

Rolls-Royce 10 HP 1904–05

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 18 mars
måndag 16 mars

1. Koenigsegg Jesko Absolut ska klara "långt över 500 km/h"
2. Prov: Volvo XC40 T5 TE – minihybriden
3. Volvos löfte: Batterierna till XC40 Recharge är säkrade
4. Volvos revansch: Laddhybriderna och elbilarna som säljer bäst just nu
5. Nya XC90: Volvo-utvecklingens fanbärare
6. Provkörning: Polestar 2
7. Alpine A110 kommer i ny specialversion
8. EU ska utmana Kina med miljardsatsning på vätgas
9. Industrin går samman för satsning på vätgasdrivna lastbilar
10. Bensinpriset sänks igen, närmar sig 14 kr / liter
11. Elva olaga cabotage på en vecka – en (o)vanlig vardag i Skåne
12. Rumänsk chaufför fick åka hem utan sin lastbil
13. Mysteriet löst - sanningen om sultanen av Bruneis Ferrari F40-samling
14. Vedeldat på racerbanan 1941
15. Klassiska bilmärken: Wolseley
16. McLaren drar sig ur helgens F1-öppning – teammedlem coronasmittad
17. Formel 1-premiären inställd
18. IndyCar skjuter upp premiären med Ericsson och Rosenqvist

1. Koenigsegg Jesko Absolut ska klara "långt över 500 km/h"

Publicerad 2020-03-09 20:10 text Erik Söderholm

Christian von Koenigsegg berättar om nya toppfartsmodellen Jesko Absolut.



FILM: <https://youtu.be/gkmjOR55DwU>

Koenigsegg hade fullt upp på den nästan folktomma Genève-salongen med att visa upp två nyheter: dels märkets nya fyrsitsiga "mega-GT" Gemera och dels en ny version av superbilen Jesko som kallas Jesko Absolut. [Du kan läsa mer om modellerna här.](#)

Målet med Jesko Absolut är att bygga märkets snabbaste gatlegala bil någonsin. Christian von Koenigsegg berättar i en intervju med Top Gear att det kommer vara föraren, vägen, vädret eller något annat som sätter gränserna för hur snabbt bilen kan köras – inte bilen.

– **Men vi pratar långt**, långt över 500 km/h. Det är mer än tillräckligt snabbt. Vi kommer inte bygga något snabbare, någonsin, säger han.

Bakpartiet är något längre på Jesko Absolut och den stora bakvingen har ersatts av två längsgående "fenor" som ska ge bättre stabilitet. Fälgarna har fått "diskar" som sänker luftmotståndet och fjädringen är faktiskt något mjukare än på "vanliga" Jesko.

Bilen har en 5,0-liters dubbelturbo-V8 med 1 280 hästkrafter, eller 1 600 hästkrafter med etanol i tanken. Totalt ska bara 125 exemplar av Koenigsegg Jesko byggas och hur många av dem som blir Absolut-versionen är upp till kunderna att bestämma.

Relaterad artikel

[Här är nya Koenigsegg Gemera och Jesko Absolut](#)

[Tre elmotorer och totalt 1 700 hästkrafter från den svenska uppstickaren.](#)



2. PROV: Volvo XC40 T5 TE – minihybriden

Av Michael von Maydel, Publicerad i dag, 05:50

Volvo utökar sin stadigt växande hybridflotta med ännu en modell. XC40 T5 Twin Engine använder sig av en trecylindrig motor men får klara sig utan fyrhjulsdraft. Vi provkör!



VAD ÄR NYTT?

Volvo vågar nytt. I sina laddhybrider har man hittills alltid kombinerat en tvåliters bensinmotor med en elmotor på bakaxeln, men samma gamla recept fungerar dock inte för märkets minsta modell. XC40 bygger som bekant på CMA-plattformen och kräver således en helt ny drivlina. Valet föll på en ytterst kultiverad 1,5-liters trecylindrig bensinmotor på 180 hk och en 60 kW elmotor som båda huserar i kompaktbilens framvagn.

Någon fyrhjulsdraft är därmed inte tillgänglig men däremot erbjuds en helt ny dubbelkopplingslåda med sju växlar. Föraren får även möjligheten att växla själv vilket fungerar smidigt och nästan omärkbart. Märkligt är dock att man endast får växla själv i rekuperationsläget. Dessvärre kan man inte justera rekuperingsnivån och även växelpaddlar lyser med sin frånvaro.

Litiumjonbatteriet är detsamma som i de större laddhybriderna med en kapacitet på 10,7 kWh, och det sitter i kardantunneln. På så vis kunde man behålla bilens bagagevolym på 460–1.336 liter. Endast det variabla lastgolvet och tunnelkonsolens praktiska papperskorg fick stryka med samtidigt som bensintanken rymmer en aning mindre än förut (48 liter istället för 54).

Volvo garanterar en livslängd för sina batterier på upp till åtta år eller 160.000 kilometer. Sjunker kapaciteten under den tiden under 55 procent får man nya batterier utan kostnad.



Via infotainmentskärmen får man en uppsjö av viktig information om bland annat förbrukningen, batteriladdningen och energiåtervinningen. Självkart har XC40 T5 Twin Engine flera körprogram.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Är batterierna laddade ska XC40 kunna köra 45 km helt elektriskt. E-driftens topp-hastighet ligger på 125 km/h och därefter startar den lilla trecylindriga motorn som varvar glatt och överraskar med ett riktigt rolig ljudbild. Med båda drivkällorna igång stiger topphastigheten till klart godkända 205 km/h.

Sprinten från stillastående till 100 km/h ska XC40 T5 Twin Engine klara på 7,3 sekunder. Inga särskilt imponerande siffror, men man ska inte glömma bort att bilen väger 1.812 kg. En jämförbar variant med en 247-hästars fyrcylindrig bensinmotor och fyrhjulsdraft (XC40 T5 AWD) är hela 128 kg lättare och därför betydligt snabbare.

Utan hybriddrift är XC40 inte heller någon särskilt vig reskamrat. Därför stör man sig inte heller på extravikten. Som vanligt rullar de stora 18-tumshjulen en aning stelt över tvärfogar, men bilen förblir snäll och stabil utan att kränga. Genom kurvor tar man sig enkelt och med bra precision. Är man en aning försiktig med gaspedalen kan man för det mesta njuta i bilens hybridläge då elmotorns tryck även fungerar om batteriet är tomt.

Upp till fyra procent av batteriets kapacitet behålls nämligen som backup. Inga laddningsstationer i sikte och batteriets laddning tryter? Då kan man använda bensin-motorn som generator. Upp till 70 procent av kapaciteten kan laddas när trecylindern är igång. Ur miljösynpunkt är det dock fullständigt idiotiskt.

An advertisement for the Volvo XC40 T2. On the left, a silver Volvo XC40 T2 is shown from a front-three-quarter view. On the right, the Volvo logo is at the top, followed by the text "Nya Volvo XC40 T2". Below that, it says "Kompakt SUV till attraktivt pris. Från ca 282 900:-". At the bottom right, there is a button that says "LÄS MER". At the very bottom of the advertisement, there is a line of small text: "Förbr. l/100 km bl. körn. (prel). WLTP: 7,0. NEDC korr: 6,3. CO2, g/km. WLTP: 158. NEDC korr: 142. Miljöklass Euro 6D-Temp."



Endast den diskreta luckan i vänster framskärm avslöjar att den här XC40:n är något speciellt!

NÖRDFAKTA.

Elmotorn i XC40 T5 Twin Engine är kopplad till endast de jämna växlar i dubbelkopplingslådan. Precis som förbränningsmotorn har även elmotorn en varvtalsänkande utväxling. Beroende på valt körprogram (Hybrid, Power eller Pure) används alltså antingen samtliga eller bara de jämna växlar.

BORDE JAG KÖPA EN?

XC40 T5 Twin Engine är absolut ingen billig pjäs. Grundpriset för den lilla laddhybriden med Inscription Recharge-utrustningsnivån landar på ytterst självsäkra 516.000 kronor. Vill man istället ha ett sportigare uttryck, väljer man R-design Recharge för 10.000 kronor till. Det är mycket pengar och endast eldrivna XC40 P8 AWD med 408 hk (från 699.000 kronor) är dyrare bland minisuvarna från Hisingen.

Kombinationen av den lilla trecylindriga motorn, elmotorn och den underbara sjustegade dubbelkopplingslådan är dock absolut lyckad och harmonisk. Ändå förblir XC40 tung, trång och inte alltid körglad. Måste man absolut ha en kompaktsuv med hybriddrivlina är XC40 säkerligen inget dåligt val. För oss andra finns dock kanske bättre alternativ.



VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

TEKNISKA DATA

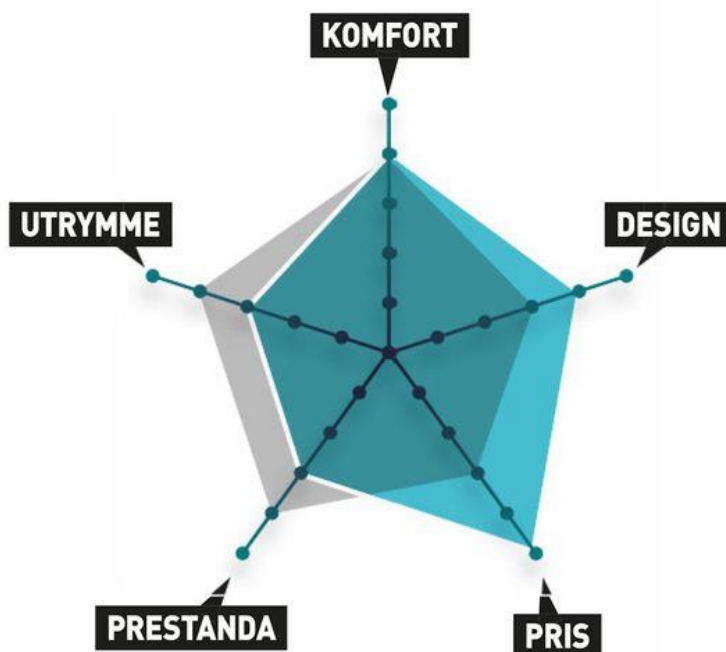
MOTOR: R3, turbo, bensen, 1 477 cm³, 180 hk vid 5 800 r/min, 265 Nm vid 1 500 r/min. Elmotor 60 kW/160 Nm. Systemeffekt 261 hk/425 Nm. Litiumjonbatteri 10,7 kWh. Sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 425/1 863/1 652 mm. Axelavstånd 2 702 mm. Tjänstevikt 1 812 kg. Bagagevolym 460–1 336 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,3 sek. Toppfart 205 km/h. Förbrukning 1,8 liter + 15,9 kWh/100 km.

PRIS: Från 516 000:– (Inscription Recharge). Aktuell nu.

PERSONLIGHET



■ VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE
■ OPEL GRANDLAND X HYBRID4

SUMMERING

BÄST: Harmonisk drivlina, trevliga prestanda, välbyggd och högkvalitativ interiör.

SÄMST: Trång, tung, dyr.



Av Michael von Maydel

BEARBETNING: Tobias Mersinger

FOTO: Dino Eisele



3. Volvos löfte: Batterierna till XC40 Recharge är säkrade

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-03-09, 15:15, uppdaterad i dag, 16:24

Trots konkurrenternas batteribrist vågar Volvo lova att det inte ska vara något problem att få fram tillräckligt med batterier till Volvo XC40 Recharge P8 AWD.



Volvo har öppnat en 5.000 kvadratmeter stor produktionslinje för elbilen XC40 Recharge i belgiska Gent. Här ska batterierna som kommer från LG Chem monteras.

Tvärtemot flera konkurrenter som tvingas avbryta sin produktion uppger flera chefer på Volvo att det inte är några problem alls med leveranserna av batterier från LG Chem.

Audi använder också batteri från sydkoreanska LG Chem. På grund av uteblivna leveranser av batterier har Audi tvingats pausa tillverkningen av E-tron. Från Volvo är tonen en annan:

– Vi har inga problem alls, säger Volvos Jonas Engström, affärsansvarig för Volvos 40- och 60-serie, till [Automotive News](#).

I september ska Volvo Cars ska börja bygga elbilen XC40 Recharge P8 AWD i bilfabriken i Gent, men redan nu här provproduktionen igång.

I Volvo-fabriken i Gent tillverkas idag cirka ett tusen bilar per dag. I fjol byggde fabriken totalt 225.000 Volvo-bilar, varav 185.000 var XC40. Fabriken byggdes 1965 och har omkring 6.000 anställda.

Volvo bygger också ut sin fabrik i USA för att klara en mer omfattande batterimontering. Förutom LG Chem har Volvo även avtal om batterileveranser med kinesiska CATL.

Under kommande fem åren ska andelen Volvo-bilar som är eldrivna öka till 50 procent.



Montering av batterier i Volvos fabrik i Gent.



Volvos fabrik i belgiska Gent.

[Volvo XC40 Recharge – 6 saker jag reagerade på](#)

[PROV: Volvo XC40 T5 TE – minihybrid](#)

[Nu kan du beställa en Polestar 2 – billigare än XC40 Recharge](#)

[Volvo XC40 T2 - ny snikmodell](#)



4. Volvos revansch: Laddhybriderna och elbilarna som säljer bäst just nu

Redaktören bytbil.com 2020-03-09

Här är elbilarna och laddhybriderna som säljer bäst i Sverige just nu.



Volvo V60 Twin Engine har tagit tillbaka förstaplatsen från den tidigare ettan Volkswagen Passat GTE. Kia Niro är överlägset mest sålda elbil före Audi e-tron – Tesla har startat året segt.

Försäljningen av laddbara bilar ökar kraftigt i Sverige och var fjärde ny bil i februari var antingen en elbil eller en laddhybrid. Försäljningen ökade med hela 95 procent i februari. Effekten är att de genomsnittliga utsläppen från nya bilar i Sverige har minskat med 16 procent till 100 gram per km i genomsnitt, enligt Bil Sweden.

Mest sålda laddhybrid i februari blev Volvo V60. Efter att ha haft problem med att få fram batterier så har Volvo äntligen fått fart på leveranserna av sina laddhybrider. Under februari fick Volvo ut 622 V60-hybrider. Volvo har även börjat leverera XC40-modellen i laddbar version och totalt fick Volvo ut 1300 laddhybrider i februari.

Den tidigare ettan på marknaden, Volkswagen Passat GTE, får se sig detroniserad även av två modeller från Kia. Optima Phev kom tvåa efter V60 med 476 sålda laddhybrider och Kia Niro Phev knep tredjeplatsen.

Elbilarna ökar något långsammare än laddhybriderna i Sverige. Totalt såldes 1409 elbilar i Sverige i februari. Den helt elektriska versionen av Kia Niro blev den mest sålda elbilen. En oväntad uppstickare på marknaden är Audi e-tron som trots ett pris på cirka 800 000 kronor blev den näst mest sålda elbilen. Audi har haft flera kampanjer på e-tron både som tjänstebil och privatleasingbil, vilket syns i statistiken.

Tesla Model 3 blev förra årets mest sålda elbil, men Tesla har startat året långsamt. Endast 98 Model 3-bilar registrerades i februari. Teslas båtleveranser är dock ojämnt fördelade över året, och sannolikt kan märket ta revansch under mars.



Mest sålda laddhybrider i februari

VOLVO V60 Laddhybrid	622
KIA OPTIMA PHEV	476
KIA NIRO PLUG-IN HYBRID	392
VW PASSAT GTE	351
MITSUBISHI OUTLANDER PHE	340
VOLVO XC60N Laddhybrid	294
BMW 330E SEDAN	181
VOLVO S/V90N Laddhybrid	170
VOLVO XC40 Laddhybrid	123
SKODA SUPERB	119
MERCEDES E-KLASS (213)	105
VOLVO XC90II LADDHYBRID	92
BMW 530e xDrive	78
BMW X5 xDrive 45e	76
Kia CEED SW	58

Mest sålda elbilar i februari

KIA NIRO EV	359
Audi e-tron	208
RENAULT ZOE	138
Tesla Model 3	98
NISSAN LEAF	93
VW E-GOLF	72
Kia e-Soul	62
BMW I3 (BEV)	61
Hyundai IONIQ EV	45
VW E-UP! EI	41
SKODA CITIGOe iV EI35	
HYUNDAI KONA EI	25
TESLA MODEL S	20

Källa: Bil Swedens månadsstatistik





5. Nya XC90: Volvo-utvecklingens fanbärare

Av Mark Tisshaw

Publicerad 2020-03-10, 05:35

Volvos framtid är utstakad sedan länge och riktar alltmer in sig på elektrifieringen. Redan nästa generation av den svenska bilflottan får helelektriska drivlinor och nya autonoma system. Utvecklingens spjutspets bildas som vanligt av stora XC90.



Nya XC90 kommer antingen att drivas av hybridbensinmotorer eller helelektriskt.

2022 är det äntligen dags. Då rullar den svenska tillverkaren ut sin nya generation hybrid- och elbilar. Allra först är som brukligt XC90. Den stora sjuitsiga suven är den första modellen som byggs på den nya och uppdaterade plattformen SPA2 som kommer att bära upp samtliga modeller ur 60- och 90-serien.

När man släppte den andra generationen XC90 2014 var modellen en katalysator för den dramatiska ökningen av Volvos globala försäljningsciffror. Försäljningen ökade med sanslösa 300.000 enheter jämfört med år 2013 och även 2019 var ett rekordår för den svenska tillverkaren med 705 452 sålda bilar. Kommande generation XC90 förväntas att bygga på framgångarna.

Som vi har berättat innan kommer nästa generation SPA-baserade bilar inte längre att erbjudas med några dieselalternativ. Istället koncentrerar man sig på bensinbilar med mild- och/eller laddhybridteknik vid sidan om helelektriska versioner av de befintliga modellerna, där även Volvo XC90 inkluderas och högst sannolikt kommer att lystra till namnet XC90 Recharge. Förutom nya drivlinor kommer även produktionen av XC90 att förflyttas till Volvos nya fabrik i South Carolina i USA.

I ett pressmeddelande som avslöjade detaljer om kommande XC90 passade Volvochefen Håkan Samuelsson på att berätta att nästa generation även ska erbjuda omfattande möjligheter till autonomt körande som ett tillval. Den ytterst avancerade teknologin kommer att innefatta hårdvaran som krävs för körning utan händer på ratten och även utan att ens behöva titta på vägen. Detta skulle dock i alla fall i Sverige kräva en hel del lagändringar.



Ubers XC90 använder sig av permanent autonom teknik.

Efter ett tag backade dock Samuelsson från påståendet precis som resten av industrin verkar göra. Tillverkarnas eufori inför Level 5-körning verkar ha lagt sig på grund av de tekniska utmaningarna. Man vill trots allt kunna erbjuda mjukvaran för autonom körning, enligt Volvochefen, men till en början med en troligtvis hisnande prislapp. Tekniken ska först och främst rikta sig till kunder som behöver den för att kunna lägga sin tid och energi på viktigare saker.

