



*Marcos LM500 1997–99*

**FILM:** <https://www.youtube.com/watch?v=3riknEL3qhl>

**MOTORNYTT**  
Föregående

**måndag 9 mars**  
**fredag 6 mars**

1. Årets bil 2020: Peugeot 208
2. Laddbilarna fortsätter rusa – var fjärde ny bil har laddsladd
3. Nya bilar har högre utsläpp än utgående modeller
4. Skattechocken kan förlängas efter att bilen fyllt tre år
5. De ska bygga Nobelpristagarens batteri med glaselektrolyt
6. Volkswagen har gjort upp om ersättning till 400 000 bilägare
7. PSA gör rekordvinst – Renault förlust
8. Peugeot e-Legend Concept: Allt annat än retro
9. Uppdaterade Renault Talisman nu officiell
10. Ökande försäljning av flytande fordonsgas
11. OKQ8 vill öppna Göteborgs andra vätgastankstation
12. Tekniken låter autonoma bilar navigera i snöväder
13. Top Gear kör de bästa Bond-bilarna
14. Volvos taxi som aldrig kom fram
15. Klassiskt bilmärke: Dodge

## 1. Årets bil 2020: Peugeot 208

Jan-Erik Berggren 2 mars 2020

Storfavoriten Tesla Model 3 lyckades inte vinna Car of the Year den här gången heller. Peugeot 208 fick flest röster från de 60 jurymedlemmarna från 23 europeiska länder och märket vann för tredje gången på sju år.



[Bilsalongen i Genève ställdes in](#) som ett resultat av spridningen av coronaviruset Covid-19 i Europa. Men Car of the Year-juryn såg tillsammans med arrangören av salongen till att tillkännage vinnaren av Car of the Year 2020.

Omröstningen blev inte lika spännande som den var [för ett år sedan](#) då Jaguar I-Pace på utslagsröst över Alpine A110.

[Peugeot 208](#) tog ett tidigt grepp om priset och trots att flera jurymedlemmar gav många poäng till elbilskonkurrenterna [Tesla Model 3 och Porsche Taycan kunde Peugeot 208 vinna med totalt 281 poäng, före Model 3 och Taycan.](#)

Peugeot 208 säljs med flera olika typer av motorer och bland annat finns elbilen e-208 i programmet. Att en och samma bottenplatta kan användas både för eldrift och med för traditionell förbränningsmotor gör att bilen passar många olika länder. Det och att 208 är en relativt billig bil blev avgörande.

208 tillhörde gänget av utmanare till favoriten Tesla Model 3 men efter att Peugeot snålat lite på grundutrustningen med resultat att [bilen bara fick fyra stjärnor av krocktesterna EuroNCAP](#) var det flera jurymedlemmar som plockade bort poäng. Ändå lyckades 208 hålla undan när alla rösterna räknades samman.

Redovisningen av rösterna hölls i en tom lokal i källaren under bilsalongen. Inga journalister var på plats och inte heller några representanter från de sju finalisterna. Ceremonin tv-sändes via bilsalongens och Car of the Years hemsida. Efter att rösterna räknats samman och Peugeot 208 förklarats som vinnare ringde jurykommitténs president Frank Jansen till Peugeot-chefen Jean-Philippe Imparato.



Imparato träffade juryn under testdagen i Frankrike då de sju finalisterna testades inför omröstningen och Peugeot-chefen var överraskad över segern.

Peugeot har nu vunnit tre gånger på de senaste sju åren då Peugeot 308 vann 2014 och [då Peugeot 3008 blev den första suv att vinna tävlingen 2017](#). [Volvo XC40 följde upp med segern 2018](#), Volvos första, och i fjol vann den eldrivna suven Jaguar I-Pace.

Totalt fanns 30 bilar med på Car of the Year-juryns lista över möjliga vinnare. De bilar som kvalar in till Car of the Year 2020 är bilar som presenterades som helt nya under 2019, som juryn haft en möjlighet att testköra och som finns att köpa på minst fem marknader i Europa.

En modell som precis missade kvalgränsen var [Volkswagen Golf](#) som testkördes för första gången dagarna efter att juryn stängde sin lista för priset 2020. Volkswagen Golf blir därmed en utmanare till priset 2021 då den får konkurrera med syskonbilen [ID.3](#).



## Resultat Årets bil 2020



### Peugeot 208 281 poäng

Fick många röster från Frankrike, såklart, men var också favorit i flera stora länder. Samlade poäng hos många.



### Tesla Model 3 242 poäng

Fick blandat med poäng – höga poäng av vissa länder och låga hos andra, få mittemellan. Kanske led bilen av att den presenterades tidigt 2019.



### Porsche Taycan 222 poäng

Supersportbilen i sällskapet fick överraskande många poäng trots den höga prislappen. Bilen imponerade stort under finaltesterna i Frankrike.



### **Renault Clio 211 poäng**

Precis som Peugeot en favorit i Frankrike. Men den nya hybriddrivlinan imponerade på många och Clio har alltid gått bra i den här tävlingen.



### **Ford Puma 209 poäng**

En riktigt stor överraskning. Presenterades sent 2019 men att den är byggd på de tidigare juryfavoriterna Fiesta och Focus hjälpte till. Höga poäng i Tyskland.



### Toyota Corolla 152

Trots att Toyota plockade tillbaka det klassiska namnet Corolla blev det inte speciellt många poäng.



### BMW 1-serie 133 poäng

En framhjulsdreven BMW var mångaas favorit vad gäller köregenskaper men då den saknar all elektrifiering var den ingen favorit.

Undrar du hur den där vinnarbilen är i verkliga livet? Läs då vår [provkörning av Peugeot 208 Allure PureTech 100 här](#). Håll även ögonen öppna här och på tidningshyllan för ett mer genomgående test.

Sitter du i köpartagen av en gammal bil som tidigare fått utmärkelsen men velar? [Ta då del av vår guide över gamla vinnarbilar här](#).

#### GALLERI

[Peugeot 208 2020](#)

[64 bilder](#)

## 2. Laddbilarna fortsätter rusa – var fjärde ny bil har laddsladd

Publicerad 2020-03-02 10:06 text Erik Söderholm

**Samtidigt fortsätter suvarna öka medan dieselbilarna backar.**



**Försäljningen av nya bilar** fortsätter backa. I februari registrerades sex procent färre nya bilar än samma månad förra året, och för transportbilar var raset hela 38 procent.

I januari var minskningen dock ännu större jämfört med samma månad året innan.

**Anledningen är att** fordonsskatten höjts för de flesta nya bensin- och dieselbilar vid årsskiftet, på grund av den tuffare WLTP-körcykeln för att mäta förbrukning och utsläpp, och många slog till på en ny bil innan skatten höjdes.

Däremot fortsätter laddbilarna slå rekord i Sverige. Var fjärde ny bil som registrerades i februari var antingen en elbil eller en laddhybrid.

– **Det är en dubbelt** så hög andel som i februari förra året, säger Mattias Bergman, vd för branschorganisationen Bil Sweden.

Totalt har antalet nyregistrerade laddbilar ökat med 95 procent i februari jämfört med samma månad förra året. Hittills i år är 28 procent av alla nyregistrerade bilar laddbara och prognosen för hela året ligger på 30 procent.

