



Lamborghini Aventador LP 700-4 Nazionale (LB834) 2014

MOTORNYTT
Föregående

måndag 4 maj
onsdag 29 april

1. Volvos lanserar ny digital bilaffär: "Stay home store"
2. Tyska Volvohandlare i chock över nya fartspärren
3. Bilden av coronakrisen: Tusentals bilar fast i hamnar
4. Mini tvingas byta namn på fälg på grund av coronakrisen
5. Mercedes börsvärde har halverats på ett enda år
6. Mercedes slutar med vätgasbilar
7. Golf omkörd som mest sålda Folkvagnen - här är nya ettan
8. Tesla omkörd som bästa miljöbil av hybrid-Toyota
9. Toyota Yaris Cross officiell – liten hybrid-suv med fyrhjulsdraft
10. Opel Mokka kommer i helt nytt utförande – blir eldriven
11. Cadillac rullar ut långa versionen av Escalade
12. Hongqi H9: Kinesisk Rolls-Royce med ett kul partytrick
13. Lotus storsatsning: Ny instegsmodell ska locka fler
14. Kommande hybrid-Corvette får 1000 hästar?
15. Galna limousinen - nu kan du flyga lågt helt lagligt
16. Autonoma taxibilarna kör mat istället för människor
17. Kravet: 25000 kr om du skrotar din gamla bil och köper elbil
18. Lidl samarbetar med Einride för eldrivna transporter
19. Harley–Davidson får ny identitet på el
20. Överskottet som sänker oljepriset landar i två bergtrum på Hisingen
21. Citroënen som hamnade i öst
22. Årets Pebble Beach Concours d'Elegance ställs in
23. Klassiskt bilmärke: Horch
24. Elbilar i rallycross skjuts på framtiden
25. Så hedrades Don Garlits



1. Volvos lanserar ny digital bilaffär: "Stay home store"

Redaktören @bytbil.com 2020-04-24

Nu kan kunderna köpa sin nya Volvo hemifrån soffan. – Vi vill ge kunderna möjlighet att hitta en ny Volvo som passar dem, utan att behöva vänta på att den nuvarande pandemin ska vara över, säger Lex Kerssemakers, global chef för Commercial Operations.



Bilförsäljningen världen över har minskat kraftigt till följd av pandemin. Riktlinjer för social distansering eller karantänåtgärder tillämpas i flera europeiska länder och begränsar kundernas möjligheter att besöka återförsäljarna som de normalt skulle göra.

Volvo Cars svenska marknad skiljer sig från många europeiska länder genom att svenska kunder fortfarande kan besöka sin lokala Volvohandlare. För den som vill eller behöver minimera sina sociala kontakter finns också möjligheten att köpa en Volvo online i Sverige och även få den levererad till hemmet. Tjänsten sker i samarbete med svenska Volvohandlare och omfattar i nuläget i första hand deras lagerbilar.

I andra europeiska länder som för närvarande är i lockdown lanseras också det nya butikskonceptet Stay Home Store. Kunder i länder som Tyskland, Frankrike och Italien kan enkelt söka på, välja och köpa eller leasa en helt ny Volvo online.

Stay Home Store ger kunder och återförsäljare möjligheten att interagera utan att träffas i verkliga livet. Kunderna kan välja mellan ett antal fasta priser och leasingavgifter för nya Volvobilar. Stay Home Store speglar det rådande ekonomiska klimatet och erbjuder därför kunderna ytterligare flexibilitet i form av slopad kontantinsats eller billån med betalningsfria perioder.

Efter en första utrullning i länder som står för 60 procent av Volvo Cars europeiska försäljningsvolym väntas fler marknader läggas till Stay Home Store framöver.

Lanseringen av Stay Home Store kommer strax efter att Volvo Valet-tjänsten introducerades i USA. Volvo Valet är en premiumtjänst för hämtning och lämning av bilen i samband med service, och låter amerikanska kunder få sina bilar servade utan att behöva lämna hemmet eller kontoret.

I Kina erbjuds Volvokunder en liknande tjänst för hämtning och lämning av bilar via den populära mobila plattformen WeChat.



2. Tyska Volvohandlare i chock över nya fartspärren

Redaktören @bytbil.com 2020-04-23

Den nya fartspärren får chockade tyska återförsäljare att rasa mot Volvo, enligt Dagens PS.



Volvohandlare fruktar att Autobahn-förarna ska överge märket när Volvo strypt farten till 180 km/h.

– Vem vill betala 70-100 000 euro för en bil som blir fränkörd av en 20 år gammal Fiat Uno? säger en Volvohandlare till sajten.

BytBil berättade i förra veckan att Volvo nu infört fartspärren som gör att bilarna inte kan köras fortare än 180 km/h i alla sina nya bilar. De enda som får göra undantag är utryckningsfordon som polisbilar.

Nu uppger Dagens PS att tyska Volvohandlare rasar mot fartspärren och hotar att säga upp avtalen med Volvo. Först trodde de att talet om fartspärren var ett PR-trick från Volvos sida – men nu är det en realitet. Inga andra bilmärken har följt efter Volvo och nu hotar återförsäljare att riva upp sina avtal med Volvo, enligt Dagens PS.

Men redan 2022 kan de andra bilmärkena tvingas införa fartspärrar. Nya EU-regler gör att bilarna kommer att bromsa automatiskt om föraren bryter mot hastighetsgränsen. Förvisso ett system som inte kommer att bromsa bilen på de sträckor på Autobahn där det råder fri fart.