Det är dags för Volvo att gå in i en ny fas som företag, nu när man äntligen har kommit ikapp konkurrensen och kan titulera sig premiummärke tack vare de oerhörda framgångarna under de senaste fem åren.

"Den aktuella fasen handlar om anpassning och om att reagera snabbt i en föränderlig bilindustri med hjälp av elektrifieringen", enligt Samuelsson. "Det handlar inte längre om att vara störst utan om vem som kan anpassa sig snabbast." Det inkluderar en enorm kraftanstängning för att få fart på elektrifieringen som en del av Volvos plan att hälften av alla sålda bilar ska vara helelektriska 2025.

Vidare har Volvochefen bekräftat att tillverkaren har säkrat de nödvändiga batterileveranserna från LG och CITC för att kunna genomföra visionen som innebär runt en halv miljon fordon årligen varav merparten förväntas vara laddhybrider. Volvo verkar därmed inte dela industrins rädsla för flaskhalsar i batteriproduktionen.

Samuelssons strategi för att elektrifiera modellutbudet är lika simpel som genialisk: istället för att utveckla dedikerade elbilar satsar man på redan befintliga modeller som utrustas med elmotorer som aktuella XC40 Recharge. Ansvaret för renodlade elbilar som inte erbjuds med konventionella drivlinor har man istället lagt över på dotterbolaget Polestar.

"För att följa med strömmarna finns det ingen annan väg än att bygga renodlade elbilar", berättar Samuelsson, men att istället ta sig tid att utveckla modulära arkitekturer som man kan använda för både el- och förbränningsmotorer "är en mer hållbar väg att gå." Kort sagt kommer den svenska tillverkaren att fortsätta med att elektrifiera sitt utbud. Vid sidan om helelektriska XC40 Recharge kommer även S90 och V90 att få åtminstone en mildhybridiserad drivlina senare i år.

NÄR KOMMER NYHETERNA?

OKTOBER 2020



XC40 RECHARGE

BERÄKNAS KOMMA 2021



V40-ERSÄTTARE

BERÄKNAS KOMMA 2022



NYA XC90

BERÄKNAS KOMMA 2023



NYA S90/V90

BERÄKNAS KOMMA 2024



NYA S60/V60

Fler Volvo på gång!

Volvos 40-serie förväntas expandera. Idag säljs en enda modell: XC40. Om det rör sig om en direkt efterföljare till den insomnade V40-familjen är inte känt men som Volvochefen Håkan Samuelsson avslöjade "behöver varumärket en kompakt premiumbil" som fokuserar på den europeiska marknaden. Enligt Samuelsson finns det redan "planer för att bygga fler modeller av 40-serien."

Alla indicier pekar mot att biltillverkaren kommer att satsa på ett coupéderivat av XC40. Just coupéformen av högbyggda suvar är ju det senaste modet och dessutom väldigt lönsamt. Man förväntar sig dock ytterligare en modell i 40-serien som inte har något med XC-varianten att göra.

Kanske får vi se en ny V40 trots allt?

Volvo omdefinierar autonom körning

Volvo har länge varit en av de drivande krafterna bakom bilindustrins målsättning för autonoma bilar. Idag är dock tillverkaren en av de sista som skruvar ned ambitionen en aning och nu ger oss klarhet i hur man ser på teknikutvecklingen.

Kommande generation XC90 som debuterar 2022 kommer att vara utrustad med avancerad hård- och mjukvara som tillåter autonom körning, utan händer på ratten och utan att man behöver titta på vägen, där det är möjligt. Volvo är väldigt tydliga med att understryka att det är systemet som avgör om förutsättningarna är de rätta. Det kommer heller aldrig att vara hundra procent autonomt.

Volvochefen Håkan Samuelsson berättar att "bilarnas funktioner kommer att utvecklas och förbättras årligen, steg för steg och endast i låg hastighet, för att sedan fungera ännu bättre på fler vägar i högre hastigheter". Detta ligger såklart inte i en nära framtid utan beskriver istället teknikens slutgiltiga form där omgivningen kan kontrolleras och förutses bättre än på dagens (mer eller mindre kaotiska) vägar.

Kanske beror de autonoma bilarnas förväntade uppgång på en viss semantik. Begreppet "autonoma bilar" får kunderna att tänka på bilar som gör sitt jobb automatiskt utan förarens inblandning. Enligt Samuelsson hade Volvos teknik uppfattats som autonom oavsett vad man hade kallat den. Ändå finns det "fog att fundera ordentligt över vad man ska kalla tekniken."

Visserligen har Volvo sålt en del XC90 till Uber för att de ska använda dessa för den egna teknikutvecklingen. Uber beskriver bilarna som permanent autonoma robottaxibilar, dock kommer den autonoma utrustningen i personbilarna alltid att kräva att föraren är aktiv om systemet anser att förutsättningarna för autonom drift inte längre är givna.

De problem som Uber och även andra har haft med att få tekniken att fungera felfritt bevisar bara det som så många har misstänkt när "robotiserad körning" blev på modet på allvar för sju eller åtta år sedan. Även om de tekniska svårigheterna skulle kunna lösas finns det dock fortfarande de lagstiftande, infrastrukturella och inte minst moraliska problemen kvar. Dessa beror till största del på de vitt skilda vägnäten i världen som många gånger inte verkar enligt samma system.

Egentligen är det bara motorvägarna som är det säkra valet än så länge, med vissa förbehåll. Men förvänta er trots allt inte att säkerhetsmaniska Volvo därför är sist ut med att erbjuda en klar och logisk väg till autonom körning – som faktiskt kan genomföras.

BEARBETNING: Tobias Mersinger /// **FOTO:** Tillverkarna ///

ILLUSTRATIONER: Schulte Design

6. Provkörning: Polestar 2 – är du redo Tesla?

Av Elias Medelberg, Publicerad 2020-02-17 08:00, uppdaterad 2020-02-17 14:03

Volvos prestandamärke har fått nya arbetsuppgifter.



De flesta är nog överens om att Polestar 2 är snygg.

Nu ska det byggas gatbilar. Det skulle vara ett elbilmärke men den första modellen, Polestar 1, råkade bli en laddhybrid. Den andra, döpt till 2, blir dock helt elektrisk. Hur står den sig mot konkurrenterna?

Snälla ... Säg det inte ... Tesladödare! Förlåt, men det är trots allt den, till stor del, svenska Teslautmanaren jag ska köra.

Förutom möjligtvis Volkswagen ID.3 är Polestar 2 den mest intressanta bilen i år. Förväntningarna är höga och det är inte enkelt att gå upp emot en så pass väletablerad utmanare.

Polestar 2 har Tesla Model 3, världens mest sålda elbil, i kikarsiktet. En åttondel av alla sålda elbilar är en Model 3 och att just den var målet syns tydligt på siffrorna, det är slående hur lika de är. Polestar är 900 kronor billigare, en tiondel långsammare till 100 km/h, den har två kilowattimmar mindre i batteriet (men två kilowattimmar mer som går att utnyttja), har samma AC-laddningseffekt, en snarlik DC-laddeffekt och är fyrhjuldriven.

I priset är däremot ingen DC-laddsladd inräknad och det kostar 2 900 kronor extra. Det kan väl ses som lite väl snålt men det kanske är lika bra att man kan välja fritt om man inte gillar färgen på Polestars alternativ.

Enligt Polestar är det prototyper som vi får ta en tur i men bilen känns mer eller mindre färdig. Det hela utspelar sig på Volvos testanläggning i Göteborg. Vädergudarna har svårt att välja mellan regn, snöblandat regn och solsken. Runt fyra grader är det i alla fall. Vi får köra på en komfortsträcka med riktigt otrevligt underlag och sedan väntar det test av köregenskaper på en lite mer svängig rutt.



VAD ÄR NYTT?

Hela bilen är ny, men designen har klara likheter med dagens Volvomodeller. Polestar har fått låna Tors hammare i framlyktorna och baklamporna har tydliga likheter med S60 och S90, bortsett från LED-rampen som löper över bakluckan.

Drivlinan är den största nyheten. Elmotor fram och bak med sammanlagt 408 hästkrafter. Batteriet är på 78 kWh. Det är "vätskekyllt" och samma slinga går att använda för att värma batteriet för att hålla temperaturen i schack. Det är exakt samma drivlina som i Volvos kommande elbil, XC40 Recharge. Till Polestar är det LG Chem och CATL som tillhandahåller batterierna.

Enligt WLTP-körcykeln har Polestar 2 en räckvidd på 470 kilometer. Nio mil kortare än konkurrenten från USA. Hur långt svensken kommer i verkligheten kan vi inte svara på för när vi får in den på test senare i år, men 35–40 mil vid blandad körning känns ganska rimligt.

Tyvärr är det inte bara räckvidden som påverkar långresepotentialen. Polestar 2 kan inte utnyttja Teslas välutbyggda Superchargernätverk. Samtidigt kommer nyheten om att Ionity ska höja sina priser, men det läser du mer om i en separat ruta.

Infotainmentsystemet man hittar i Polestar 2, som även Volvo kommer att ta del av, är Androidbaserat och gjort tillsammans med Google. Det är bilen först i världen med. Skärmen är på elva tum, ett litet steg upp från 9,3-tumsskärmen i Polestar 1 och Volvo. Upplösningen ska också vara högre. Tillgången till Googles karttjänst och integritetskränkande användardata gör att Polestar borde ha det bästa navigationssystemet på marknaden som snabbt kan anpassa sig efter nya trafikförhållanden.

