardär på sitt programledarskap, och en stor del av pengarna har han plöjt ner i sin bilsamling, som är en av världens främsta. Totalt äger Jay Leno över 180 bilar och ett 150-tal motorcyklar.

Jay Leno är barnlös, och bryr sig inte om kläder, så bilarna har verkligen blivit hans ögonstenar.

– Jag är ingen vän av shopping. Jag är ointresserad av kläder. Det verkar totalt slöseri med pengar, bara jag har kläder att täcka min kropp med har han berättat.

Miljardären går nästan alltid klädd i en urtvättad jeansskjorta och ett par jeans. När det gäller bilar har han dock inte sparat på pengarna, här nedan kan du se hela listan på hans bilsamling.



Den allra dyraste bilen är den legendariska McLaren F1 som bara den är värd över 100 miljoner kronor. En bil Jay Leno aldrig kommer att sälja.

– Jag kan inte sluta köra den, har han berättat.

Han är dock väldigt förtjust i flera vardagliga åk. Hans första bil var en Buick Roadmaster, och den äger han fortfarande och kör ofta.

Italienska bilar verkar ligga Leno varmt om hjärtat eftersom han har en italiensk mor. Samlingen innehåller åtskilliga Lamborghini, men märkligt nog inte en enda Ferrari. Däremot en liten Fiat 500 Topolino som Jay Leno älskar att köra.

– Missförstå mig rätt. Jag gillar Ferrari och tycker att det är en fantastisk bil. Men varje gång jag går in till återförsäljare lägger de på pengar på priset, det är bara bullshit! har han sagt.

Samlingen innehåller även en svensk pärla. En Saab 93 tvåtakt av 1958 års modell är en av Jay Lenos stora favoriter.

– En väns mamma hade en sån här, vi brukade ta ut den och bomba runt i den. Den hade något som kallades frihjul, en väldigt udda känsla att bilen fortsätter i samma fart när man tar bort foten från gasen. Jag har alltid älskat de här bilarna.

Bilen är direktimporterad från Sverige och i verklig mint condition.

– Du behöver inte en McLaren eller Ferrari för att ha kul, den här bilen får mig att le, säger han.

Vissa rykten gör gällande att Jay Leno även behöll den Koenigsegg som grundaren Christian von Koenigsegg visade upp i "Jay Leno's Garage", men de uppgifterna är obekräftade.

Jay Lenos bilsamling

289 AC Cobra

427 Shelby Cobra

2017 Acura NSX VIN 003

1906 Advance Steam Traction Engine

1941 American LaFrance Series 600 pumper V-12 Firetruck

1916 Autocar

2011 Audi R8 V10 Spyder

2006 Ariel Atom

2009 Aston Martin DBS



2015 BAC Mono
 1909 Baker Electric
 1931 Bentley 8-Litre
 1989 Bentley Turbo R
 1924 Bentley Twin Turbo
 1929 Bentley Speed 6
 1930 Bentley 27-Litre
 Blastolene Special Twin Turbo
 1957 Buick Roadmaster
 1955 Buick Roadmaster
 1928 Bugatti Type 37A
 1937 Bugatti Alantique
 Bugatti Type 51
 Ett fel inträffade.
 1932 Bowtie Deuce Roadster LS7 Hot Rod
 1918 Cadillac Type 57 Victoria
 1956 Chevy Nomad
 1963 Chevrolet Corvair Rampside
 1966 Chevrolet Corvair Yenko Stinger
 2002 Corvette Z06
 2004 Corvette Coupe
 1963 Corvette Split-Window Coupe Fuelie
 2008 Corvette C6RS by Pratt & Miller
 2009 Corvette ZR1 #001
 2011 Chevrolet Volt
 1911 Christie Fire Engine
 1963 Chrysler Turbine
 1961 Chrysler 300G
 1971 Citroën DS
 1936 Cord 812
 1916 Crane Simplex Model 5 Holbrook Skiff