– Av säkerhetsskäl har Volvo Cars redan en hastighetsbegränsning på 180 km/h i alla bilar från och med modellår 21, och vi ser generellt positivt på lagar som ökar trafiksäkerheten. Vad gäller starka motorer förändras ju egentligen inte det som redan gäller idag: att alla ska följa hastighetsgränser och trafiklagar oavsett vad som finns under huven, säger Karin Wik, presschef på Volvo Cars Sverige.



Volvo vet ännu inte i detalj hur de nya EU-reglerna om fartbegränsare kommer att påverka märkets bilar i detalj.

– I det här fallet är de exakta reglerna för vilken teknik som gäller inte satta ännu, men Volvo Cars kommer att följa de myndighetskrav och regelverk som gäller för vår bransch, säger Karin Wik.

Relaterade artiklar



[Volvo: Bara blåljusbilar kan beställas utan nya fartspärren](#)



[Collin: "Ekonomiskt självmord av Volvo"](#)



3. Bilden av coronakrisen: 1000-tals bilar fast i hamnar

Redaktören @bytbil.com 2020-04-23

Hyundai beslutade att skeppa över fler bilar än någonsin till USA förra månaden.



Men 33 900 bilar står nu parkerade i USA:s hamnar efter att coronakrisen slog till.

– När livet kan återgå till det normala hoppas vi att bilköpare väljer Hyundai, bilarna finns ju på plats nu, säger Hydunais amerikanska vd Jose Muñoz.

Det här var en chansning som gick lite fel. Sydkoreanska biltillverkaren Hyundai tog ett offensivt beslut för någon månad sedan att öka produktionen av sina exportbilar. Då hade coronapandemin just nått Sydkorea och företagsledningen var väldigt mån om att få iväg bilar innan man kunde överblicka konsekvenserna av corona.

98 procent fler bilar tillverkades än en normal månad och förhoppningen var att efterfrågan på bilar skulle öka i USA.

Men coronapandemin slog till snabbt även i USA och de amerikanska myndigheterna införde snabbt tuffa restriktioner. Det har även drabbat bilförsäljningen hårt.

Bilder som nu kablats ut i USA visar hur tusentals bilar står parkerade i amerikanska hamnar och inte är önskvärda hos handlarna.

Hyundai försöker ändå se ljuspunkter med att ha fraktat en enorm bilflotta över Stilla Havet:

– När livet kan återgå till det normala hoppas vi att bilköpare väljer Hyundai, bilarna finns ju på plats nu, säger Hydunais amerikanska vd Jose Muñoz.



– Vi har fortfarande en bra relation med alla våra återförsäljare och ska stötta dem i den här svåra tiden.

Hittills har fler än 800 000 personer bekräftats smittade av det nya coronaviruset i USA, och fler än 45 000 har avlidit i sviterna av det.

Hyundai Motor Group annonserade nyligen en expansion av modellprogrammet till 44 elektrifierade modeller innan 2025.

Företaget planerar även att investera 50 miljarder euro i forskning och utveckling av nya modeller och framtida mobilitetslösningar fram till samma år.

Redan mot slutet av 2020 kommer den sydkoreanska biltillverkaren att kunna erbjuda ett mer än 75 procent elektrifierat modellprogram. Den planen står fast trots coronakrisen.



[Välj bland 2300 Hyundai här](#)

4. Mini tvingas byta namn på fälg på grund av coronakrisen

Publicerad 2020-04-23 19:56

"Det är helt enkelt rätt sak att göra", skriver Mini i ett uttalande.



Den eldrivna versionen av Mini har precis börjat säljas. Under skalet finns grundtekniken från BMW i3 men här i framhjulsdrevet utförande istället.

Precis som många andra biltillverkare påverkas förstås även BMW och Mini av coronaviruset eftersom försäljningen rasar och tillverkningen måste stoppas. Men Mini påverkas även på ett annat sätt.

17-tumsfälgarna till Mini Cooper SE, som har en karaktäristisk fyrekrad design, har helt slumpmässigt döpts till "Corona Spoke". Ingen vidare bra timing...

"Namnet på hjuldesignen som finns tillgänglig till Mini Cooper SE med utrustningsnivån Iconic har ändrats från 'Corona Spoke' till 'Power Spoke'", skriver Mini i ett uttalande, och tillägger att märket har respekt för att viruset påverkar många i samhället.

"Även om namnet på de här fälgarna fanns på plats långt innan den nuvarande pandemin säkerställer vi nu att all marknads- och kundkommunikation uppdateras för att reflektera det nya namnet. Det är helt enkelt rätt sak att göra", skriver Mini.

Text Erik Söderholm

Relaterade artiklar

[Så funkar billån och privatleasing i coronatider](#)

[Teslachefen: Paniken är värre än coronaviruset](#)

5. Mercedes börsvärde har halverats på ett enda år

Publicerad 2020-04-23 17:40 text Erik Söderholm

Vinsten stört dyker 70 procent men de kommande modellerna ska lanseras i tid, lovar Mercedes.



Siffrorna för hur Mercedesägaren Daimler gick under årets första kvartal är ingen rolig läsning för koncernchefen Ola Källenius. Vinsten före räntor och skatter minskade med nästan 70 procent jämfört med samma period förra året.

Även aktiekursen har kraschat. Börsvärdet har minskat med hela 52 procent det senaste året.

”Kanske är det dags för Daimler att börja tänka på en uppgörelse med tanke på den låga värderingen”, säger Frank Schwoppe, analytiker på Norddeutsche Landesbank, och syftar på någon form av samarbete med en annan biltillverkare för att dela på kostnaderna.

Han ser framför allt tre olika möjligheter för Daimler: att utöka det nuvarande samarbetet med BMW eller Renault/Nissan eller att samarbeta mer med Volvo som delar samma kinesiska investerare i form av Geely.