**Andelen dieselbilar** är nu nere på 27 procent. Dieselandelen låg på långt över 50 procent under många år.

Den senaste tiden har det också pratats mycket om den snabbt växande suv-försäljningen. Av de laddbara bilarna under februari var drygt var tredje bil en suv och generellt sett, för alla bilar, ligger suv-andelen på 35 procent.

– **Suv-segmentet** är stort och växande globalt och för att fortsätta sänka koldioxidutsläppen från fordonsflottan är detta segment prioriterat att elektrifiera, säger Mattias Bergman.

**Populäraste bilarna totalt**

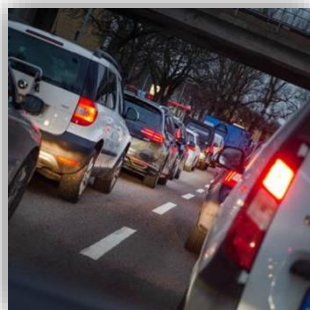
*Antal registrerade bilar  
januari–februari 2020.*

1. Volvo S/V60 (2 763)
2. Volkswagen Passat (1 813)
3. Kia Niro (1 680)
4. Volvo XC40 (1 522)
5. Volvo S/V90 (1 477)
6. Volvo XC60 (1 303)
7. Volkswagen Tiguan (996)
8. Volkswagen Golf (991)
9. Kia Optima (962)
10. Mitsubishi Outlander (779)

**Populäraste laddbilarna**

*Antal registrerade bilar  
januari–februari 2020.*

1. Volkswagen Passat GTE (1 003)
2. Volvo V60 Twin Engine (968)
3. Kia Optima PHEV (962)
4. Mitsubishi Outlander PHEV (767)
5. Kia Niro PHEV (743)
6. Kia e-Niro (641)
7. Volvo XC60 Twin Engine (523)
8. Volvo S/V90 Twin Engine (482)
9. BMW 330e (326)
10. Audi e-tron (32)

**Relaterade artiklar****[Nu laddar svenskarna för elbilar: "Ligger i framkant"](#)**

[Siktar på att tre av tio sålda bilar blir laddbara i år.](#)

**[Trendbrottet: Försäljningsras för Volvo efter nya skattereglerna](#)**

[Högre straffskatt gör att försäljningen dyker. Men laddhybriderna ökar sin andel.](#)

**[Rekord för laddbilar – jätteras för dieselbilar](#)**

[Elbilarna och laddhybriderna når rekordsiffror när straffskatten på bensin- och dieselbilar höjs.](#)

### 3. Nya bilar har högre utsläpp än utgående modeller

Publicerad 2020-03-02 7:14

Text Erik Söderholm

Enligt en ny rapport har nya bilar högre koldioxidutsläpp än den utgående modellgenerationen.



**Nya bilar har högre** koldioxidutsläpp än modellgenerationen som de ersätter, enligt en [ny rapport från brittiska konsumentsajten Which?](#) Helt nya bilmodeller släpper ut i genomsnitt sju procent mer koldioxid än en utgående modell.

I den här rapporten har förbrukningen och utsläppen mätts för totalt 292 bilar. Testerna är gjorda på exakt samma sätt i labbmiljö och enligt Which? är testerna hårdare och mer realistiska än NEDC- och WLTP-testmetoderna. Bland annat ingår motorvägskörning.

**Helt nya bilar som** uppfyller Euro 6d- och Euro 6d-Temp-reglerna släppte i det här testet ut mer koldioxid än de tidigare modellgenerationerna som uppfyllde Euro 6b och Euro 6c.

Bland små bensinbilar är koldioxidutsläppen elva procent högre än i förra generationen. För mellanstora dieslbilar var ökningen sex procent och för mellanstora bensinsuvar var ökningen 20 procent. Allra störst var ökningen för stora bensinhybridbilar: nästan 32 procent.

**Nyare bilmodeller** har dock betydligt lägre halter av skadliga partiklar och kväveoxider, vilket är goda nyheter för närmiljön. Halterna av kväveoxider är 84 procent lägre i nya bilar.

”Våra tester visar också att de senaste utsläppsstandarderna gjort ett fantastiskt jobb med att minska utsläpp som är skadliga för människor”, skriver Which? i sin rapport.

**Anledningen till att** koldioxidutsläppen blivit högre kan vara att utrustningen i motorerna som sänker halterna av exempelvis kväveoxider och partiklar faktiskt kan öka koldioxidutsläppen. Nya bilar kan dessutom vara större och tyngre än den utgående modellgenerationen.

– Det är chockerande att se att våra tester avslöjar ökade halter av koldioxidutsläpp i de senaste bilarna som byggs och säljs till konsumenter. Biltillverkarna måste se till att de gör allt de kan för att skapa renare bilar som är mer lämpliga för vår planet och dess framtid, säger Lisa Barber, redaktör på Which?

## Relaterade artiklar



### [Ny skrotningspremie ska kapa utsläppen – och rädda liv](#)

[Trafikverket vill införa en belöning för alla som skrotar sin gamla bil. "Vi kan rädda 30 liv om året", säger en analytiker.](#)



### [Ny studie: Bensinbilar med direktinsprutning kan vara miljöbovar](#)

[Direktinsprutning kanske inte är den "räddare i nöden" som biltillverkarna får oss att tro.](#)



#### 4. Skattechocken kan förlängas efter att bilen fyllt tre år

Maths Nilsson 2020-02-28

**Politiker och experter öppnar för att förlänga malusskatten efter bilens treårsdag**



Redan i år ska bonus-malussystemet göras om efter skattehöjningen vid nyår.

Politiker och experter öppnar nu för höjda bilskatter och att malusen förlängs efter att bilen fyllt tre år.

– Vi vill att malusskatten förlängs efter att bilen fyllt tre år, säger Konjunkturinstitutets forskningschef Svante Mandell.

– Jag tror att vi kan förlänga malus, säger Miljöpartiets klimatpolitiska talesman Lorentz Tovatt.

Vid nyår infördes nya WLTP-normer i skattesystemet för bilar och lätta lastbilar i Sverige, bonus-malus. Det har gjort att en vanlig suv eller familjekombi kan kosta över 10 000 kr i skatt per år under bilens första tre år. Samtidigt har bonussystemet varit i stort sett oförändrat; en elbil ger 60 000 kr i bonus och en laddhybrid cirka 25 000 kr. Systemet har kritiserats för att bilarna exporteras till Norge efter bonusutbetalningen.

I dag hölls ett stort seminarium om bonus-malus av 2030-sekretariatet i Stockholm. I debatten deltog bland annat Miljöpartiets klimatpolitiska talesman Lorentz Tovatt och Helena Gellerman från Liberalerna. Målet för Sverige är att 70 procent av CO<sub>2</sub>-utsläppen från trafiken ska vara borta år 2030.

I en rapport häromdagen slog Trafikverket fast att dagens åtgärder är otillräckliga, och att bonus-malus behöver skärpas. Även konjunkturinstitutet kritiserade bonus-malus för att man kan få bonus för bilar som orsakar koldioxidutsläpp. Dessutom gör det att vi fortsätter köra äldre stora bilar med lägre skatt. Dessutom vill Konjunkturinstitutet förlänga Malusskatten efter att bilen fyllt tre år, samt skrota bonusen helt. I dag tas malusskatten bort när bilen fyller tre år.



– Det är bra med kritik och tankar så man skruvar systemen så det blir bra. När det gäller tekniskiftet så borde staten gå in och hjälpa till i de här stora systemskiptena, säger Helena Gellerman (L).