Som i många andra bilar kan Maps visa närmaste laddstation och om man når fram till den, man får förstås en varning och tips på laddplats innan det tar stopp. För vissa stationer kan bilen även visa om laddplatsen är tillgänglig eller inte.

Jag har väldigt länge tyckt att navigationssystemen i många bilar har varit lite bristfälliga och det här borde ändra på det. Samtidigt är det någon konstnär som har knallat runt med hundra mobiltelefoner i en kärra och lurat Google att det var trafikstockning, så systemet är inte ofelbart.



Ganska mycket design har gått in i mittkonsolen. Ser bra ut.

Röststyrningen borde också ha blivit klart bättre men det lilla som jag har använt Google Assistant säger mig att det inte spelar någon roll, det funkar inget vidare ändå. Det finns en anledning till varför jag inte använt det särskilt mycket.

Hur bra, eller dåligt, det än är finns grym potential här. Är man uppkopplad med ett Googlekonto går det att styra grejer man har hemma, exempelvis lampor i huset om man har uppkopplade sådana. Vill man att ens information ska vara så långt borta från Google som möjligt låter man helt enkelt bli att logga in.

Det går även att ladda ner ett antal bilanpassade appar från Google Play Store och utbudet kommer att växa, det finns massor med möjligheter i ett så öppet system. Det går att lämna in förslag på vad som borde finnas och några genier har redan kläckt ur sig idéer. Exempelvis parkeringsbetalning och airBnB-liknande system för laddstolpar. Alltihop direkt i skärmen. Det sistnämnda, alltså att personer kan låna ut sin privata laddplats via en app i bilen, är fantastiskt om det går att genomföra.

Högst upp i displayen finns det fyra menyalternativ. Längst till vänster finns en snabbknapp för parkeringskamerorna, efter det kommer körinställningarna. Nästa "knapp" tar dig in i listan med apparna. När man öppnar en app tar den över nästan hela skärmen, det gör det lättanvänt. Längst till höger finner man de olika användarprofilerna som kan anpassas efter respektive förare. Längst ner hittar man alla inställningar för klimatanläggningen. Dessutom kan mobilen kopplas ihop med systemet så att bilens inställningar anpassas efter vem som ska köra.

Displayen framför föraren är lik den man hittar i dagens Volvobilar – tills den slås på. Gränssnittet är modernare och har lite högre upplösning. Nu kan kartvyn visas över nästan hela bilden. Det känns mer framtid än tidigare, vilket ytterligare förstärks av uppdateringar över nätet till både infotainmentsystem och bil. Vågar man hoppas på en hästkraftsökning likt den i Tesla Model 3? Gratis uppkoppling får man de tre första åren.

En app kallad Polestar Connect kommer i ett senare skede, så den har vi inte kunnat leka med. Trist är att det saknas head up-display, precis som i kusinen med samma bottenplatta, Volvo Xc40.



Ser sportig ut trots att den inte är så låg

Interiört.

Polestar har veganklädsel, kallad WeaveTech, som ska påminna om materialet i en våtdräkt. Är det verkligen något positivt? Jag tycker inte det låter särskilt premium, men det känns bra. Jag skulle inte välja att betala 60 000 kronor extra för att få läderklädsel om det inte vore för att interiören blir rätt grå utan den ljusa inredningen. Ska man behålla standardklädseln får man nöja sig med något som liknar blålera eller bara svart.

Materialvalen känns över lag rätt premium. Det är dock mer plast och uppfattas inte lika välbyggt som i förbränningsmotorbilar i denna prisklass, men det har designats väl och det som man ofta rör vid är det som har fått de finare materialen.

Polestar 2 är trivsamt. Fram är det lite Volvotrångt med hög men inte lika bred mittkonsol. Det stör jag mig på, jag hittar ingen given position där jag kan vila höger arm på armstödet. Jag hade velat att det var lite längre eller att ratten hade haft lite extra justermån. Det är ändå ombonat och behagligt, inte klaustrofobiskt.

Det är det däremot i baksätet. Jag är 185 centimeter lång och har huvudet i taket mer eller mindre hela tiden. Dessutom blir utsikten dålig när dörrkarmen tar upp en fjärdedel av synfältet. Det är riktigt tråkigt för själva sittpositionen är bättre än i jämförbara bilar. Alltså Model 3.

Det är framför allt knävinkeln som blir snällare i Polestar. Det beror på att Polestar har låtit bli att placera batterier just där fötterna ska vara, det tackar vi långbenta för. Insteget till baksätet är inte heller jättebra på grund av ganska korta dörrar. Det är en petitesse, men det är däremot inte takhöjden. Synd på en annars trevlig resekamrat.

**MOTOROPTIMERA
BILEN SJÄLV,
MED NÅGRA FÅ
KNAPPTRYCK.**

BSR



Här ser man de snygga guldiga bromsoken och Performance-fälgarna tydligt.

KÖRA OCH ÅKA.

Bilen vi fick köra hade Performancepaket som kostar 60 000 kronor. Då får man 20-tumsfälgarna som ni ser på bilderna, guldiga säkerhetsbälten, bromsok och ventilhattar, Öhlinsdämpare, bromsar från Brembo och en bit av taket i svart högglans istället för att det matchar lacken.

Det här är en fin bil att köra fort med. På grund av regnet, ny asfalt och rädslan för att krascha en av få prototyper gasade jag inte på för fulla muggar men 2:an känns helt klart som en pigg bil som hänger med bra i svängarna. Styrningen är snabb, men inte som i Tesla Model 3 Performance. Den är direkt och precis men känslan hade kunnat vara lite bättre. Styrningen kan gå från lagom lätt, till ganska tung, till riktigt tung med lite klick på skärmen. När jag hoppade in i Polestar 2 trodde jag att tidigare nämnda Tesla skulle vara den roligare av de två, det är den nog också men inte med särskilt stor marginal.

Det som är trist med den prestandaupgraderade Polestar 2 är att accelerationen inte blir ett dugg bättre jämfört med en utan sportpaket. 4,7 sekunder till 100 km/h. Extremt söligt om man jämför med prestanda-Teslan, och det ska man göra då de kostar ungefär lika mycket.

Polestar 2 sticker inte heller iväg lika aggressivt som Teslorna gör. Det är förstås både positivt och negativt. Den där blixtrande acceleration är kul men frågan är om inte den lite lugnare känslan i Polestar är att föredra vid mer vardaglig körning? Det borde dock inte vara svårt att ha både ett standardläge och ett mer "chillat" läge, precis som i ... ja, du gissade rätt. Tesla.

I lugnare tempo är det relativt tyst i kupén. Bullernivån är behaglig, mycket på grund av vindljudet som inte är lika störande som det kan vara i andra elbilar. Fjädringen jobbar snabbt och sväljer ojämnheter bra men det känns att det är en fast satt bil. Om standardfjädringen är mjukare och bekvämare får vi svar på senare.

Något vi däremot vet är att det går att vrida själv på Öhlinsdämparna, men det tar lite tid. Den testade bilen var vriden åtta klick upp både fram och bak. Det finns sammanlagt 22 lägen och högre siffra ger mjukare bil. I instruktionsboken hittar man tips på både sportigare och komfortablare inställningar.

POLESTAR 2**TEKNISKA DATA**

MOTOR: Två permanentmagnetsynkronmotorer, 408 hk, 660 Nm. 1-växlad automatlåda, fyrhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 606/1 985/1 479 mm. Axelavstånd 2 735 mm. Tjänstevikt i.u. Bagagevolym 35 l fram, 405 l bak.

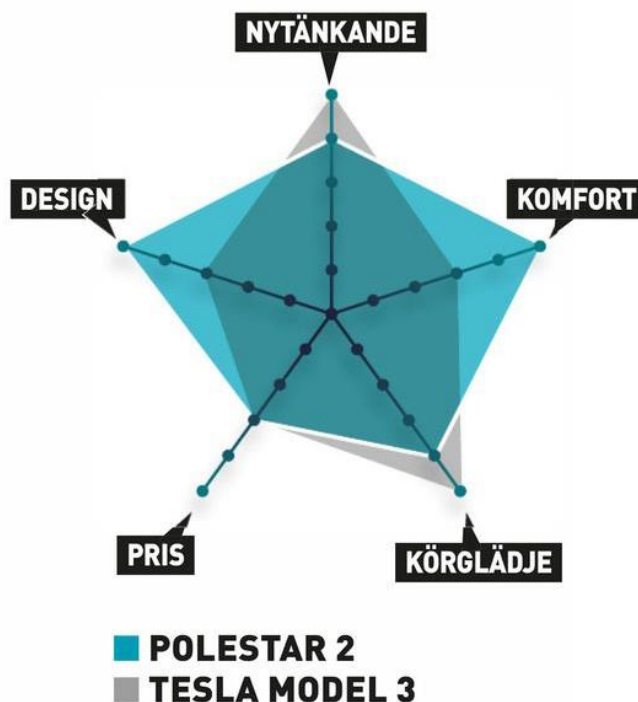
PRESTANDA: 0–100 km/h 4,7 sek. Toppfart över 200 km/h. Förbrukning 19,3 kWh/100 km, CO₂ 0 g/km.

PRIS: 669 000:–. Går att beställa. Leveranser påbörjas i mitten av 2020.

SUMMERING

BÄST: Fin sittposition. Behaglig ljudnivå interiört. Kvalitetskänlan. Snygg design. Google Maps. Kul att köra.

SÄMST: Räckvidd och tillgänglighet på laddstolpar. Polestar saknar Ionitysamarbete.

**PERSONLIGHET**

Det här är en bekväm bil att köra då den går stabilt över det mesta även i höga farter och om man inte orkar styra själv är Pilot Assist standard. Det lät det som att det även kommer att vara på de lägre utrustade bilarna som kommer senare, men det är inte bestämt ännu.