Mercedes håller nu på att gradvis öppna fabriker i Europa.

Men trots de dystra siffrorna står Mercedes fast vid att lanseringen av nya [eldrivna toppmodellen EQS](#) och nästa generation S-klass ska ske som planerat.

Mercedes EQS ska presenteras 2021 och S-klass mot slutet av 2020.

[Mercedes EQS smygvisad – här är nya toppmodellen med eldrift](#)

[Börsrysen: Här kraschar biltillverkarnas aktiekurser](#)

6. Beskedet från Mercedes – slutar med vätgasbilar

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-04-23, 11:36

Mercedes GLC F-Cell blir den första och sista personbilen från Mercedes med bränsle-cellsteknik, rapporterar Automotive News.



Man ska istället rikta satsningen på bränslecellsteknik mot tunga fordon. Faktum är att Daimler och Volvo Trucks ska slå sina kloka ihop i arbetet med bränslecellsutveckling för tunga fordon.

Mercedes hade initialt stora planer för GLC F-Cell och planen var att lansera den på flera marknader.

När vi nu kan summera Mercedes GLC F-Cell kan vi konstatera att den aldrig ens fanns till försäljning till privatpersoner, utan de få hundra exemplar som tillverkades användes i kommersiella samarbeten med andra företag.

Olikt andra vätgasbilar som Toyota Mirai och Hyundai Nexo är Mercedes GLC F-Cell också en laddhybrid och batteriet kan laddas med sladd.

En bränslecellsbil är ungefär dubbelt så dyr att tillverka som en motsvarande elbil. Och när marknaden nu säger elbilar så är det naturligtvis svårt att räkna hem en fortsatt satsning på vätgasteknik.



[Mercedes GLC F-Cell blir verklighet redan i år](#)



[Mercedes GLC F-Cell är en bränslecellsbil som går att ladda](#)



7. Golf omkörd som mest sålda Folkvagnen - här är nya ettan

Redaktören bytbil 2020-04-20

Trodde du att Golf var den populäraste Volkswagen? Fel, Golfen är numera petad av SUV:en Tiguan som tillverkades i 910 926 exemplar förra året. Modellen har nu gjorts i sex miljoner exemplar – och snart kommer en facelift.



Volkswagen Tiguan

Volkswagen Tiguan har under våren passerat sex miljoner tillverkade exemplar. Totalt 910.926 bilar av denna populära SUV tillverkades under 2019. Detta gör Tiguan till den bäst säljande modellen både för märket Volkswagen och för Volkswagen-koncernen. Den tidigare bästsäljaren Golf får finna sig i att vara passerad. Sedan debuten 2007 har Volkswagen ökat årsproduktionen av Tiguan från 120 000 till 911 000 bilar.

Tiguan är den Europas populäraste SUV, och en av de bäst säljande i hela världen. Tiguan tillverkas på fyra anläggningar spridda över fyra tidszoner och tre kontinenter, vilket nästan säkerställer dygnet-runt-produktion. Versionen med normal hjulbas tillverkas på Volkswagens huvudanläggning i Wolfsburg, Tyskland, för marknaderna i Europa, Afrika, Asien och Oceanien. I Kaluga-anläggningen, som ligger 170 kilometer sydväst om Moskva, produceras Tiguan för den ryska marknaden och för grannländerna i Centralasien.

I Shanghai tillverkas Tiguan L för den kinesiska marknaden. I den mexikanska staden Puebla produceras den långa versionen för Nord- och Sydamerika och för länder i Europa, Afrika, Asien och Oceanien.

Även i Sverige har Tiguan tillhört toppen i registreringsstatistiken, inte bara i sitt segment utan också totalt av alla modeller som erbjuds på marknaden. Sedan debuten 2007 har nästan 60 000 nya Tiguan registrerats i Sverige, varav cirka 4 500 är Tiguan Allspace.

2019 var Tiguan Sveriges populäraste bilmodell hos privatköpare med 6 289 bilar. Även när privatköparna fördelades mellan kvinnor och män toppade Tiguan statistiken.

Inom kort kommer Volkswagen att lansera en uppdaterad Tiguan, en så kallad facelift. För den svenska marknaden är laddhybridversionen högintressant. Den får en räckvidd på omkring 55 km och delar teknik med Passat GTE.

8. Tesla omkörd som bästa miljöbil av hybrid-Toyota

Publicerad 2020-04-24 7:01

Elbilen fick se sig slagen av en bensinhybrid. Med bland finalisterna fanns även en dieselpickup.



När sajten **Cars.com** skulle utse [årets miljöbil](#) blev det inte förhandstippade vinnaren Tesla Model 3 som tog hem segern. Istället blev den omkörd av Toyota Corolla i hybridutförande.

Vinnaren presenterades i samband med Jordens dag (Earth day) som inträffade den 22 april för att uppmärksamma klimatproblemen. Vinnaren ska vara bränsleeffektiv oavsett bränsletyp, prisvärd och locka en bred kundgrupp. Juryn berömde bland annat prislappen för Toyotan som är betydligt lägre än för Teslan.

Med bland finalisterna var också – kanske något överraskande – en dieselpickup i form av Chevrolet Silverado Duramax, bensinbilen Honda Civic utan hybridteknik, laddhybriden Honda Clarity och så elbilen Tesla Model 3.

”Det kanske verkar konstigt att en dieselpickup är nominerad till ett miljöbilspris. Men det finns en enkel anledning: bränsleförbrukning”, skriver sajten, och hänvisar till att den dieseldrivna pickupbilen drar mindre bränsle än om den haft bensinmotor.