Miljöpartiets Lorentz Tovatt var relativt nöjd med vad bonus-malus åstadkommit hittills men öppnade för förändringar som ytterligare kan styra mot klimatsmartare bilar.

– En viktig distinktion är nationalekonomi och samhällskunskap. Inom samhällskunskap måste vi ta många fler hänsyn än bara de ekonomiska, säger Tovatt.

Han öppnade också för att malusskatten ska förlängas efter att bilen fyllt tre år. Tanken när systemet lanserades var att det skulle följa med bilen i tre år, innan skatten sänktes. Nu kan de förutsättningarna komma att ändras.

– Jag tror att vi kan förlänga malus, men man ska veta att konsumenter inte alltid beter sig rationellt. De bilarna finns ju redan i trafik. Jag tror också att vi kommer att lösa exportproblematiken genom att man får betala tillbaka om man säljer bilen snabbt.

## Relaterade artiklar

### [Bonus-Malus-skatten ändras igen - om 11 månader](#)

”De som inte har råd med elbil betalar straffskatt som hamnar i Norge”

### [Klart i dag - så blir skattechocken på nya bilar](#)

Miljöpartiet: Detta är inte mer än rätt

### [Så slår höjningen av bilskatten mot storsäljarna](#)

Många Volvomodeller får 50-procentig skattehöjning

### [Okända skattechocken på mest sålda bilarna](#)

Så slår höjningen mot bilmodellerna - om inte Lövin ändrar reglerna

## 5. De ska bygga Nobelpristagarens batteri med glaselektrolyt

John Edgren 2020-02-28 13:17

Bland Nobelpristagarens innovationer finns batteriet med en elektrolyt av dopat glas som laddas snabbt och har en stor lagringskapacitet. Nu tror Hydro-Québec att de kan leverera John Goodenoughs glasbatteri om två år.



*Bild från Hydro-Québec*

Som en av upphovsmännen [bakom litiumjonbatteriet](#) fick John Goodenough dela 2019 års Nobelpris i kemi med Akira Yoshino och Stanley Whittingham.

Även vid hög ålder har John Goodenough behållit sin ställning som en auktoritet inom forskningsområdet. Nu ska Hydro-Québec vidareutveckla ett batteri med fast elektrolyt av glas. Det rapporterar [IEEE Spectrum](#).

John Goodenough har utvecklat tekniken i samarbete med Maria Helena Braga, vanligtvis hemmahörande vid University of Porto i Portugal.

I batteriet agerar glas elektrolyt, och anoden består av en alkalimetall som litium, natrium eller kalium.

I litiumjonbatterier med flytande elektrolyt finns problemet med dendritter, små utväxter på elektroden, som kan leda till kortslutning i batteriet, och brand. Med en fast elektrolyt uppstår inte det problemet.

[Goodenough har tidigare uppgett](#) att deras koncept levererar en energilagringsskapacitet som är tre gånger högre än ett jämförbart litiumjonbatteri. Och enligt Braga laddas batteriet på minuter snarare än timmar. Hydro-Québec hoppas att företaget inom två år ska ha tekniken redo för en eller flera kommersiella partners.

Läs mer: [Batteriet från Schweiz kan töjas och vridas](#)

Det kanadensiska kraftbolaget har redan tidigare tagit fram första generationens batterier med fast elektrolyt, så kallad solid state-batterier, med en elektrolyt av litumpolymer. Det används nu i bussar och för energilager. Nyligen gick företaget ut med att man har inlett ett samarbete med Daimler Benz om utvecklingen av den andra generationens solid state-batteri, som får en organisk litumbaserad fast elektrolyt.

Läs mer: [Terawatt utlovar enorm energitäthet](#)

Hydro-Québec refererar till Goodenough och Bragas lösning som den tredje generationens solid state-batteri.

Läs mer: [Forskarnas framsteg kan ge batterier med fast elektrolyt](#)

Nu ska de 120 anställda vid bolagets forskningsanläggning jobba vidare med glasbatteriet. De har redan tidigare tagit sig an en annan av Goodenoughs innovationer: hans litiumjärn-fosfat-batteri.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

[Deras batterier övervakas via internet](#)

[Batteriet från Schweiz kan töjas och vridas](#)

[Terawatt utlovar enorm energitäthet](#)

[Forskarnas framsteg kan ge batterier med fast elektrolyt](#)



**ŠKODA SUPERB iV**  
Laddhybrid 55 km\*

ŠKODA  
SIMPLY CLEVER

ŠKODA SUPERB COMBI iV fr. 435 500 kr  
Förmånsvärde 1320 kr/mån\*\*

LÄS MER

\*\*Indikativt förmånsvärde per månad vid 50% marginalsatt baserat på bilens förmånsgrundande pris och fordonsskatt. Fordonsskatten är beräknad på vid trycktilfället kända CO<sub>2</sub>-värden. För exakt förmånsvärde se skivise Bränsleförbrukning SUPERB COMBI blandad körning 1,4-1,6 liter/100 km, CO<sub>2</sub>-utsläpp 32-36 g/km. \*Enligt WLTP. Extrautrustning kan påverka förbrukning och CO<sub>2</sub>. Miljöklass EU6.

## 6. Dieselgate: Volkswagen har gjort upp om ersättning till 400 000 bilägare

TT 2020-02-28 11:46

Tyska Volkswagen har till sist enats om en uppgörelse om ersättning till runt 400 000 bilägare som känt sig lurade i spåren av fordonsjättens avgasbluff som exploderade 2015.



En domstol meddelade på fredagen att konsumentorganisationen VZBV och VW kommit överens. Detaljerna kommer att presenteras senare.

För några veckor sedan nobbade VZBV ett bud från VW. Då meddelade företaget att man var beredd att betala mellan 1 350 och 6 257 euro per fordon, beroende på bilmodell, i ersättning.

Bakgrunden är biljättens medvetna och i efterhand erkända bluff med avgasutsläpp från flera bilmodeller, där en programvara i bilen gjorde att den släppte ut betydligt mer kväveoxider i verklig körning än vad den gjorde i laboratoriemiljö.

Skandalen har hittills kostat VW 30 miljarder euro i olika uppgörelser, det mesta i USA.

### RELATERADE ARTIKLAR

[Volkswagen kan konvertera din gamla "bubbla" till eldrift](#)

[Elbilsoffensiven i Frankfurt: Reaktion snarare än aktion](#)

[Renault ska lansera elbil för 100 000 kronor](#)

[Northvolt och VW bygger batterifabrik](#)

## 7. PSA gör rekordvinst – Renault förlust

Mikael Stjerna

29 februari 2020

**PSA meddelar att de gör en rekordvinst 2019 trots sjunkande försäljningstal.**



Försäljningen sjönk 10 procent till 3 490 000 bilar. Men den operativa marginalen nådde rekordnivån 8,5 procent tack vare att tillverkaren lyckades sänka kostnader samtidigt som försäljningen av dyrare modeller med högre marginal, som till exempel [Citroën C5 Aircross](#), ökade. Omsättningen ökade 1 procent till 74,7 miljarder euro, och vinsten ökade 13,2 procent till 3,2 miljarder euro.

PSA-gruppen har bantat kostnader under året genom [integrationen av Opel](#) i koncernen. Opel bidrar 2019 till vinsten i koncernen. Vinsten i det tyska dotterbolaget ökade 2019 till 1,2 miljarder euro, upp från 859 miljoner euro i vinst 2018.