Energiåtervinningen är inte lika stark som jag hade hoppats på och det gör enpedalskörning svårare, det går inte heller att ställa in nivån på återvinningen med paddlar på ratten, utan endast via skärmen. Precis som i ... Nej, nu måste jag ge mig. Totalt sett är övergången mellan framåtkraft och återvinning sömlös och mjuk.

BORDE JAG KÖPA EN?

Vi har redan konstaterat att baksätet inte är något för lite längre passagerare, så någon fantastisk familjebil är det inte tal om. Men halvkombiluckan gör den lättare att lasta än en Model 3, men det saknas en del plats. Endast 440 liter mot 542 i Model 3. Bak i Polestar går det in 405 liter och fram är det inte mycket mer plats än för en AC- och en DC-laddkabel, 35 liter.

Två föräldrar och två barn som inte levt alltför länge skulle klara sig bra med en 2:a om man inte gör för många veckolånga utflykter. Takbox går givetvis att montera men då går räckvidden ner drastiskt.



Polestar är alltså bättre än Model 3 på mycket och den kommer onekligen att bli en storsäljare. Leveranserna börjar i mitten av året men beställer man en nu får man den inte förrän mot slutet av 2020. Dessutom kan det bli försenat då Coronaviruset har satt stopp för arbetet i fabriken i Kina.

Det har nyligen konstaterats att Tesla är statusmärket nummer ett i Sverige. Väljer man en Polestar trots detta? Det finns en hel del anledningar till varför man borde göra det.

Polestar och Volvo saknar laddstolpar

Varken Polestar eller Volvo har gått med i Ionitynätverket för snabbladdningsstolpar. Det betyder att det kommer bli dyrt för ägarna att ladda, 8,70 kr/kWh. I och med att Ionity är det enda nätverket i Sverige med helt okej utbyggnad av snabba snabbladdningsstolpar för icke-Teslor kommer man vilja utnyttja dessa trots det höga priset.

Det syns tydligt i tabellen att dessa priser påverkar rejält och kostnaden på långresan blir i vissa fall sämre än för en dieselbil. En fulladdning av Polestar 2 skulle ligga på runt 660 kronor. Däremot behöver man förhoppningsvis inte ladda på dessa stolpar särskilt ofta, hemma kostar laddningen precis som för vilken annan bil som helst.

Mercedes är med i Ionitysamarbetet och får därför ett förmånligare pris för laddning av sina bilar, 3,10 kr/kWh. På grund av EQC:s höga förbrukning jämfört med de andra blir kostnaden för en riktigt lång resa i många fall ganska lika trots prisskillnaden. Speciellt om det är i områden där det saknas Ionitystationer. Då betalar alla samma pris, förutom Teslan som troligen står på en Supercharger.

Däremot syns Ionityrabatten på de korta resorna där man sparar ett par hundra med en EQC, trots förbrukningen. Tesla har både billigare laddning och låg förbrukning och resorna blir därför nästan gratis. På superchargers kostar det endast 2,56 kronor per laddad kilowattimme.

Avsaknaden av publika laddplatser märks även på restiderna där tiden man måste spendera vid laddare är mycket högre för Polestar, Volvo och Mercedes. Teslas superchargers finns det ganska gott om, snabba Ionityladdare saknas det en hel del av i norra Sverige. Det mesta av tiden som svenskarna tappar mellan Haparanda och Ystad är på grund av långsamma snabbladdare på endast 50 kW en bit upp i Sverige. När man kommit längre ner och Ionityladdarna blir fler tar resorna ungefär lika lång tid, men kostnaderna blir högre för de tre Teslautmanarna.

När jag frågade en Polestarrepresentant om Ionitys prishöjning och ett kommande samarbete blev svaret något svävande att de pratar med alla möjliga partners. Det kommer nog ta ett tag innan något händer på den punkten.

STOCKHOLM - GÖTEBORG 470 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	05.04	00.21	1	139
Polestar 2*	04.56	00.13	1	252
Tesla Model 3 Long Range	04.54	00.10	1	62
Volvo XC40 Recharge*	05.04	00.21	1	364

STOCKHOLM - MALMÖ 620 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	07.21	01.07	2	330
Polestar 2*	06.40	00.25	2	510
Tesla Model 3 Long Range	06.28	00.22	2	130
Volvo XC40 Recharge*	06.51	00.37	2	663

HAPARANDA - YSTAD 1 650 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	23.07	05.35	7	1 331
Polestar 2*	21.15	03.37	6	Ca 1 400
Tesla Model 3 Long Range	18.53	01.36	7	559
Volvo XC40 Recharge*	21.58	04.17	7	Ca 1 750

KALMAR - ÅRE 1 060 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	14.04	01.57	3	762
Polestar 2*	13.14	00.59	2	665
Tesla Model 3 Long Range	12.26	00.54	3	302
Volvo XC40 Recharge*	13.24	01.24	3	780

* Står som "alpha" på abetterrouteplanner.com då de är så nya att konsumenter inte hunnit dela med sig av räckvidds-, förbruknings- och laddningsinformation från verkliga resor.

Polestar mot Volvo och Tesla

På papperet ser Teslan ut att vara en bättre bil. Acceleration, laddeffekt, räckvidd och bagageutrymme är bättre än hos Polestar. Dragvikten hos amerikanen är däremot inte särskilt imponerande.

Värt att tänka på är att räckvidden för Polestar 2 är för de tidiga bilarna med hög utrustningsnivå och därmed högre vikt. Den saknar även värmepump vilket kan hjälpa räckvidden ytterligare och ska bli tillgängligt någon gång i mitten av 2021, men de nio mil som saknas upp till Tesla tar den inte igen.

	POLESTAR 2	TESLA MODEL 3 LONG RANGE	VOLVO XC40 RECHARGE
PRIS (EFTER BONUS)	669 000 (609 000)	684 080 (624 080)	699 000 (639 900)
FÖRMÅNSVÄRDE, KR/MÅN	3 753	4 285	I.U.
0-100 KM/H, SEK	4,7	4,6	4,9
TOPPFART, KM/H	ÖVER 200	233	I.U.
ELMOTORTYP, FRAM	PERMANENTMAGNET SYNKRON	ASYNKRON, INDUKTION	PERMANENTMAGNET SYNKRON
ELMOTORTYP, BAK	PERMANENTMAGNET SYNKRON	PERMANENTMAGNET SYNKRON	PERMANENTMAGNET SYNKRON
EFFEKT, HK	408	462	408
VRIDMOMENT, NM	660	639	660
DRIVNING	FYRHJULSDRIFT	FYRHJULSDRIFT	FYRHJULSDRIFT
RÄCKVIDD, WLTP	470 KM	560 KM	ÖVER 400 KM
MAXIMAL LADDEFFEKT DC, KW	150	200 (250*)	150
MAXIMAL LADDEFFEKT AC, KW	11,0	11,0	11,0
BATTERI, KWH, BRUTTO/NETTO	78/76	80/74	78/76
VIKT, KG	1 111	1 847	2 220
MAX DRAGVIKT, KG	1 500	910	1 500
BAGAGEVOLYM, LITER	440	542	I.U.

* 250 kW på Superchargers V3. Dessa finns ännu inte i Sverige.
200 kW är möjligt på Ionitystolpar. 150 kW på Tesla Superchargers.



Elias Medelberg

7. Alpine A110 kommer i ny specialversion

Patrik Lindgren 9 mars 2020

Alpine lanserar en speciell variant av A110, nämligen en limiterad upplaga av A110 Lègende GT. Det här är Alpines mest exklusiva modell hittills enligt de själva vilket förstärks ytterligare en aning av det faktum att Lègende GT endast kommer att tillverkas i 400 exemplar.



Relativt nyligen tillsatta VD:n Patrick Marinoff som tidigare har arbetat för flera exklusiva bilmärken så som Maybach och Mercedes har en plan på hur de ska ge Alpine en mer tilltalande och magisk aura. Därför har de startat ett personifieringsprogram kallat Atelier Alpine. Genom det programmet kan vi bilköpare få tillgång till bland annat 29 nya lackfärger som dessutom bara lackas på 110 exemplar var. Färgerna som har tagits fram har inspirerats av Alpines historiska färgutbud.

LÄS MER: [Provkörning av Alpine A110S](#)

Förutom att sätta dessa olika färger på själva bilen kan man också välja att lackera hjul och bromsok. Allt för att vi som bilägare ska kunna få känna oss lite mer unika. Till fälgarna finns det tre olika valmöjligheter, vad sägs om högblank vit färg eller svart? Eller för den delen en nyans som går i guld. Pimp my ride någon?

På dina nya bromsok kan du välja mellan fyra olika kulörer, nämligen ljusröd, röd, gul eller guld.

Vill du att din Alpine ska sticka ut en smula jämfört med övriga får du slanta upp från 4 800 euro.

Men nu återgår vi till Lègende GT, tanken är att GT ska erbjuda en lite mer sofistikerad känsla där [A110S](#) bjuder på en mer råare sportig känsla. Det märks också eftersom GT är 0,1 sekunder slöare 0-100 km/h vilket den når efter 4,5 sekunder. GT toppar 250 km/h där A110S kommer upp i 260 km/h. Men en GT ska ju inte vara hundraprocentigt koncentrerad på prestanda enbart, det ska ju finnas vissa mått av komfort också.



Det kan vara en av anledningarna att man får med ett väskset i tre delar som passar som handen i handsken i bagageutrymmet.