Text Erik Söderholm

9. Toyota Yaris Cross officiell – liten hybrid-suv med fyrhjulsdraft

Mattias Rabe 23 april 2020

I dag har Toyota haft digital premiärvisning (coronaviruset stoppar andra varianter) av nya suven Yaris Cross. Den är framtagen för den europeiska marknaden där den introduceras nästa år.



Att [C-HR](#) ska få en lillebror har varit känt sedan Toyota i början av året [skickade ut en silhuettbild](#). Därefter fick vi ta del [av en första detaljbild](#) som tillhörde ett kort pressmeddelande där vi fick veta att nya modellen ska ha världspremiär på bilsalongen i Genève i mars. Så blev det inte, [coronavirusets spridning satte stopp för den populära automobilmässan i Schweiz](#).





24 centimeter längre än vanliga Yaris, men 18 centimeter kortare än storebror C-HR.

Toyota har i stället valt att presentera småsyskonet till C-HR i dag – och man har med tanke på omständigheterna i världen valt en digital premiär.

Eftersom nya suven är baserad på [nya Yaris](#) har Toyota skippat en nya modellbeteckning med bokstäver och eventuella siffror, så som C-HR och [RAV4](#). Japanerna har helt enkelt gett modellen namnet Yaris Cross.

LÄS MER: [Så bra är nya Toyota Yaris Hybrid](#)

Toyota Yaris Cross bygger på plattformsvarianten som benämns TNGA-B (ofta förkortad till GA-B) vilket den B-segmentstora versionen av märkets senaste globala plattform. Det är alltså samma grund som [Yaris](#) använder.

Yaris Cross är designad och utvecklad i Europa, för europeiska kunder. Den ska till och med byggas i Europa, nämligen i Valenciennes-fabriken i Frankrike där också Yaris tillverkas.



Likt Yaris interiör, men där finns flera tydliga skillnader.



Hela nya Yaris-familjen: Yaris Cross, GR Yaris och Yaris Hybrid.

På längden mäter Yaris Cross 418 centimeter, vilket gör den 24 centimeter längre än vanliga Yaris. Den är, exklusive backspeglar, 176,5 centimeter bred och därmed två centimeter bredare än sitt lägre syskon. För lägre, det är Yaris med sina 147 centimeter. Yaris Cross är nio centimeter högre, alltså totalt 156 centimeter.

Storleksmässigt är Yaris Cross på behörigt avstånd från storebror C-HR som är 18 centimeter längre, tre centimeter bredare och en centimeter lägre.

Axelavståndet är identiskt med Yaris, nämligen 256 centimeter. Det är alltså överhängen fram och bak som är utökade, framför allt det bakre som är 18 centimeter längre på Yaris Cross än på Yaris. Det matematiska snillet kan, men nämnda siffror till hands, räkna ut att det främre överhänget är sex centimeter längre på suven.

Toyota berättar inte hur stort bagageutrymme är, men nämner i alla fall att det är gott om utrymme som kan bli extra bra genom att fälla baksätets ryggstöd som är tredelat enligt 40/20/40-principen.

PROV: [Vi kör vassa Toyota GR Yaris](#)

Drivlinan är densamma som i [nya Yaris Hybrid](#), det vill säga en 1,5-liters trecylindrig Atkinson-bensinmotor som opererar tillsammans med en elmotor. Sammanlagt bjuder de båda på 116 hästkrafter som antingen kan skickas till framhjulen eller till samtliga fyra hjul. Fyrhjulsdraft, eller AWD-i som Toyota kallar sin konstruktion, är ovanligt i denna storleksklass, så på den punkten sticker Yaris Cross ut.

Enligt gamla NEDC-körcykeln släpper den framhjulsdrivna versionen ut mindre än 90 gram koldioxid per kilometer och den fyrhjulsdrivna under 100 gram. Enligt nya, gällande WLTP-körcykeln är utsläppssiffrorna i stället under 120 gram respektive under 135 gram.

Marknadslanseringen av Toyota Yaris Cross är planerad till 2021, vi förmodar att det blir i början av året. Med tanke på att det är en bit kvar till dess har inga prisuppgifter ännu gjorts officiella.



[Toyota Yaris Cross 2021](#)
[16 bilder](#)

10. Opel Mokka kommer i helt nytt utförande – blir eldriven

Publicerad 22 april

Opels kompaktsuv har inte sålt lika bra som konkurrenterna. Men nu gör märket helt om och lanserar en ny generation med eldrift.



Alla stora biltillverkare behöver ha åtminstone en mindre suv-modell i programmet för att klara av anstormningen av kunder som vill åka en upphöjd kompaktbil.

Det var därför Opel lanserade kompaktsuven Mokka, som efter några år ansiktslyftes och bytte namn till Mokka X.

Men någon försäljningssuccé har det knappast blivit. I Sverige finns knappt 5 000 exemplar av Opel Mokka medan konkurrenten Volkswagen T-Roc, som inte alls funnits på marknaden lika länge, finns i över 6 000 exemplar. För att inte tala om Toyota C-HR som kör över båda två och registrerats i över 13 000 exemplar.

Därför tar Opel nu ett omtag med modellen och samtidigt byter den teknik under skalet. När Opel Mokka lanseras i en ny upplaga tidigt 2021 blir det med teknik från PSA-koncernen och inte från General Motors, eftersom ju Opel bytte ägare för tre år sedan.

Den stora nyheten blir att Opel Mokka kommer som elbil redan vid lanseringen. Bilen är fortfarande inte officiellt visad, men Opel har börjat "smyga" ut information om den nya elsuven som ska börja byggas mot slutet av året. Den kommer även med förbränningsmotorer.