Den stora franska konkurrenten Renault rapporterade 2019 som ett förlustår, det första på tio år. Förlusten blev 141 miljoner euro 2019, jämfört med en vinst på 3,3 miljarder euro 2018.



Mikael Stjerna

## 8. Peugeot e-Legend Concept: Allt annat än retro

Av Michael Harnischfeger

Publicerad 2020-02-29 08:09

En fingervisning mot framtiden förpackad i en välbekant siluett som väcker känslor. Nya e-Legend påminner om Peugeot 504 Coupé från 1969 men är allt annat än retro.



*Proportioner och silhuett har lånats från företagets kanske största stilikon: 70-talets 504 Coupé.*

**"Det är svårt med tillförlitliga prognoser.** Framför allt när de rör framtiden."

Ett citat som sägs härstamma från Mark Twain, åtminstone enligt vissa källor. Andra tillskriver orden Winston Churchill eller Kurt Tucholsky. Faktum är att ingen egentligen vet exakt vem som har yttrat de kloka orden och däri ligger just problematiken: även historien är i mångt och mycket oviss, i alla fall på detaljnivå.

En sak är däremot säker, Peugeot arbetar febrilt med nya elektriska och autonoma drivlinor. Med e-208 har man ju redan en elbil på programmet som faktiskt inte skiljer sig så mycket från sina konventionellt drivna syskon när det gäller optiken.



*Steer-by-wire: lösningen tillåter att ratten fälls ned under vindrutan när bilen är i sitt autonoma läge.*



Alltför ofta verkar andra biltillverkare känna ett starkt behov av att särskilja elbilarna från resten av flottan. Tyvärr gärna med smaklösa detaljer och grälla färger. Svårsmälta designlösningar är dock inte Peugeots grej och det tackar vi ödmjukast för.

**Ytterligare ett bevis på märkets varsamma och eleganta formspråk** är nya e-Legend, en konceptbil och teknikuppvisning som vi får träffa i en gammal fabrikslokal i Paris. Tvådörarscoupén hämtar proportioner och siluett från av en av de största designikonerna i företagets historia: 504 Coupé, som äntrade marknaden för 50 år sedan och som präglades av diskret elegans och naturlig charm.

"e-Legend visar att autonoma bilar inte tvunget behöver ha en neutral design", förklarar Gilles Vidal.

"Men konceptet är inte alls någon retrobil", fortsätter han. "Möjligtvis när man synar siluetten, men formspråket och detaljerna är toppmoderna."

Han måste ju veta vad han pratar om. Han är trots allt det franska märkets designchef. Och nej, särskilt mycket av den graciösa elegansen från den Pininfarinaritade originalbilen har inte överlevt. Nya e-Legend är mer dominant, kraftfull och modernistisk med sina breda hjulhus och 19-tumsfälgar.



**Självklart finns det en anledning** till att coupén har vuxit till nästan två meters bredd och hela 4,65 meters längd. Bottenplattan har nämligen plats för ett batteri med en kapacitet på upp till 100 kWh, som kyls med hjälp av gälar som har placerats nedanför dörrarna.

Ett sådant batteri kan naturligtvis inte vara särskilt litet eller lätt. e-Legend väger därmed minst dubbelt så mycket som sin andliga föregångare som tippade vågen vid 1,2 ton. Extravikten medför i sin tur att man behöver större bromsar och därmed större hjul. Framför allt på grund av den starka elmotorn på 340 kW (455 hk) som ska kunna accelerera bilen upp till 220 km/h.

Det låter inte alls dumt, men tyvärr är prestandasiffrorna endast tomma ord och inget du kommer hitta i en mellanklassbil inom en snar framtid.

Den eleganta coupén som på insidan har draperats med miljövänligt hightechtyg som liknar blå sammet i bästa 70-talsstil, automatiska dörrar och en extravagant mittkonsol har nämligen försetts med en prototypdrivlina vars framtid antagligen kommer att sluta på samma sätt som resten av bilen – på just prototypstadiet. Tråkigt när allt lät så bra. Kraft i massor men ändå en räckvidd på 600 km. Dessutom ska batteriet kunna snabbbladdas på bara 25 minuter för 500 km räckvidd.



*En biosalong i miniatyr. e-Legend blir aldrig tråkig!*

**Men e-Legend är blott ett vackert yttre**, ett hölje för de system och komponenter som utvecklas hos Peugeot för tillfället och som kan tänkas hitta sin väg till en rad serieproducerade bilar i framtiden.

En av dessa innovationer är steer-by-wire-styrningen, där den extremt utförda ratten inte har någon mekanisk förbindelse till framhjulen och därmed klarar sig utan en rattstång.

Konstruktionen tillåter att ratten och de tre ytterst tunna och högupplösta skärmarna som projicerar instrumenten kan försvinna helt under vindrutan när föraren väljer att bilen ska köra autonomt. Detta sker på ett par sekunder genom en underbar koreografi där även pedalstället drar sig undan för att maximera benutrymmet.

Återigen en framtidsvisning där en Peugeot har kommit över alla komplexa hinder och kan köra helt autonomt enligt nivå 5.



*Fluffig sammet i en underbar godiskulör, som påminner om det ljuva 70-talet och som ska underlätta mötet med bilens futuristiska funktioner.*

**Vad gör man då som förare** när man plötsligt inte längre behöver köra själv utan helt och hållet kan förlita sig på bilens sensorer? Tack vare uppkopplingsmöjligheterna och nätverkstjänsterna kan man arbeta, läsa eller titta på film om man så önskar. I bilens autonoma läge har man nämligen fri sikt över den jättelika och knivskarpa 49-tumsskärmen i fotutrymmet som sträcker sig över hela kupéns bredd. Som om inte det vore nog finns även två 29-tumsskärmar i de övre dörrpanelerna som projicerar digitala bilder av träpaneler.

Skulle det visa sig vara för svårt för föraren och passageraren att komma överens om ett gemensamt filmval eller om man kanske hellre kollar flödet på Facebook eller Instagram finns det även en tolvtumsskärm inbyggd i solskydden. Här kan man även surfa på nätet eller kolla sin almanacka om lusten faller på.