Lègende GT kommer i en av tre färger, bland annat en speciallackering i silver, kallad Mercury silver, med designdetaljer i guld. I övrigt kan du välja mellan en svart färg som kallas Profond eller en blå kulör även kallad för Abyse. Alpine monogrammet och Serac fälgarna på 18-tum går i en gulddaktig ton, egna led-baklysen skiljer Lègende GT från övriga modeller.

Inuti välkomnas du av en läderklädsel som går i samma kulör som bärnsten, precis som väsksetet jag nämnde tidigare. Det ingår även en numrerad plakett på mittkonsolen.

Bakom ryggen sitter den 1,8 liters fyrcylindriga turbomotorn som ger 252 hästkrafter vid 6 000 varv per minut. Du har 320 Nm vrid tillgängligt redan vid 2 000 varv per minut.

För priset som landar på från 69 300 euro ingår ett aktivt sportavgassystem och uppgraderade Brembo bromsar. Parkeringssensorer samt en backkamera är också standard vilket är bra då bakåtsikten är något begränsad.



8. EU ska utmana Kina med miljardsatsning på vätgas

Publicerad 2020-03-09 19:29 text Erik Söderholm

Europa ska köra igång en storsatsning på vätgasteknik för att kunna utmana Kina, som har ett försprång när det gäller elbilsbatterier.



Den här veckan ska EU presentera ett nytt samarbete för att sätta ordentlig fart på utvecklingen av vätgasteknik för exempelvis bilar, enligt uppgifter till Financial Times.

Målet är dels att sänka utsläppen på sikt, och dels att på allvar utmana Kina som är betydligt större än Europa när det gäller tillverkning av elbilsbatterier.

Trots att flera europeiska batterifabriker nu är under uppbyggnad har Kina ett stort försprång som Europa ännu inte lyckats ta in, och bland andra Tysklands förbundskansler Angela Merkel har flera gånger uttryckt frustration över att Europa riskerar att bli fränkört.

Nu startas alltså en gemensam "EU-allians" för att utveckla vätgasteknik för exempelvis flygplan, vägtransporter och tung industri.

– **Vätgas kommer** bli strategiskt viktigt för energioberoendet och framtiden för Europa, säger Thierry Breton, kommissionär med ansvar för EU:s inre marknad, till [Financial Times](#).

Vätgas kan användas i en mängd olika typer av fordon. När det gäller personbilar är det Toyota och Hyundai som ligger längst fram och de båda biljättarna har presenterat nya vätgasmodeller de senaste åren. De är dock dyra att köpa och det finns försvinnande få mackar att tanka vid, åtminstone i Sverige.

Det finns också ett stort frågetecken kring effektiviteten. I ett större perspektiv är det betydligt effektivare att ladda och köra en batterielbil än att tanka och köra en vätgasbil. Men vätgasbilen är effektivare än motsvarande bil med förbränningsmotor och elen som behövs för att framställa vätgas är oftast förnybar.

Till vätgasbilarnas fördelar hör att de går snabbt att tanka och att räckvidden blir lång. Räckvidden vid kallt klimat påverkas heller inte alls lika mycket som i en batterielbil.

Relaterade artiklar

[BMW: Vätgasbilar lika billiga som bensinbilar om fem år](#)

[Då kommer nya Toyota Mirai till Sverige – klarar 65 mil på en tank](#)

9. Industrin går samman för satsning på vätgasdrivna lastbilar

2020-03-09

Ledande fordonstillverkare och industriföretag, däribland BMW, Daimler, Honda, Hyundai och Toyota, går samman i en [avsiktsförklaring för satsning på vätgaslastbilar](#) för att uppnå EUs klimatmål.



Idag står transportsektorn för en fjärdedel av klimatpåverkande utsläpp inom EU. Till 2050 ska dessa minska med 90% enligt EU-kommissionens initiativ [Den Europeiska gröna given](#).

För att lyckas krävs drastiska åtgärder där hela lastbilssektorn behöver bli fossilfri. Här väntas vätgasdrivna lastbilar få en nyckelroll eftersom de kan ersätta fossildrivna modeller utan att ge avkall på vare sig räckvidd eller snabb tankningstid.

I en avsiktsförklaring som signerades av 43 ledande industriföretag den 5 mars anges vilka steg som ska tas för att fler lastbilar med bränsleceller kan sättas i trafik. I avsiktsförklaringen anges bland annat:

- Utrullning av vätgasdrivna lastbilar inom en snar framtid, med för-kommersiella serier redo till 2025 (5 000- 10 000 fordon) och fullt kommersialiserad serietillverkning till 2030 (95 000 fordon). För att förse dessa fordon med vätgas beräknas runt 100 tankstationer behövas till 2025 samt 1 000 stycken till 2030.
- Leverans av grön vätgas till konkurrenskraftiga priser.

Här kan du läsa avsiktsförklaringen [Joint call for the deployment of hydrogen fuel cell trucks A needed shift towards a carbon-neutral society](#) med lista på undertecknande företag.



10. Bensinpriset sänks igen, närmar sig 14 kr / liter

Redaktören bytbil.com

2020-03-10

I spåren av coronaviruset och oljeprisrasen faller bensinpriset.



I dag sänktes priset för tredje gången på kort tid. Priset vid pump närmar sig nu 14 kronor. – Vi är på väg in i ett oljeprisrig, säger DNB Markets analytiker Helge André Martinsen. Coronaviruset har utlöst turbulens både på aktie- och råvarumarknaderna runt om i världen. I går föll råoljan med omkring 30 procent. Och i dag följer bensinpriserna med ner, för tredje gången på kort tid. En liter 95-oktanig bensin sänktes i dag till 14,23 kronor per liter. Även dieseln har rasat i pris och kostar nu 14,78 kronor per liter.

– Bensinpriset fortsätter ner på grund av den stora nedgång som skett i oljepriset, gårdagens dramatiska fall på oljemarknaden var kanske kulmen på en längre nedgång, säger Joakim Bornold, analytiker och sparekonom på Söderberg & Partners till Expressen.

Analytikerna utesluter inte ytterligare sänkningar av bensinpriset, då priserna släpar efter oljan tidsmässigt. Anledningen till att oljan fallit så kraftigt är att förhandlingarna mellan Ryssland och Opec brutit samman. Det pågår ett prisrig i stället för att de tillsammans drar ner på produktionen när efterfrågan faller.

Utbrottet av coronaepidemin gör också att efterfrågan på olja och drivmedel sjunker. När aktiviteten i ekonomin går ner och människor kör mindre bil på grund av karantän sjunker efterfrågan.

Relaterade artiklar



Därför sänks inte bensinen mer - trots oljeras

Säsongseffekt kan göra bensinen rekorddyr igen
28 maj 2019



Ny höjning: Så dyr är bensinen i dag

Rekordhøgt pris - men fler höjningar att vänta
24 apr. 2019



Därför rusar bensinpriset uppåt igen

5 jan. 2020



Så mycket höjs bensinen varje år - till 2025

Ny prognos över årliga skattehöjningarna
12 okt. 2019

TRAILER

11. Elva olaga cabotage på en vecka – en (o)vanlig vardag i Skåne

Av: Ralph Andersson 3 mars, 2020

Förra veckan avslöjade trafikpolisen i Helsingborg 11 fall av olovlig cabotage på bara fyra dagar. Statistiskt sett är det en vecka som sticker ut men det kunde varit den vanliga vardagen.



— Det som sticker ut med förra veckan är att vi fick möjlighet att fokusera på cabotagen. Det är mycket utbrett och hade vi sysslat bara med detta finns det hur många som helst att plocka in. Men vi måste även titta på annat så som kör- och vilotider, lastsäkring, besiktningar och överlass, säger Sören Johansson vid trafikpolisen i Helsingborg.

Något som också drar ner på antalet avslöjade olaga cabotagetransporter är tiden varje fall tar i anspråk. Två, tre timmar per fall ute på kontrollplatsen är inget ovanligt. Sören berättar att man dock sällan behöver leta särskilt länge för att hitta olagliga cabotagetransporter.

—Det brukar gå ganska snabbt. Exempelvis fick vi träff redan på den första vi tog in i söndags.

Även om det kan kännas hopplöst ibland tror Sören att polisens arbete gör skillnad. Bland annat kan han se att många av de större speditorsfirmorna allt mer gått över till att köra med svenska dragbilar.

—Sedan behöver det i och för sig inte betyda att allt står rätt till när det gäller löner och sådant, säger Sören.

En annan effekt av polisens arbete är att de som sysslar med olovlig cabotage trafik försöker hitta nya vägar att dölja sina brott.

—När lagen kom var det relativt enkelt att avslöja de som fuskade. Idag kan det krävas lite mer arbete från våran sida.

Men det är brottslighetens natur menar Sören. Det är inte bara polisen som utvecklar sina metoder – det gör även de som fuskar.

Bakgrund:

Tre av de olaga cabotagettransporterna hittades i onsdags, fyra på torsdagen, ett på fredagen och tre i söndags. Fyra av fallen hittades i Malmö dit Helsingborgspolisen åkte en av dagarna.

TRAILER**12. Rumänsk chaufför fick åka hem utan sin lastbil**

Av: Stefan Nilsson

9 mars, 2020

Danska Tungvagnscenter Syd stoppade i slutet av förra veckan en rumänsk lastbil vid en rutinkontroll. Det visade sig att ekipaget hade en rad tekniska brister när det kontrollerades närmare och Danmarks regelverk, sedan 2018, säger att en lastbil med grava fel beslagtas tills den är reparerad av auktoriserad verkstad i Danmark.

Dessutom visade det sig att åkaren inte hade betalat sin danska vägavgift.