"Andra generationen Mokka är helt ny och den nya tekniken testas nu noggrant innan marknads lanseringen", skriver Opel som också väljer att skrota bokstaven X i modellnamnet. Nu är det alltså bara Mokka som gäller.

Text Erik Söderholm

Fotograf Simon Hamelius

11. Cadillac rullar ut långa versionen av Escalade

AV BOBBY GREEN 2020-04-24 KL 17:00

Är 5,76 meter lång!



Om du inte trodde att Cadillacs maffigaste modell Escalade kunde bli maffigare gick du bet. Nu presenterar man nämligen den långa versionen med tilläggsnamnet ESV och det här blir herren på täppan för den som vill ha en jätte-SUV. Vanliga Escalade som presenterades i början av februari mäter 5,38 meter på längden vilket knappast är något diskret mått. Men ESV är hela 5,76 meter lång! Hjulbasen har också ökat från 3,07 till 3,4 meter. Den nya längden ger 18,1 procent mer lastutrymme och man ska kunna få in upp till sjuka 3 584 liter om man trixar bort sätena.

ESV erbjuds med två stycken olika motoralternativ och dessa är en V8:a på 6,2 liter som ger 420 hästar och 620 newtonmeter eller en turbomatad Duramax-dieselsexa på 3,0 liter som bjuder på 280 hästar och 620 newtonmeter i vrid. Oavsett val är det tiostegad automatlåda som gäller, och modellen erbjuds både med fyrhjulsdraft eller endast bakhjulsdraft.

Prislappen börjar på strax över 80 000 dollar.



12. Hongqi H9: Kinesisk Rolls-Royce med ett kul partytrick

Publicerad 2020-04-23 17:23 Text Erik Söderholm

Ska utmana de etablerade konkurrenterna i översta lyxligan.



England har Rolls-Royce, Tyskland har Maybach – och Kina har Hongqi. Den kinesiska lyxbilstillverkarens mest kända modell är kanske [Hongqi L5](#), en retrodesignad lyxsedan med en tjänstevikt på mastiga 3,2 ton (!).

Nu visas en ny Hongqimodell upp och den som tycker designinspirationen verkar ha hämtats från Rolls-Royce har inte helt fel: Hongqi och dess ägare FAW har nämligen lagt beslag på det brittiska märkets designchef.

Hongqi H9 är en lyxig sedanmodell i samma storleksklass som förlängda Volvo S90 och Mercedes E-klass, men den kan även utmana konkurrenterna ”en klass upp”, som Mercedes S-klass och Audi A8.

Bilens kanske tydligaste partytrick är LED-belysningen i fronten och på bakpartiet som gör en [hälsning när föraren låser eller låser upp bilen](#). Det finns även utfällbara dörrhandtag, tvåtonslackering, luftfjädring och en lyxig interiör med gott om skinn och skärmar.

Tvärt emot vad man kanske kunde tro i den här typen av lyxbil sitter ingen V8 under huven. ”Snikversionen” har en 2,0-liters turbofyra med 252 hästkrafter och det finns även en 3,0-liters V6-motor med kompressor och 272 hästkrafter. Konstigt nog i landet som annars ligger långt framme när det gäller eldrift finns ännu ingen version med laddkontakt.

Relaterade artiklar

[Citroën DS 5LS – ny lyxbil för Kina](#)

[Ny elbilsrapport: Tyska tillverkare kommer köra om Kina](#)

13. Lotus storsatsning: Ny instegsmodell ska locka fler

Publicerad 2020-04-23 10:19 text Erik Söderholm

Lägre pris är en medveten strategi från Volvos nya koncernsyskon.



Brittiska sportbilstillverkaren Lotus har numera samma ägare som Volvo i form av Geely. Märket har flera gånger försökt sig på att göra en "nystart" och lansera nya modeller som ska locka en bredare kundgrupp – och kanske är det nu med kinesiska pengar i ryggen som försäljningssuccén kommer?

Lotus visade förra året upp en eldriven superbil för 20 miljoner kronor, men nu kommer uppgifter om att Lotus även planerar en betydligt mer "folklig" sportbil som ska kunna användas varje dag, och som blir mycket mer överkomlig.

Hittills har Lotus alltså inte lockat den breda massan med sina låga sportbilar med fullt fokus på köregenskaper. Men nu utvecklas en ny instegsmodell med bra utrymmen och relativt låg prislapp.

Den nya modellen sägs bli Lotus sista med förbränningsmotor – sedan är det eldrift som gäller. Prislappen ska hamna på 700 000 kronor som lägst och den dyraste versionen ska gå loss på 1,2 miljoner. Ordet "instegsmodell" är som bekant relativt.

För Lotus är det livsviktigt att kunna öka tillverkningsvolymen. Antalet bilar som byggs måste upp för att inte kostnaderna ska bli för höga och det är där instegsmodellen kommer in. Till skillnad från de flesta andra sportbilstillverkare verkar det dock inte handla om någon SUV.

Den nya modellen ska visas upp tidigt 2021.