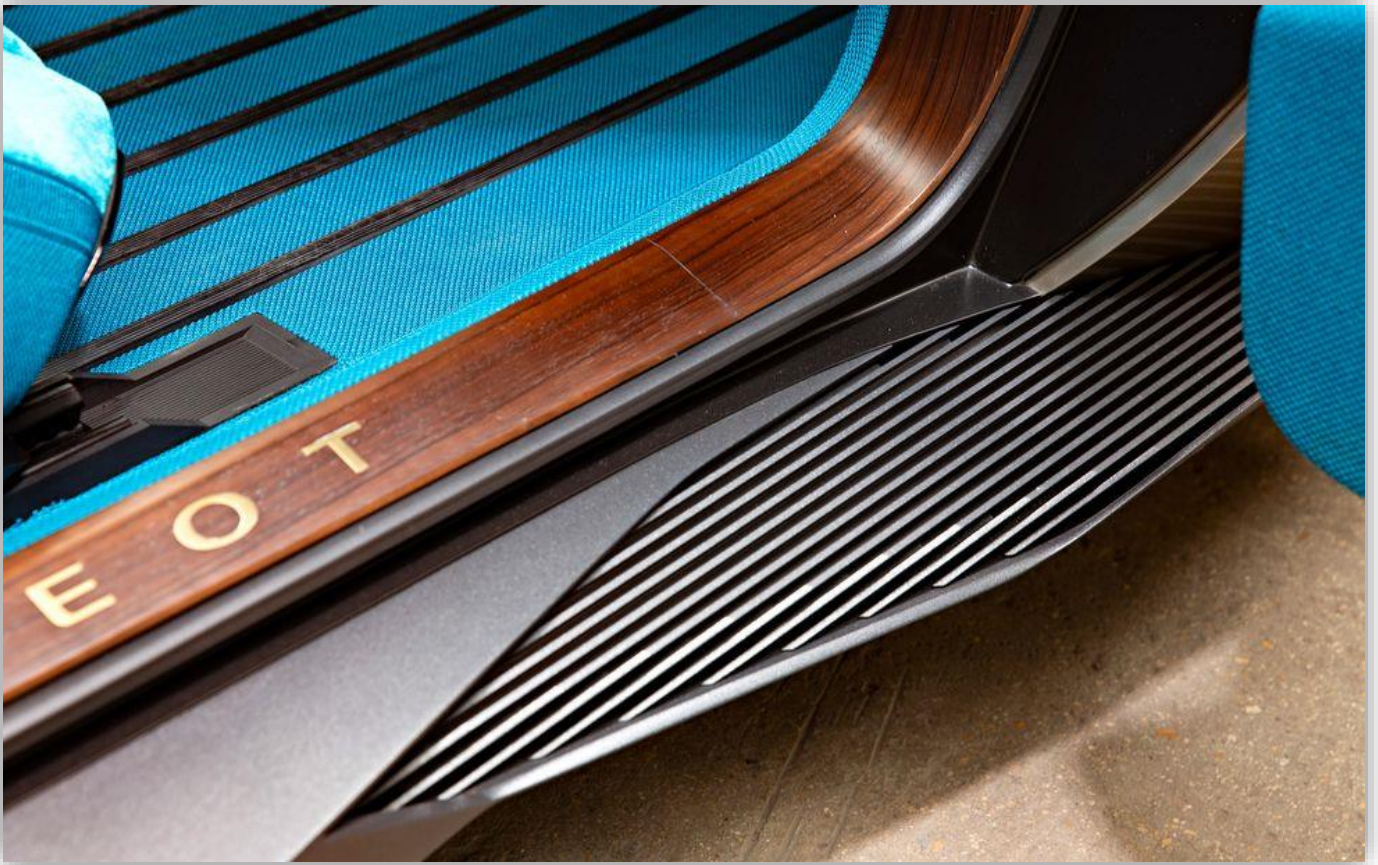
De olika skärmarna erbjuder en mängd matnyttiga funktioner och olika former av underhållning – allt är ultrahögupplöst med en briljant färgåtergivning och mäktig kontrast.

**Lägg därtill en ljudupplevelse** utöver det vanliga, tack vare ett ljudsystem från Focal som bildar ljudbubblor runt varje enskild passagerare och det blir snabbt tydligt att man som infotainmentkonnässör inte gärna vill kliva ur bilen igen. Någonsin. Att dess samtliga funktioner dessutom kan röststyras behöver vi inte ens nämna längre, eller hur?

Men nya e-Legend fokuserar inte enbart på autonom körning i antingen komfort- eller prestandaläget. Även förare som föredrar att styra bilen själv ska kunna njuta av den.

Också här, i det manuella läget, finns två körinställningar som kan väljas bekvämt med hjälp av två knappar på ratten. Dels finns ett avslappnat och komfortabelt Legendläge där skärmarna framför föraren och i dörrarna visar navigationskartan i XXL-format. Väljer man istället Boostläget fokuserar e-Legend på en aktiv körupplevelse utan störande element.

I detta läge är den eleganta coupén brutal när plattan åker ned i mattan. 0–100 km/h går på under fyra sekunder, vilket inte alls är fy skam för en bil på närmare 2,5 ton.



*Det stora batteripaketet i bilens golv kyls genom gälar i trösklarna.*



*Originalets runda instrument agerar stilistisk mall för e-Legend.  
Observera att loggan i ratten även har använts i konceptet.*

I Boostläget minskas antalet instrumentskärmar från tre till endast en, som bara visar den mest nödvändiga informationen. Lite som en McLaren Senna, fast utan dess smått vansinniga uppsyn och de i det närmaste absurda fartresurserna. Resterande skärmar och de dedikerade kamerorna fokuserar dessutom på det enda som verkligen räknas när man kör aktivt: vägen framför bilen.

Visst blir man sugen på Peugeots senaste skapelse? Även om man kanske inte är frankofil och bekännande baguette- och camembertälskare?

Då är det tyvärr dags att avrunda med de dåliga nyheterna. För även om vissa interiör- och tekniklösningar kanske kan hamna i en del framtida seriebilar, som de stora skärmarna och den ultimata infotainmentsensationen i samma stil som här, är det dock mer än osannolikt att Peugeot skulle komma på idén att bygga en coupé som e-Legend. Visserligen ytterligare en framtidsprognos men den här gången en väldigt säker sådan.

Kanske kan en nyligen startad namninsamling på nätet råda bot på eländet. Vi är nämligen inte de enda som har blivit fullständigt trollbundna av denna prototyp. I skrivande stund "kräver" över 60 000 människor att Peugeot ska bygga e-Legend. Nu återstår endast att hoppas och be.



*Dubbla strålkastare, en slank siluett och graciösa takstolpar.  
Släktskapet med 504 Coupé går inte att förneka.*

# PUMA ECOBOOST HYBRID

LÄS MER

Bränsledeklaration: bl, körning: WLTP: 5,6-5,8 l/100 km, CO<sub>2</sub>: 127-132 g/km.

BRING ON  
TOMORROW



## 9. Uppdaterade Renault Talisman – nu officiell

Av Robin Kjellberg

Publicerad i dag, 06:30

**Renaults främsta representant i kombiklassen – Talisman – får uppdaterat utseende och tekniska förbättringar.**



**Utseendemässigt hittar vi i fronten** en uppdaterad kylargrill som designats om för att få ett modernare intryck tillsammans med nya Matrix-strålkastare (tillval) som ska förbättra sikten med upp till 50 procent jämfört med den föregående generationen. Även den bakre signaturlampbelysning har uppdaterats med LED-teknik. Renault erbjuder också ett uppdaterat urval av fälgar – från 17 till 19 tum.

Interiört är den stora nyheten instrumentklustret på 10,2 tum som är standard på Intens-paketet. Skärmen kan naturligtvis konfigureras på flera sätt för att passa olika tycke och smak, bland annat kan man numera visa navigationskartan för att slippa flytta blicken till multimediaskrmen. Uppdateringen innebär även möjlighet till trådlös mobilladdning i mittkonsolen på vissa utrustningspaket. Däremot är Android Auto och Apple CarPlay standard på baspaketet Zen.

**Uppdaterade Renault Talisman** kommer även med en rad nya säkerhetssystem så som adaptiv farthållare med filhållningsassistans som kan användas i hastigheter upp till 160 km/h. Autobromssystemet är också uppdaterat och kan nu upptäcka fotgängare och cyklister.