1953 Cunningham C3
1962 Daimler SP250
1935 Delahaye 135 S
1971 DeTomasso Pantera
1981 DeLorean DMC-12
1992 Dodge Viper
1996 Dodge Viper GTS
1993 Dodge Viper RT/10 (First Black Viper)
1966 Dodge Coronet
2008 Dodge Challenger SRT8- Auctioned to Support the USO
1970 Dodge Challenger RT
2015 Dodge SRT Challenger Hellcat
1925 Doble E-20
1931 Duesenberg Model J Town Car
1927 Duesenberg Model
1932 Duesenberg S
1932 Duesenberg SJ Murphy-Convertible
2006 GM EcoJet
1937 Fiat Topolino
1917 Fiat Botafogo Special
1959 Fiat Millecento
2005 Ford GT
2017 Ford GT
1965 Ford Mustang Shelby GT350
2015 Ford Mustang Shelby GT350-R
1925 Ford Model T
1966 Ford Galaxie 500 7 Litre
1963 Ford Falcon Sprint
2000 Ford F-150 Harley-Davidson
1991 GMC Cyclone
1953 Hudson Hornet Club Coupe
1953 Hudson Hornet Sedan
1915 Hispano-Suiza
1964 Honda S600
1958 Imperial Convertible
1946 International Shell Oil Truck
1963 Jaguar E-Type
1954 Jaguar XK120M
1954 Jaguar XK120 Roadster
1963 Jaguar XK-E – The ONLY short wheelbase V12 XK-E
1939 Lagonda V12 Replica
1993 LCC Rocket
1986 Lamborghini Countach
1967 Lamborghini Miura P400
1969 Lamborghini Miura S
1969 Lamborghini Espada
1969 Lancia Aurelia

1966 Lincoln Continental
1969 Lotus Elan
1967 Mazda Cosmo 110S
1996 Mazda Miata
2008 Mazda RX8
1962 Maserati 3500 GTi
2004 Maybach 57
1994 McLaren F1
2012 McLaren MP4-12C
2015 McLaren P1
1955 Mercedes 300SL
2010 Mercedes SLR McLaren
1972 Mercedes 600 Kompressor
1972 Mercedes 300SEL 6.3 Liter
1950 Mercedes Transporter
1971 Mercedes Benz 280SE
1908 "Benz Mercedes" Radic 1
1913 Mercer Raceabout
1952 MG TD Hot Rod
1932 Morgan
2011 Morgan
1950 Nash Ambassador
1966 NSU Spider
1959 Oldsmobile Super 88
1966 Oldsmobile Toronado
1932 Packard Twin Six
1911 Packard Model 18
1918 Pierce Arrow Model 66
1975 Plymouth Duster Hemi
1941 Plymouth Special Deluxe Business Coupe
1932 Plymouth Convertible
2005 Porsche Carrera GT
1957 Porsche 356A Outlaw
1963 Porsche 356 Carrera 2
1916 Rever
1934 Rolls-Royce Phantom II
2011 Rolls-Royce Ghost
1918 Stutz Bearcat
1931 Shotwell
1958 Saab 93B
1906 Stanley Steamer Vanderbilt Cup Racer
1922 Stanley Steamer
1909 Stanley Steamer
2012 Tata Nano
2012 Tesla Model S
1966 Volga GAZ-21
1966 Volvo 122S Wagon

1910 White Steam Car Model 0-0

1907 White Steam Car

1999 Y2K Jet Bike

Källa: DuPont Registry

Relaterade artiklar



[Jay Leno: Corvette är som ett flygplan](#)



[Jay Leno: Därför är elbilar framtiden](#)



[Jay Leno testar Mercedes nya eldrivna suv](#)

19. Klassiskt bilmärke: Bristol

Publicerad 24 november 2010

Precis som exempelvis Saab är sprunget ur flygindustrin är det också med det engelska bilmärket Bristol. Stora maskiner byggdes av Bristol Aeroplane Company och det gick bra för firman så länge kriget rasade och tyskarna sköt ner det ena planet efter det andra. Efter krigsslutet var det inte lika lukrativt att vara flygmaskinstillverkare och, som så många andra, fick Bristol Aeroplane Company se sig om efter annat.



Bristol 400 1947

Den första Bristol-bilen kallades 400 och var tekniskt sett en engelsk version av den före kriget så uppskattade BMW 327/328 med sexcylindrig motor på 1 971 cc.