[Lotus presenterar den sportiga elbilen Evija](#)

14. Kommande hybrid-Corvette får 1000 hästar?

AV BOBBY GREEN 2020-04-24 KL 11:00

Läckt dokument skvallrar om Zora



Vanliga Corvette C8

Model Year	Engine	Power (est.)	Torque (est.)	Likely Application
2021	LT2 6.2-liter 16-valve OHV	490-495 hp	465-470 lb-ft	RHD Corvettes for export
2022	LT6 5.5-liter 32-valve DOHC	650 hp	600 lb-ft	Corvette Z06
2023	LT2 6.2-liter 16-valve OHV hybrid	600 hp	500 lb-ft	Corvette Grand Sport
2024	LT7 5.5-liter twin-turbo DOHC	850 hp	825 lb-ft	Corvette ZR1
2025	LT7HP1 5.5-liter twin-turbo DOHC hybrid	1000 hp	975 lb-ft	Corvette ZORA

Självklart kommer nya Chevrolet Corvette att dyka upp i flera olika varianter och det har länge ryktats om att en hybrid är på väg. Nu har ett nytt dokument läckt ut som skvallrar om att en version kallad Zora är på väg, och den kommer bjuda på 1000 hästar. Det sägs att man kombinerar en dubbelturbomatad V8:a på 5,5 liter med en elmotor. Troligtvis kommer förbränningsmotorn driva bakhjulen medan elmotorn driver framhjulen. Innan Zora dyker upp kommer en ny Z06 och en ny ZR1 att dyka upp. Dessa väntas få 650 respektive 850 hästar.

Dokumentet nedan är inte det som har läckt utan något som Hagerty har kokat ihop genom att kombinera officiella detaljer, andra läckta dokument och egna spekulationer.



[Racerbilen Corvette C8.R brummar på bana](#)
[Får annan motor som kommer till gatan senare](#)



[Hennessey trimmar Corvette C8 upp till 1217 hästar](#)
[För dig som tycker nya ZR1 verkar för klen](#)



[RykteNästa Corvette ZR1 får dubbla turbo och hybrid-kraft](#)
[Snackas om runt 900 hästar](#)



15. Galna limousinen - nu kan du flyga lågt helt lagligt

Redaktören bytbil 2020-04-25

Har du också drabbats av flygabstinens under coronakrisen? Då kan Learmousine vara den perfekta bilen för dig. Nu säljs det gatlegala flygplanet på auktion.



Här är limousinen för de verkliga jetsetarna. Learmousine är ett Learjet flygplan som har blivit förkortat och ombyggt till en rullande limousine. Och fordonet är helt gatlegalt, åtminstone i USA.

Bilen konstruerades för några år sedan av Dan Harris i Oregon och han har till och med skyddat sin konstruktion med flera patent. Chicagofirman Exotic Coach förverkligade de högtflygande idéerna till en lågt flygande limousin. Totalt tog det två år att få ihop bygget, 40 000 mantimmar har pljöts ner.

Från början var limousinen en ett Learjet privatjetplan, men nu är den förkortad till en limousine som är 13 meter lång och nästan tre meter bred. Limon är försedd med all tänkbar lyx såsom bar, ljud- och bildanläggningar och kameror för att dokumentera ditt party. Stereon är på

Vingarna är bortkapade från det gamla flygplanet, men stjärtvingarna finns kvar, men går att fälla in om du ska köra på trånga platser. Där motorerna tidigare satt sitter nu gigantiska högtalare som både kan spela musik och imitera jet-effekter från ett flygplan.

Någonstans djupt inne i chassit har en V8-motor på 8,1 liter från Chevrolet gömmts undan. Motorn lämnar 400 hk och kraften kommer ner i backen tack vare 28-tums lättmetallhjul och däck i dimensionen 325/25-R28.

Det finns plats för 18 passagerare i det rullande flygplanet och de sitter skönt på lädersäten som sytts med diamantmönster. Om du tycker det känns läskigt att köra långt med limon så ingår det både en lång trailer och en rejäl Cheva pickup för att transportera Learmousinen.

Det bästa av allt har vi sparat till sist. Limousinen kan bli din via en kommande auktion hos Mecum i USA.



16. Autonoma taxibilarna kör mat istället för människor

2020-04-23 07:06 John Edgren

Tio av Hyundais självkörande taxibilar rullar i staden Irvine i Kalifornien. Under coronabrottet ska de användas för ett nytt uppdrag att leverera varor autonomt till invånarna.



De tio exemplaren av Hyundais elbil Kona är självkörande tack vare teknik från kinesiska Pony Ai, som utvecklar sensorer och programvara för autonoma fordon.

Förutom [Hyundai](#) har även Toyota använt Pony Ais teknik. I år fördjupade Toyota samarbetet genom en [investering på 400 miljoner dollar i startupföretaget](#).

Taxibilarna i Irvine har nu fått en ny roll att fylla. I ljuset av covid-19 har efterfrågan på hemleveranser skjutit i höjden, så fordonen ska användas för autonoma leveranser till invånarna.

Läs mer: [Extremt exakta gyroskopet gör autonoma bilar vassare](#)

[Enligt Reuters](#) har Pony Ai sagt att deras självkörande fordon står redo för att leverera paket från e-handelsplattformen Yamibuy till de mer än 200 000 invånare som bor i Irvine. Det är första gången som Pony Ai ger sig in i hanteringen av gods istället för människor. Delstatens trafikmyndighet, Department of Motor Vehicles, har tidigare sagt att de tillfälligt öppnar för tester av leveranser med autonoma fordon på allmän väg.

Att 90 procent av befolkningen plötsligt undviker att gå till affären har inneburit att många e-handelsplattformar kämpar hårt för att klara av leveranserna. Bland annat har Amazon utannonserat planer på att snabbt anställa 75 000 personer, bland annat lagerarbetare och förare till företagets budbilar.



17. Kravet: 25000 kr om du skrotar din gamla bil och köper elbil

Redaktören @bytbil.com 2020-04-23

Så vill Bil Sweden och MRF få i gång Sverige efter coronakrisen



Bilbranschen vill hjälpa Sverige att få en kickstart efter coronakrisen. Bil Sweden och MRF lägger nu fram en rad förslag på hur hjulen ska börja snurra fortare efter pandemin.