På motorsidan hittar vi däremot inte några häpnadsväckande nyheter. Nya Talisman kommer endast med diesel -och bensinalternativ, i alla fall till en början. Initialt handlar utbudet om två stycken turbomatade bensinfyror – först ut är TCe 160 med en 1,3-litersmotor på 160 hästkrafter och 270 Nm. Nästa steg är TCe 225 på 1,8 liter med 225 hästkrafter och 300 Nm.



**Dieselutbudet är däremot större** och kommer med olika effektnivåer – från 120 till 200 hästkrafter beroende på marknad, vilka alternativ som kommer till Sverige återstår att se. De olika motoralternativen kommer kunna kombineras med antingen sexväxlad manuell låda eller sjuväxlad automatisk dubbelkopplingslåda.

**När nya Renault Talisman** kommer till Sverige och vad prislappen blir vet vi inte ännu.







[Renault Talisman provkörd: "Körglädjen överraskar"](#)

[Renault Talisman kommer som kombi – snyggast i klassen?](#)

# TRAILER

## 10. Ökande försäljning av flytande fordonsgas

Av: **Ralph Andersson** 25 februari, 2020

**Marknaden för flytande fordonsgas håller på att ta fart ordentligt i Sverige. Ny statistik från SCB visar att försäljningen mer än femdubblades 2019. Under året levererades nästan 1700 ton flytande fordonsgas i Sverige, jämfört med lite drygt 300 ton under 2018.**



Enligt Energigas Sverige beror ökningen på att tankstationsnätet har byggts ut i snabb takt, och att lastbilarna som drivs på flytande fordonsgas har börjat rulla ut på vägarna. Andelen biogas är hög, både i den flytande och den komprimerade fordonsgasen.

Genom satsningar som Klimatklivet och Drive LBG byggs marknaden för flytande fordonsgas ut i snabb takt. I slutet av 2018 fanns det 6 tankstationer, den här veckan invigs Sveriges 19:e tankstation i Kalmar. Antalet lastbilar som drivs med flytande fordonsgas, och bidrar till utsläppsminskningar i transportsektorn, har också ökat det senaste året. Andelen biogas i den flytande fordonsgasen ligger på nästan 50 procent, enligt SCB:s statistik.

– Det är jätteroligt att andelen biogas i den flytande fordonsgasen redan är så hög. Det visar att vi är rätt ute i ”Gas för framtiden – Klimatfärdplan för energigaserna i Sverige”, som vi lämnar över till regeringen 18 mars. Den flytande biogasen är en viktig pusselbit i gasbranschens resa mot fossilfrihet. Samtidigt blir det tydligt att naturgasen fungerar som en brygga över till biogas, säger Maria Malmkvist, vd för Energigas Sverige.

Enligt organisationen görs också satsningar på ny produktion av biogas på flera håll i Sverige. En ökande andel förvätskas och blir till flytande biogas, som hittar nya användningsområden inom tunga transporter, industri och sjöfart.

– Biogasmarknadsutredningen som kom innan jul föreslår premier till svensk produktion av biogas, med extra tillägg för just förvätskning. Alla utredningens förslag måste nu bli politisk verkstad, så att biogasen kan fortsätta bidra till Sveriges miljö- och klimatmål, säger Maria Malmkvist.



## 11. OKQ8 vill öppna Göteborgs andra vätgastankstation

2020-02-26

**Till 2045 ska OKQ8 bli klimatneutrala i hela värdekedjan. Nu expanderar man inom förnybar energi och planerar för en vätgastankstation i Göteborg.**



*Andreas Bodén, försäljningsansvarig på PowerCell, förklarar bränslecellens anatomi.*

Förra året förvärvade OKQ8 Kraftpojarna, Sveriges största distributör inom solenergi, energilagring och elbilsladdning för att kunna erbjuda helhetslösningar både till bilförare och fastighetsägare. För OKQ8 ses vätgas som ett nytt och spännande alternativ.

– Vi behöver tänka nytt. Efterfrågan på flytande drivmedel kommer att minska. Elektrifieringen kommer med fler batteribilar och laddhybrider, bränsleceller ser vi som intressant framöver, säger Erik Stenströmer Moglia, Fuel Manager OKQ8, under en demonstrationsdag för vätgas och bränsleceller i Göteborg i regi av Vätgas Sverige och OKQ8.

Mycket händer på vätgasmarknaden i Europa, inte minst på lastbilssidan och på utbyggnad av infrastruktur i bland annat Tyskland. För att hålla sig uppdaterade inom området är OKQ8 bland annat medlemmar i Hydrogen Europe.

– För oss är det naturligt att använda grön vätgas från början. Utvecklingen i Europa sker väldigt snabbt och kommer möjliggöra tillgång till billigare vätgas på marknaden. För Sveriges del kommer förhoppningsvis initiativ som Hybrit innebära den knuff som behövs, säger Erik Stenströmer Moglia.

OKQ8 tittar idag på en placering av en vätgastankstation vid gasklockan i Göteborg, med mål att först få bygglov för att sedan bygga en vätgasanläggning tillsammans med Renova. Visionen på längre sikt är att få till ett vätgasnätverk.

– Det är det vi ska sträva efter. Så fort vi får tillstånd vill vi börja bygga. Men vi behöver också ha kunder, säger Erik Stenströmer Moglia och uppmanar fler yrkesförare att teckna upp sig för bränslecellsfordon.

Andreas Bodén är försäljningsansvarig på PowerCell som levererar bränslecellslösningar till en mängd slag fordonstillverkare. Han lyfter vätgasens fördelar inte minst när det gäller att förflytta energi.

– Idag transporteras 20% av Europas energi i elledningar. För att lyckas transportera ytterligare 24 GW el på det sättet kommer vi behöva lägga 20-40 år på att bygga ut elledningar. Att transportera energi i vätgas är det effektivaste sättet om man tittar på hela cykeln, säger Andreas Bodén.

Tillsammans med Renova, Scania och Joab utvecklar nu PowerCell en elektrifierad sopbil med bränsleceller. Hans Zackrisson, chef för fordonsutveckling på Renova, fanns på plats för att berätta om projektet.

– Renova ser en bränslecellsbaserad sopbil som enda fordonskonfiguration som klarar de höga krav som gäller för transporter i framtida stadsmiljö, säger Hans Zackrisson.

Under demonstrationsdagen gavs också tillfälle att provköra Toyota Mirai och transportbilen Renault Kangoo, som sedan 2019 finns som bränslecellsbil.



*Björn Andersson, Luleå gymnasieskola, provkör Toyota Mirai.*

## 12. Tekniken låter autonoma bilar navigera i snöväder

John Edgren 2020-03-01 06:30

**Wavesense markpenetrerande radar läser av vägbanken på flera meters djup. Den unika profilen under mark sägs kunna placera bilen med en exakthet på några centimeter.**



De autonoma bilar som i dag testas på allmän väg runt om i världen förlitar sig till stor del på lidar. Tekniken bygger upp en bild av omgivningen genom att lägga ett raster av laserpunkter och mäta den tid som det tar för ljuset att reflekteras tillbaka.

Lidar-tekniken kompletteras bland annat av kameror som exempelvis läser av markeringar i vägbanan. Problemet är att båda systemen kan hämmas av naturelementen, inte minst av snö.