Just den här lastbilen eskorterades till en sådan verkstad och där visade det sig att det skulle kosta 78.000 Dkr att få bilen i godkänt skick. Dessutom fick chauffören, som drev sitt åkeri själv, böter på 65.000 Dkr. Totalt blev notan då på 143.000 Dkr, vilket motsvarar 205.000 Skr. Ett belopp som chauffören/åkaren inte kunde betala så han fick lämna sitt ekipage och åka hem utan lastbil.



13. Mysteriet löst - sanningen om sultanen av Bruneis Ferrari F40-samling

Redaktören bytbil.com

2020-03-09

Efter 20 år – nu är mysteriet med sultanen av Bruneis samling av Ferrari F40 löst.



Trots att superbilen bara gick att få i rätt kunde sultanen köpa 11 olika F40-bilar i 11 olika kulörer av Ferrari. En av bilarna – en grå – räddades nyligen, men en stor del av den enorma bilsamlingen kan vara på väg att förstöras i det tropiska klimatet.

– Hur många Ferrari F40 är övergivna i Brunei? frågar sig Youtube-kanalen Car Throttle som reder ut gåtan med bilarna.

För den som ville köpa en Ferrari F40 i slutet av 1980-talet och början av 1990-talet var det tre saker som inte kunde ändras. Corsa Red var den enda tillåtna färgen, alla bilarna hade röd inredning och de gick endast att få vänsterstyrda.

Om du inte är sultanen av Brunei, vill säga. För nu sägs mysteriet med sultanens unika Ferrari F40-samling vara löst. Enligt Youtube-kanalen Car Throttle ägde sultanen inte mindre än 11 Ferrari F40. Och trots att den bara gick att få i rätt kunde sultanen köpa den i 11 olika kulörer direkt från Ferrari-fabriken. Bilarna hade också skinnklädsel i alla upptänkliga kulörer, bland annat grönt.

Dessutom var minst fem av bilarna högerstyrda. Konverteringen genomfördes av Pininfarina. Källan till avslöjandet är Paolo Garella som arbetade som prototypchef vid Pininfarina vid tiden. Två bilar ska ha blivit kvar i Europa, en gul högerstyrd, samt en grå F40. De bilarna användes på Sultanens semesterresor.

Förutom andra färger hade bilarna trimchips som gjorde att de var ännu snabbare än en F40 i originalskick som gjorde 0-100 km/h på 4,1 sekunder och toppade 324 km/h.

Nu spelade det inte så stor roll, eftersom bilarna aldrig kördes, utan parkerades i Sultanens enorma garage utan ha kört mer än några kilometer.



FILM: <https://youtu.be/ck9Rre-7zec>

En av bilarna räddades nyligen och renoverades – den har fått ny interiör och lack. Totalt ska tre Ferrari F40 ha sålts ur samlingen – men bilarna som är kvar i Brunei verkar ha parkerats i samlingen för evigt och kan vara på väg att förstöras – liksom en stor del av den övriga samlingen på 7000 bilar.

– Den enda högerstyrda F40 som faktiskt kom till Brunei som har åkt därifrån. Det målades om i rött några år tillbaka. Vi har dock just återställt den till den färg som valts av Bruneis kungafamilj hos Pininfarina som färdigställde bilen, uppger DK Engineering på Instagram.

Sultanen av Brunei, eller Hassanal Bolkiah som han egentligen heter, är en av världens rikaste människor. Hans släkt har styrt Brunei ända sedan 1400-talet och han är enväldshärskare över det lilla landet som är en självständig stat men som gränsar till Malaysia på ön Borneo.

Fyndigheter av olja och naturgas har gjort lilla Brunei till ett väldigt rikt land. Invånarna får både sjukvård och skola betald och bidrag för att bo trots att landet varken har skatt eller moms. Sultanen har tidigare betraktats som världens rikaste person med en förmögenhet på nästan 400 miljarder kronor, men sjunkande oljepriser har gjort att hans förmögenhet har gått ner och familjen har till och med fått se över ekonomin.

Förra året drabbades sultanen dessutom av en enorm protestvåg efter att ha infört nya lagar om att homosexuella ska stenas. Till slut tvingades han att backa på grund av protester från bland annat George Clooney och Elton John. Även svenska kungen har fått kritik efter att han hyllat enväldshärskaren och gett honom den åtråvärda svenska serafimerorden.

– Han har ju en kolossal närhet till folket, sa kung Carl Gustaf för ett antal år sedan.

Sultanen och hans bror har under många år samlat de snabbaste och lyxigaste bilarna som går att köpa i världen. Under många år var han den största kunden till tillverkare som Ferrari, Rolls-Royce och Bentley. Totalt sett ska samlingen innehålla 7000 bilar. Uppgifterna om vilka bilar som ingår varierar men värdet på samlingen uppgår till cirka 7 miljarder kronor. Enligt vissa uppgifter ingår 500 Mercedes, 450 Ferraris, 380 Bentleys, 21 Lamborghini, 11 Aston Martin, 179 Jaguarer and 209 BMW-bilar. Den stora favoriten är dock Rolls-Royce. Samlingen innehåller 600 Rolls-Royce, inklusive en bil som är pläterad i 24 karats guld och används vid bröllop.

De senaste åren har det kommit flera uppgifter om att sultanen inte längre klarar att sköta de 7000 bilarna i samlingen på grund av att ekonomin i oljeriket blivit sämre när oljepriset har fallit.



Väldigt få utomstående personer har fått besöka den enorma samlingen, men så här berättar en bilmäklare som besökt Brunei för att köpa upp Ferrari-bilar för Gizmodo:

– Vi gick först genom åtta tvåvåningsbyggnader som hade 120 bilar på varje våning. Varje våning hade ett tema, till exempel innehöll en våning Porsche från 959 fram till bilar i slutet av 1990-talet när pengarna tog slut. En annan våning innehöll främst 1996-1997 Mercedes-Benz 500, alla i svart på svart. En annan byggnad innehöll mestadels nyare Ferraris inklusive några dussin 456 och 550 med flera 550 utrustade med experimentella automatiska växellådor från X-Trac.

Dessvärre var många av bilarna misskött och anfrätta av Bruneis soliga och fuktiga klimat. Bara några hundra bilar var i tillräckligt bra skick för att kunna säljas utan omfattande reovering. Många av bilarna var inte ens startade på mer än fem år.

– När jag öppnade dörren på bilen såg jag att den hade blivit så varm med fönstren uppe i Brunei-sommaren att skumplastningen i ratten hade smält och hade bildat en pöl med smält skum i framsätet. Läderomslaget låg fortfarande på den karga stålkanten på rattet och hängde ner som en begagnad kondom. Hela interiören hade "försvunnit" i den tropiska värmen och fuktigheten hade gjort läderinredningen luddigt grå av mögel.



14. Vedeldat på racerbanan 1941

Publicerad 2020-03-09 7:10 text Märten Carlsson

Då kriget rasade runtom i världen fick man hitta på råd med alternativa drivmedel. Främst brukades gengas till detta.



I Brasilien använde man också gengasen i stor utsträckning, även på racerbanan. Detta är från ett lopp på Interlagos utanför Sao Paolo 1941. De allra flesta bilarna är rätt så nya amerikanska vagnar av årsmodellerna 1939-40, men längst till vänster syns även en exklusiv tysk Horsch i startfältet. Samtliga i den vedeldade klassen.



Det gick antagligen lite långsammare än vanligt med gengaseldade tävlingsekipage, men det ser ut att röra på sig hyfsat ändå. I förgrunden en Chevrolet från 1939.

15. Klassiska bilmärken: Wolseley

Publicerad 2 december 2010

Kommer du ihåg de där engelska filmpolisbilarna med plingelingklockor på stötfångaren? Oftast var de av märket Wolseley, poppis bland just polisstyrkor och annat folk som det var god ordning på.



Six-Ninety från slutet av 50-talet hade rak toppventilsexå och karossen var lånad från Riley Pathfinder.

Wolseley var ett av de allra tidigaste engelska bilfabrikaten och som så många andra från öriket var också Wolseley inblandat i en massa företagsaffärer och det redan på ett tidigt stadium.

Jag ska inte trötta läsaren med några fusionsdetaljer utan meddelar bara att en av firmans första direktörer hette Herbert Austin. Han skulle bli mycket känd i branschen.

Trehjuling först ut

Wolseleys verksamhet startade redan 1896. Den första bilen var en experimentell trehjuling enligt franskt mönster, och det var just Austin som stod bakom konstruktionen. Vid den här tiden och en bit in på 1900-talet var det mesta inom bilindustrin ganska trevande.

Man visste till exempel inte ifall det var elektricitet, ånga eller förbränningsmotorn man skulle satsa på.

Under det ständiga sökandet efter nya lösningar hann både Wolseley och många andra presentera en mängd olika modeller. De första var små, med en eller två cylindrar, men efter några år skapades allt större bilar.



6 HP Tonneau 1904

Wolseley skaffade sig ett mycket gott rykte och när Det Stora Kriget rasade 1914–18 licensbyggde firman Hispano-Suizas flygmotorer. 1920-talet blev en modellrik tid för Wolseley. 1927 tog William Morris kontrollen över företaget och 1930 presenterades den första billiga sexan i en engelsk bil.



SOHC 6-cylinder 4-door 6-light saloon registered October 1932



*Wolseley Eight såg ut som en förkrigsbil men byggdes 1946–48.
Under skalet var den en Morris.*

Kort därpå började också kraftiga sportambitioner att märkas. Modellnamnet Hornet betydde Geting och passade utmärkt på de sportvagnar som blandade sig med firmans mer jordnära produktion.