En skrotningspremie på upp till 25 000 kr och lågreäntelån från Riksbanken är två av förslagen.

Coronavirusets har fått stora negativa konsekvenser för fordonsindustrin och fordonsbranschen i Sverige. Nu går både Bil Sweden och Motorbranschens riksförbund ut med en rad krav på åtgärder för att få i gång Sverige igen.

– Vi har lanserat ett kick-startpaket som ska få hjulen att börja snurra igen. Paketet innehåller sju åtgärder, både för personbilar, lastbilar och bussar. En av åtgärderna som vi föreslår är att införa en tillfällig skrotningsersättning för att få bort de äldre fordonen från våra vägar. Det skulle gynna både miljön, säkerheten och svensk ekonomi. Vi ser också att företagen behöver få klarhet i förmånsreglerna som löper ut vid årsskiftet. Här ber vi regeringen bekräfta att förmånsreglerna förlängs, säger Mattias Bergman, vd för Bil Sweden.

Fordonsindustrin inklusive leverantörer sysselsätter 155 000 personer i Sverige och bilhandel och bilverkstäder sysselsätter normalt över 40 000 personer. Många är just nu permitterade. Bil Sweden vill införa skrotningspremier på mellan 5 000 och 25 000 kr. Den som har en skrotbil kan få 5000 kr för den utan att köpa ny bil, och den som byter till en elbil 25 000 kr:

- 5000 kr utan krav på köp av nyare bil
- 10 000 kr vid köp/leasing av ny bil som släpper ut max 95 g/km (ej malusbil)
- 15 000 kr vid köp/leasing av ny bonusbil, ej elbil eller bränslecellsbil (1-70 g/km)
- 25 000 kr vid köp/leasing av ny elbil eller bränslecellsbil (0 g/km)

Bil Sweden vill även att Riksbanken ska ordna garantier till extra förmånliga billån för den som ska köpa ny bil. MRF ställer sig bakom åtgärderna och kommer med ytterligare förslag på hur Sverige kan förbättra sin infrastruktur för transporter.

– Nu finns möjligheten att slå flera flugor i en smäll, med en satsning på 200 Mdr i mobilitet skulle vi öka möjligheterna att klara klimatmålen, stärka näringslivets konkurrenskraft

och motverka Coronakrisens ekonomiska nedgång, skapa mängder av jobb, skapa välfärdsvinster för medborgarna genom ökad, säkrare och hållbar mobilitet, säger Tommy Letzén, vd för MRF.

Här är listan på hur MRF vill förbättra infrastrukturen och göra Sverige grönare:

Storsatsning på elvägar

Att bygga elvägar på europavägarna mellan Stockholm-Malmö, Malmö-Göteborg samt RV 40 Jönköping-Göteborg minskar utsläppen med över en miljon ton/år (1/3 av lastbilars utsläpp i Sverige) och kostar 30 mdr kr i investering. VTI har just visat att det är samhällsekonomiskt lönsamt. Det är bara att sätta igång!

Storsatsa på elbilar

En storskalig utbyggnad av laddinfrastrukturen och subventioner för inköp av laddbara bilar. Satsa ytterligare t ex 5 – 10 mdr kr på detta.

Storsatsning på inhemsk biodrivmedelsproduktion

Den nuvarande biodrivmedelspolitiken är inte hållbar eftersom den baseras på storskalig import. Sverige behöver göra en storsatsning på att öka den inhemska produktionen. För FoU samt produktionsstöd kan t ex 10 mdr kr avsättas.

Storsatsning på elflyg

Omfattande subventioner för att påskynda inrikesflygets omställning. Fler miljarder kan satsas.

Storsatsa på trafiksäkerhetsåtgärder

Det är oacceptabelt att så mycket trafik sker där bara en målad linje utgör säkerhetssystem mot mötesolyckor. Storsatsa på mötesseparering och att rensa kring vägarna så att avkörningar inte behöver ge ödesdigra konsekvenser. Ge ekonomiska stimulanser så alla nya bilar har den bästa säkerhetsutrustningen. Minst 5 mdr kr bör satsas.

Storsatsning på separering av trafikslag

Bygg ut separerade cykelbanor och gångbanor skilda från vägtrafiken som skapar säkrare flöden.

Mobilitetsstärkande investeringar ca 100 mdr kr

Stärk Sveriges konkurrenskraft genom att snabbt genomföra dessa investeringar:

- Dubbelspår järnväg Gävle-Sundsvall.
- Dubbelspår järnväg Falun-Borlänge.
- Upprustning och mötesseparering av E4 från Härnösand och norrut förbi Skellefteå, inkl Förbifarter vid Härnösand, Örnsköldsvik och Skellefteå.
- Upprustning Rv 70/E16 Dalarna.
- Mötesseparering E18 Karlskoga.
- Fyrfältsväg E18 Västerås-Köping, Västmanland.
- Mötesseparering Rv 56 Gävle-Uppsala län, Gävleborg.
- Fyrspår järnväg Uppsala-Märsta.
- Östra länken, komplett ringled runt Stockholm.
- E22-paketet – Förbifart Norrköping, fyrfältsväg Kalmar-Oskarshamn med elförsörjning mm.
- E6 Skåne ytterligare körfält Alnarp-Löddeköpinge.
- E6 Tunnel Trelleborgs hamn.
- Järnväg Skåne, Väst kustbanan tunnel Helsingborg-Maria.
- Järnväg Skåne dubbelspår Malmö Trelleborg.
- Järnväg Skåne dubbelspår Hässleholm-Kristianstad.
- Sjöfart, nya slussar Trollhätte kanal.