En MIT-spinoff tror sig sitta på lösningen för snötäckta vägar. Wavesense har byggt vidare på teknik som utvecklades vid MIT Lincoln Laboratory. Företaget använder markpenetrerande radar för att kartlägga vägbanken under asfalten ned till omkring tre meters djup. Enligt Wavesense kan deras system vid motorvägsfart ge bilen en bild av vägbanken med 4-6 centimeters exakthet. Det rapporterar [Extreme Tech](#).

Det första steget är att skanna sträckningen, där datan under jord matchas mot gps-taggar. De bilar som sedan rullar på vägen jämför profilen som läses in mot originalet. Exaktheten innebär att även stora fordon som lastbilar ges goda marginaler.

MIT Lincoln Laboratory, placerat vid Hanscom Air Force Base i Lexington, har fokus på utveckling för försvaret. Det var också USA:s krigsmakt som var först med att testa MIT:s lösning. 2013 monterades systemet på ett fordon för minröjning i Afghanistan. På vägar utan markeringar har tekniken uppenbara fördelar men i förlängningen skulle fordonen kunna navigera längs skannade rutter utan förare.

Wavesense vd Tarik Bolat tror att tillverkningskostnaden för deras markpenetrerande radar kan vara nere i 100 dollar till 2024, året han förutspår att tekniken kommer sitta i autonoma bilar. Till skillnad från Super Cruise, GM:s lösning för självkörande bilar på motorväg, anser Wavesense att deras teknik kan bli aktuell även på mindre vägar.

**Feber**

### 13. Top Gear kör de bästa Bond-bilarna

AV BOBBY GREEN

2020-03-02 KL 12:00

**Vilken är din favorit?**

Top Gear fick möjligheten att köra några av de mest ikoniska bilarna som medverkat i James Bond-filmerna och så här såg det ut. Flera härliga bilar och jag lägger nog min röst på att Lotusen är favorit. Eller kanske Z8:an. Svårt. Kanske blir det Valhalla som är med i den kommande filmen. Vilken är din?

**ViBilägare**

### 14. Volvos taxi som aldrig kom fram

Publicerad 2020-02-28 15:08

Text Fredrik Nyblad

Redan 1976 presenterade Volvo en framhjulsdreven minibuss med dieselmotor som kunde förses med turbo. Men den var långtifrån någon produktionsbil utan ställdes istället ut på Museum of Modern Art i New York.



**Den gula taxibilen stannade** framför den fashionabla bostadsadressen på Femte Avenyn på Manhattan. Chauffören hade inga problem att parkera den nya Volvotaxin mellan två bilar. Den var bara 4,38 meter lång till skillnad från den 5,53 meter långa Dodge Coronet han haft tidigare.

Den rullstolsbundna kvinnan som väntat på trottoaren höjde nu handen avvisande – hon behövde inte någon hjälp med att ta sig in i bilen. Chauffören hade fällt upp den högra delen av baksätet så att hon skulle få plats, men att rulla in i taxibilen var enkelt med den elektriska skjutdörren och golvet var helt slätt och saknade dörrkarmar.

**Det var en het och hetsig dag** i New York-trafiken, men i kupén var det svalt tack vare den effektiva luftkonditioneringen i taket ovanför chauffören. Till höger om honom fanns ett litet bord med plats för en karta och dessutom ett litet kylskåp.

Att vara taxichaufför var fortfarande ett tufft jobb i New York City, men de nya taxibilarna hade gjort jobbet mer attraktivt. Inte minst ur en säkerhetsaspekt, många i yrket blev rånade och en del till och med mördade.

**Mellan chauffören och kunden** fanns en avdelare av skottsäkert glas och stål. Dessutom sköttes betalningen genom ett fack – som även det var skottsäkert. Pengarna förvarades sedan i ett litet kassaskåp.



Att taxibilarna skulle vara tillgänglig för den med ett handikapp var en viktig komponent i projektet. En vadderad bom skulle ersätta säkerhetsbältet i baksätet, frågan är hur ren den hade varit i slutet av ett arbetspass?

Så här kunde det ha blivit om ett ambitiöst projekt lett av Museum of Modern Art i New York också lett till verklig förändring. På 1970-talet hade de amerikanska taxibilarna nästan 70 procent mer passagerare än alla andra kollektiva transportsystem i USA.

**Men utformningen av taxibilarna** var kraftigt eftersatt ansåg Museum of Modern Art. Varför skulle inte taxibilar vara konstruerade specifikt för sin uppgift när alla andra kollektiva transportsätt var det?

Tillsammans med en myndighet under det federala kommunikationsdepartementet och New Yorks taxikommission bjöd man 1973 in de stora amerikanska biltillverkarna att ta fram prototyper. Alla tackade nej och istället fick de två mindre företag i Kalifornien uppdraget. Både American Machine and Foundry, AMF, och Steam Power Systems, SPS, hade tidigare byggt säkerhetsexperimentbilar på uppdrag av amerikanska myndigheter.

**Även utländska biltillverkare** fick vara med om de var på väg att etablera fabriker i USA. De som till slut ville vara med var Volkswagen och så Volvo som vid den här tiden byggde en bilfabrik i Chesapeake, Virginia. Volvos fabrik kom i slutändan aldrig att användas för bilproduktion.

Ett femte företag kom med på ett hörn: Alfa Romeo fick på grund av regeln om produktion i USA inte någon inbjudan men tog ändå fram en prototyp som ställdes ut bredvid de fyra andra taxibilarna när utställningen öppnade på Museum of Modern Art i juni 1976.

**»Volvos fabrik kom i slutändan aldrig att användas för bilproduktion.«**

**Redan hösten 1972** började Volvo arbeta på det som skulle bli Volvos experimenttaxi. Volvodesignern Håkan Malmgren minns hur han fick uppdraget att ta fram en lermodell i skala 1:5 utifrån en sidvy som chefsdesignern Jan Wilsgaard tagit fram.

– Janne jobbade sällan med perspektiv utan jag fick tolka bilden som jag ville, berättar Håkan Malmgren. Jag minns exakt när det var för jag stod och jobbade i en liten skrubbe och lyssnade på radion som sände från OS i München.



**Ett år tidigare** hade Rolf Melde kommit över till Volvo från Saab och blivit teknisk direktör. Hans uppdrag var just att ta fram olika idéprojekt som inte direkt behövde leda till nya modeller men som kunde ge bitar av kunskap som kunde föras in i kommande produktionsbilar.

Med honom fick Volvo en djupare kunskap om framhjulsdraft och Rolf Melde var också med att ta fram experimenttaxin. Volvo var alltså redan på väg att utveckla prototypen när projektet i New York kom igång på allvar 1974.

**Idéer uppstår sällan** i tankemässiga vakuum och experimenttaxin som Volvo tog fram påminner inte så lite om Dodge/Plymouth Voyager som tillsammans med Renault Espace startade vågen av minibussar 1984. Volvotaxin var högbyggd med lång hjulbas och korta överhäng som maximerade kupéutrymmet.

Tre till fyra passagerare skulle få plats. Framhjulsdraft gjorde det plana golvet möjligt, det var till och med lite konvext vilket skulle hjälpa vatten att rinna ut ur bilen. Stötfångarna och sidolisterna var konstruerade utifrån erfarenheten att taxibilar i storstäder ofta var inblandade i småkrockar.

**Den 2,4 liter stora** sexcylindriga dieselmotorn av förkammartyp hade utvecklats av Ricardo. Den var bränslesnål och renare jämfört med många andra dieselmotorer. Motorn var också konstruerad för att kunna förses med turbo.