1940-talets Wolseley-bilar var i stort sett uppkok på förkrigsmodellerna. Sedan tillverkningen flyttat till Cowley 1949 började man bygga ett par modeller som var mycket lika Morris Oxford och Morris Six.

Wolseley-ägarna kunde under många år glädja sig åt en liten rar detalj i fronten: det lysande emblemet längst upp på kylarmaskeringen!

Tappade identiteten

1953 lanserades individuell framfjädring med länkarmar och skruvfjädrar på modellen 4/44 vars motor var en försiktig version av MGs T-seriemaskiner. Vid det här laget hade Wolseley tappat det allra mesta av sin egen identitet.



4/44 1953-56



Wolseley 1500 1957–65

Vitala mekaniska komponenter kom allt oftare från Austin och Morris. 6/90-modellens kaross, till exempel, var ett lån från Rileys Pathfinder. 1958 presenterades en liten behändig modell kallad 1500, en på många sätt något förstorad Morris Minor men med annan kaross.

Detta visade sig bli märkets sista helt egna modell. Resten av tillverkningen var bara lyxversioner av Austin och Morris.

Ta 15/60-modellen eller den mer eleganta 6-99: de hade de kantiga, fenförsedda Pininfarina-karosser som blev så vanliga på Austin och Morris, och som i dess skepnader var bland de allra bästa bilar som byggts i England.

Namnet Hornet återupptogs 1962 på Wolseleys variant av Hundkojan. Fyra år senare kom en 1100 utklädd till Wolseley och 1968 växte motorn till 1300-storlek.

En bjässe till Wolseley var den sexcylindriga 2200, en jättehundkoja alltså. I mars 1975 kom den allra sista Wolseleyn, 18/22, som var en påkostad sexcylindrig Austin/Morris med Hydragasfjädring.

Ett halvår senare förvandlades 18/22 till Princess och därmed var Wolseley-namnet helt borta.



18-22 (Wedge)



16. McLaren drar sig ur helgens F1-öppning – teammedlem coronasmittad

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-03-12 13:12

McLaren ställer in sin medverkan i säsongens första F1-tävling efter att en teammedlem blivit smittad av Covid-19. Samtidigt väcks frågor kring om tävlingen bör köras över huvud taget.



McLarens Formel 1-team meddelade under torsdagsmorgonen att de ställer in sin medverkan i helgens säsongöppning i Melbourne, Australien. Detta efter att en av deras teammedlemmar ska ha smittats av det nya coronaviruset.

"Beslutet baseras på vår plikt att visa aktsamhet, inte bara för McLarens F1-anställda och våra partners, men även för teamets konkurrenter, Formel 1-fans och andra intressenter" skriver McLaren i ett uttalande, enligt [Autocar](#). Den smittade teammedlemmen ska ha testats och själv isolerat sig så fort symptomen började visa sig.

Trots virusutbrottet finns det ännu inga beslut att ställa in helgens tävling, något som har väckt reaktioner. Den sexfaldige världsmästaren Lewis Hamilton ställer sig frågande till beslutet.

– För mig är det chockerande att vi sitter här nu. Jag hoppas verkligen för fansens skull att de vidtar försiktighetsåtgärder. Jag gick igenom här och såg att allt pågår precis som om den vore en vanlig dag. Och det tycker jag inte att det är, sa han till reportrar på torsdagen, skriver TT.



Magnus Kvandal



17. Formel 1-premiären inställd

Av Magnus Fröderberg, Publicerad **2020-03-13** 09:32

Det blir ingen Formel 1-premiär i Melbourne i helgen. FIA och F1-ledningen har beslutat att ställa in Australiens Grand Prix



En pressfotograf bär munskydd under torsdagens aktiviteter på banan i Melbourne.

Anledningen är förstås spridningen av coronaviruset. I går meddelade McLaren att de drog sig ur Australiens GP då en teammedlem konstaterats bära på viruset.

Det officiella beskedet att ställa in Australiens Grand Prix kom bara några timmar innan träningen skulle påbörjas och det har framförts kritik mot det sena beskedet.

[Renault är först \(?\) till 1.000 hästar i Formel 1](#)

[Nytt världsrekord i depåstopp i Formel 1 – Red Bull Racing skiftar hjul på 1,91 sekunder](#)

[Hamiltons löner rekord i Formel 1 – men inte rikare än Zlatan](#)



Magnus Fröderberg

18. IndyCar skjuter upp premiären med Ericsson och Rosenqvist

PUBLICERAD: **FRE 13 MAR** 2020 av Anna Andersson

Vill starta säsongen i maj



Felix Rosenqvist jagar segrar med start i St Pete

Först sköt F1 upp sin säsongspremiär. Ett par timmar senare följde IndyCar efter. – Vi är alla oroliga för vad som händer just nu, säger Marcus Ericsson.

Premiären av IndyCar skulle ha avgjort på stadsbanan i St Petersburg, helt utan publik. I dag kom andra besked. Den och de tre efterföljande loppen skjuts på framtiden.

– Det har utvecklats väldigt snabbt de senaste dagarna, från att vi inte hade någon ingen oro alls till förskjutning av hela säsongsstarten, säger [Felix Rosenqvist](#) till Sportbladet.

– Det är naturligtvis väldigt tråkigt, mest med tanke på att St Petersburg är mitt favorittrace och jag inte tror att de kommer kunna köra det loppet senare under året eftersom det är ett stadslopp. När det gäller resten av säsongen så känns det som om vi har väntat i fem månader på att starta säsongen så kan vi vänta i två månader till. Man måste bara förstå att det är rätt beslut.

IndyCar ställer in premiären 2020

Samtliga team, förare och medarbetare var på plats eftersom det var tänkt att köra tävlingen utan publik, men IndyCar valde att följa F1:s exempel.

– Jag tror inte att någon vill sticka ut halsen och köra när alla ställer in sina evenemang, säger Rosenqvist.

– Det blir som en PR-grej, att alla ska göra samma sak. Även om jag tror att vi hade kunnat köra racet utan någon större risk. Alla är redan här och det skulle ha körts utan publik. Men det är bara att acceptera och sedan får vi se, vi vet inte hur det kommer att påverka allt.

Vill starta i "Month of May"

Nu vänder Chip Ganassi Racing med Felix Rosenqvist och Marcus Ericsson åter till basen i Indianapolis för att fortsätta förberedelserna för en säsong som blir väldigt annorlunda. Istället för att starta säsongen med fyra lopp på traditionella racerbanor och stadsbanor startar säsongen direkt med "Month of May". Den intensiva månaden som inleds med IndyCar Grand Prix på den traditionella racerbanan i Indianapolis för att sedan fortsätta

med förberedelser inför årets höjdpunkt, ovalloppet Indy 500, innan den avslutas med de två loppen i Detroit de två sista dagarna i maj.

– Det känns som om det är helt rätt beslut av IndyCar att ställa in, även om det såklart är jättetrist eftersom vi alla vill köra race. Hälsan måste gå i första hand, säger Marcus Ericsson.

– Jag tänker främst på nära och kära som är i riskzonerna, på äldre och sjuka. Jag hoppas att situationen blir bättre den närmsta tiden och att vi sedan kan dra igång säsongen innan sommaren.

Annas Motor - så förändras motorsporten våren 2020

Rally-VM

Tävlar just nu i Mexiko, med svenskarna Oliver Solberg och Pontus Tidemand. Däremot skjuts deltävlingen i Argentina upp på obestämd framtid.

Formel 1

Säsongstarten i Australien skulle genomföras, men sedan flera av McLarens medarbetare satts i karantän och en bekräftats smittad med coronaviruset lämnade stallet återbud till tävlingen och en och en halv timme innan den första träningen skulle köras ställdes premiären in. Teamen var inte eniga i beslutet, tre stall (Red Bull, AlphaTauri och Racing Point) ville tävla. Även deltävlingarna i Bahrain, Vietnam, och Kina har skjutits upp, men när de ska genomföras är inte klart. Säsongstarten är planerad till den 3 maj i Nederländerna.

VM i rallycross

VM-premiären som skulle ha avgjorts i Barcelona i mitten av april skjuts upp.

IndyCar

Även IndyCar skjuter upp säsongens fyra första tävlingar. Därmed är det tänkt att säsongen ska starta i Indianapolis den 9 maj.

Formel E

Säsongen pausar i två månader. Hittills har fem deltävlingar strukits.

MotoGP

I premiären tävlade enbart moto2 och moto3. För MotoGP skjuts nu säsongstarten upp till deltävlingen i Spanien i den 3 maj.

WEC

12-timmarsloppet i Sebring skulle ha avgjorts nästa helg, men flyttas fram till den 11-14 november.

WTCR

Premiären skulle ha avgjorts i Ungern den 24-26 april. Den ställs in, men mästerskapet ska innehålla 20 deltävlingar och därför ska Thed Björk och hans kollegor köra kvalet och två lopp under tävlingshelgen i spanska Aragon i juli. Om mästerskapet tvingas ställa in fler lopp i vår ska kval och lopp köras under andra tävlingshelger senare i höst. Säsongstarten är planerad till Nürburgring den 23-25 maj.

NASCAR

Det amerikanska mästerskapet ställer också in deltävlingarna i Atlanta och Homestead.

Motocross

VM deltävlingarna i Spanien och Portugal som skulle ha genomförts i april har skjutits upp och kommer att genomföras den 10-11 och 17-18 oktober.

Nästa deltävling är planerad till den 10 maj i Frankrike.

SM-veckan och RallyX on Ice

Tävlingarna skulle ha genomförts i Luleå och Boden den 28 mars, men ställs in.

SLUT