Bilen hade individuella hjulupphängningar fram, kuggstångsstyrning och centralsmörjning, det senare en detalj som i synnerhet engelska biltillverkare har varit mycket förtjusta i.

Inga utsmyckningar

Fronten var starkt BMW-influerad medan resten av karossen var synnerligen engelsk i linjerna, och med det menar jag linjer från 30-talet.

Medan 400-produktionen fortfarande pågick lanserades en ny vagn från Bristol. Modellnamnet blev 401 och mekaniken var i princip densamma som förstlingens. Karossen såg däremot helt annorlunda ut, så när som på BMW-fronten.

Bristol 401 var ritad hos Carrozzeria Touring i Milano och byggd enligt deras patenterade lättviktssystem i aluminium. Även 401 var en tvådörrarskupé, men kallades ibland saloon. Det var en ganska rymlig bil och inte var den liten på utsidan heller.

Aerodynamik var vad man tänkt på vid formgivandet. Därför fanns det praktiskt taget inga utsmyckningar alls på karossen. Dörrhandtagen var till exempel försänkta knappar.

Formen gick igen i 402, men det var en öppen version, byggd i futtiga 20 exemplar, medan 401 tillverkades i 650 ex. Bristol fortsatte sedan sin numrering med 403 till och med 409, vilket väl talar emot det gamla påståendet att Peugeot skulle ha mutats in tresiffriga tal med nolla i mitten.



401 1950

Ifrågasatta former

403-modellen var praktiskt taget identisk med 401 men hade en något vassare motor. Med 404, som byggdes i 44 exemplar åren 1954–55, lanserades en ny front, där grillen ersatts av ett stort hål. Distinkt kanske, men inte särskilt snyggt. Fortfarande användes den gamla BMW-motorn och likadant var det i 405 Saloon och 405 Drophead Coupé.

Saloonen var en skojig bil med några av bilvärldens smalaste bakdörrar. 297 sådana vagnar byggdes och 43 cabrioletter. Med 405 införde Bristol en liten besynnerlighet: reservhjulet placerat i ena framskärmen och detta har man sedan fortsatt med, modell efter modell.

Sexan trimmades litet då och då, men riktig fart på Bristol blev det inte förrän 1962 då modell 407 begåvades med en 250-hästares Chrysler V8-motor i samarbete med en trestegrad Toqueflite-automat.

När Bristol-bilen lanserades 1947 fick den många lovord. Senare versioner respekterades också, men formgivningen var det många som ifrågasatte. Individualistisk är det vänligaste man kan säga om senare tidens Bristol.



*Gentleman's Express, även känd som Bristol 411.
600 exemplar byggdes 1970–76. 6,6-litersmotor!*



Bristol Zagato Grand Touring med italiensk specialkaross och trimmad 406-motor.

Ingen livlig export

412-modellen byggdes i relativt blygsamt antal åren 1975–82 och var en kantig kreation, ritad av Zagato och driven av Chrysler-motor. Samtidigt byggdes modell 603, en fastback-saloon med mer traditionella linjer – båda bilarna hade samma sorts chassi som använts sedan märkets debut 1947.

Först 1980 kom en Bristol med ett "riktigt" modellnamn, Beaufighter. Senare kom Britannia och Brigand. Alla dessa namn hade man lånat från Bristols tidiga flygplanstyper. Dagens grundmodeller heter Blenheim och Fighter.

Bristol har aldrig kommit upp i några volymer, men intressant nog finns firman kvar än idag. Häromåret beställdes en ny Bristol av en svensk och det lär ha varit den första vänsterstyrda bilen företaget byggt på 27 år. Ingen livlig export precis!



Carrozzeria Pinin Farinas första efterkrigsuppdrag för en biltillverkare kom från Bristol.



Brigand-modellen började byggas 1983 och hade en 5,9-liters Chrysler V8.



*Kantiga Bristol Beaufighter, en turbomatad cabriolet från perioden 1980–92.
Ruskigt snabb.*

Kör alltid med
bästa motorolja.
Vi rekomen-
derar för REX
mopeden
CASTROL

med
VICTORIA
och
SACHS motorer

REX SPORTMASTER & **REX** SACHSMASTER

KVALITETSGARANTERAD
REX

SLUT