Taxin kunde enligt Volvo också utvecklas i andra versioner. Ambulans med högre tak, skåpbil, stor herrgårdsvagn med riktig kombiacklucka och en minibuss med längre hjulbas var modellvarianter man tänkte sig.

Volvo Experimental City Taxi blev aldrig en produktionsbil, men en designdetalj som lånades till 700-serien var sidorutornas utformning.

Det var inte bara Volvo som såg en högbyggd minibussliknande form för framtidens taxi. Även taxibilarna från Alfa Romeo, AMF och den märkliga ångdrivna bilen från SPS såg ut så. Volkswagen hade redan karossen klar och kunde istället ägna kraft åt att göra bilen mer miljövänlig.

**Deras experimenttaxi** var en folkabuss men drivlinan var en hybrid mellan eldrift och bensinmotor. Den kunde köras enbart på el eller i kombination med bensinmotorn.

I september 1976 stängde utställningen på Museum of Modern Art och istället för de framsynta konstruktioner som visats där kom den stora sedanbilen Ford Crown Victoria att dominera som taxibil i New York i flera decennier. Det skulle dröja ända till 2000-talet innan hybridbilar och minibussar blev godkända som taxi i New York.

**Volvo tappade bollen** på det som skulle bli en framgångsrik biltyp på 1980-talet. Även om prototypen fanns där hade man knappast ekonomiska möjligheter att förvandla den till en produktionsbil. En av de prototyper som byggdes finns i dag på Volvo Museum i Göteborg.

## FAKTA: VOLVO EXPERIMENTAL CITY TAXI 1976

<b>MEKANIK:</b>	Rak sexcylindrig dieselmotor, 2,4 liter, 70 hk vid 4 500 v/min, treväxlad automatlåda, framhjulsdraft, fram triangellänkar, bak De Dionaxel och panhardstag.
<b>MÅTT:</b>	Axelavstånd: 300 cm. L 438/B 192/H 172 cm.
<b>STYRNING:</b>	Kuggstång. Vändcirkel: 10,4 m.
<b>PRESTANDA:</b>	0–96 km/tim på 19,5 s.
<b>TOPPFART:</b>	136 km/tim.
<b>KÄLLA:</b>	The Taxi Project – Realistic Solutions for Today, MOMA.

## 15. Klassiskt bilmärke: Dodge

Publicerad 26 november 2010

**Dodge är ett riktigt amerikanskt bilmärke, men var knappast märkvärdigare än några dussin andra. Dock var förutsättningarna mycket goda.**



*Dodge Custom Royal Lancer "Super D-500" 1957*

De första Dodge-bilarna presenterades i november 1914. Mycket snart kom de att uppskattas av den amerikanska armén, som hade ett stort bilbehov just när man var på väg att avskaffa kavalleriet.

Fast egentligen var det enda märkliga med Dodge att man använde tolvvoltssystem när de andra märkena litade på sexvolts.

### **Bara Ford sålde mer**

Det gick bra för Dodge och 1920 låg märket tvåa i den amerikanska försäljningsstatistiken. Bara Ford sålde fler bilar. Också Dodge var en billig vagn, men ner till T-Fordens nivåer kom ingen annan.

Fjorton år efter starten såldes Dodge till en bilgubbe på stark frammarsch: Walter P. Chrysler. Han betalade 175 miljoner dollar och lade genast ner tillverkningen av fyrcylindriga Dodge för att satsa på sexorna i stället. Men fortfarande handlade det om relativt billiga vagnar.

Liksom så många andra märken lyckades Dodge pricka in depressionen med en mer påkostad modell, en rak åtta som byggdes åren 1930–33.

Under 30-talet varierade den årliga Dodge-försäljningen mellan 30 000 bottenåret 1932 och nästan 289 000 år 1937. Men modellåret 1938 sjönk försäljningen till bara en bit över 100 000 bilar.

Just 1938 års modell blev väldigt populär som droskbil här i landet. Sådana rullade ända in på 50-talet och var totalt slut när de äntligen skrotades.

Dodge, DeSoto, Plymouth och Chrysler hade under 40-talet härligt kromtunga fronter och mysiga plyschinteriörer. Att köra en Dodge från den tiden är som att manövrera en smärre ångare.



*Model 30-35 Touring 1914-16*

### **Det stora hästkraftsracet**

Raka sexor och åttor blev alltmer otidsenliga och 1952 presenterade Dodge sin första V8, en 3,8-litersmotor med toppventiler och namnet Red Ram. Den beteckningen skulle i olika varianter följa Dodge i decennier, och gör det fortfarande.

Chrysler-koncernen tog nya tag med sin lätt trista formgivning i och med 1955 års bilar. Det var nu det stora hästkraftsracet startade och Dodge hängde på. 1959 levererade den största V8-motorn, på 6,3 liter, 345 hästar.

Viss sans förmärktes i och med kompaktmodellen Dodge Lancer, som var på pricken lik Plymouth Valiant, som ju i Sverige kallades Chrysler.



*DS Phaeton 1930*



*Sedan 1938*

Challenger och Charger är två Dodge-namn som för evigt skrivit in sig i filmhistorien. I klassikern "Jakten mot nollpunkten" kör hjälten Kowalski en Challenger och i McQueen-rullen "Bullitt" rattar skurkarna en hotfullt svart Charger, den stora prestandamodellen med fastbackkaross.

Sexor och V8-motorer var det som gällde under 60- och större delen av 70-talet, förutom då Dodge i ett anfall av downsizing 1970 lanserade små fyrcylindriga Mitsubishi-bilar och kallade dem Dodge Colt.

Dodge hade också sedan länge byggt små och stora kommersiella fordon. Stor lycka gjorde märkets skåpbilar, liksom även Chevrolet och Fords konkurrerande van-modeller.

Ett tecken som kan tyda på viss förvirring hos koncernledningen var den Simca-baserade småbilen Omni, med fyra naturligtvis. Dock måste erkännas att det var med Omni och dess koncernkamrater som Chrysler Corporation till slut räddade sig ur ekonomiska svårigheter åren kring 1980.

Ändå blev 1980- och 90-talen inga höjdardecennier för Dodge. Fast det är klart, för den som gillar prestandabilar kom en sällsynt läcker skapelse kallad Viper. Tiocylindrig pickis-motor, råa prestanda och vulgärball kaross. Tillverkningen startade 1992 så Viper har nu byggts i hela 18 år.



*D44 Coronet Eight Club Coupe 1953*



*Royal Sedan 5.9 V8 309hk, 1959*

### **Kantiga modeller med attityd**

1998 köpte Daimler-Benz Chrysler-koncernen och därmed skapades DaimlerChrysler, eller, om man så vill, Fritz Kreiser. Det nya storbolaget visade sig inte vara en så lyckad idé som man hoppats – ännu en gång bevisades att fusioner sällan eller aldrig ger de stordriftsfördelar man räknar med.

Fast visst var det fiffigt att kunna använda första generationens Mercedes-Benz SLK som mekanisk grund för Chrysler Crossfire. Därefter har Fiat gått in som delägare i koncernen.

Hur det ska gå för Chrysler och Dodge är lika ovisst som så mycket annat i bilindustrin. Nu är i alla fall Dodge tillbaka på den svenska marknaden i form av stora och kantiga modeller med attityd. De lär väl också bli historia...



*Lancer 2-door Hardtop 1961*

**SLUT**