TRAILER

18. Lidl samarbetar med Einride för eldrivna transporter

Av: Stefan Nilsson

23 april, 2020

Nu tar Lidl nästa steg i omställningen mot elektrifierade transporter. Tillsammans med techbolaget Einride inleds en långsiktig satsning kring elektriska transporter mellan butik och lager. I oktober hoppas man vara igång med de första leveranserna i Stockholmsområdet, berättar Lidl i en pressrelease.



Lidl och Einride inledde ett samarbete kring hållbara transporter redan 2017 och har sedan partnerskapets start haft som ambition att både elektrifiera och automatisera leveranser, från Lidls centrallager till butikerna. Övergången sker stegvis och fokuserar i första hand på elektrifiering och i andra hand på automatisering.

– Vi ska vara branschledande för hållbara och helt fossilfria transporter till 2025. För att möjliggöra det ska vi nu, tillsammans med Einride, påbörja omställningen till helt elektriska transporter. Med de elektrifierade transporterna – i kombination med nya lösningar för samarbete, planering och digitalisering – räknar vi med att kunna både minska kostnader och miljöpåverkan. Det här en viktig pusselbit i vårt arbete att minimera vår klimatpåverkan från transporterna, säger Carl Ceder, Logistikchef Lidl Sverige.

– Framtidens transportlösningar ligger inte längre i framtiden. Tekniken finns idag, och framåtlutade bolag som Lidl kommer att vara vinnarna i omställningen. Vi är stolta över att få jobba tillsammans med Lidl i deras mål mot 2025 och tillsammans ska vi inte bara minimera deras miljöpåverkan utan också sänka deras kostnader för transport rejält, säger Jonas Hernlund, CCO på Einride.

Planen är långsiktig, med 2025 som första stora milstolpe. Då ska en betydande andel av alla transporter ske med elektriska fordon och förhoppningen är att en stor del kan ske utan någon förare.

Lidl räknar med att vara igång med de första elektiska transporterna i oktober. Därefter kommer man successivt skruva upp takten och ta in nya, elektriska alternativ. Utöver minskad miljöpåverkan innebär el-lastbilarna också mindre trängsel tack vare att motorerna är tysta nog att få tillstånd för att köra på nätterna.

– Redan idag använder våra lastbilar biobränslen. Med elmotorer slipper städerna dessutom buller. El-lastbilarna kan då bli en påminnelse om att konsumenten kan välja ännu mer hållbart, avslutar Carl Ceder.

RELATERADE ARTIKLAR



[Förlösa lastbilar i Coca-Colas transportflöde](#)

5 december, 2019



[Inzine påbörjar förserieproduktion](#)

30 juli, 2019

[Helsingborgs Hamn med sikte på självgående lastbilar](#)

10 oktober, 2019

DAGENS NYHETER.**19. Harley–Davidson får ny identitet på el**

PUBLICERAD 2020-04-25

Som en spårvagn susar vi fram genom vårlandskapet. Är tiden för bullriga motorcyklar över nu? Här är eldrivna Harley-Davidson Livewire.



Livewire har nyckellöst system och nyckeln består av en rund svart plastpuck.

Förutsättningarna är inte helt optimala när jag greppar styret på Harley-Davidsons eldrivna Livewire. Termometern pekar på fyra plusgrader och vägarna är täckta av rullgrus. Det första jag reagerar på är storleken, hojen är jämförbar med en kompakt motorcykel från 1970-talet men väger 249 kg, mycket för denna storlek. Det beror på batteriet med 15,5 kilowattimmars kapacitet.



Längst ner på handkontrollerna sitter styrsparar till instrumenteringen.



Laddkontakten under tanklocket klarar även snabbladdning.

Med ett par knapptryck vaknar instrumenteringen, som består av en 4,3-tums pekskärm, till liv. På ren rutin börjar vänsterhanden leta efter det obefintliga kopplingshandtaget innan vi rullar i väg. Livewire känns löjligt enkel att hantera. Med lätt gaspådrag är det bara att glida i väg, ingen växel eller dragläge behöver hittas.

Tyngdpunkten är låg vilket gör Livewire lätthanterad. Körställningen är lätt framåtlutad och dynan har en förhöjning i bakkant som behövs då 0-100 kilometer i timmen går på ynka tre sekunder. Jag bläddrar fram körläget "Wet" som gör accelerationen mindre dramatisk.

Men min föreställning om att ljudlöst susa fram genom skogslandskapet går i kras. Från elmotorn kommer ett spårvagnsliknande tjutande som i vissa hastigheter träffar en påträngande frekvens. Framförandet är dock befriande på andra sätt. Jag behöver exempelvis knappt bromsa. Det räcker med att släppa lite på gasen så kliver bromskraftåtervinningen in och sänker hastigheten samtidigt som batteriet laddas.

Trots delvis ojämnt underlag är uppträdandet stabilt och förtroendeingivande. Instrumenteringen är tydlig även i starkt solljus men jag hade önskat att det går att koppla telefonen till den och få navigeringshjälp.

Efter cirka en timmes körning visar skärmen en batterinivå på 80 procent och en uppskattad kvarvarande räckvidd på drygt 15 mil. Men kylan tränger närmare, här hade det varit på plats med uppvärmda handtag och jag kan inte placera händerna på en varm motor för att tina dem. Men handtagsvärmare ska gå att köpa som extrautrustning.

Motorcyklar är en fordonstyp som är mycket starkt förknippade med ljud. Många vill helt enkelt synas och framför allt höras.

Harley-Davidsons nya Livewire kan locka nya kunder till märket men motstånd från inbitna entusiaster är troligen att vänta.

Största nackdelen är det höga priset på nästan 350 000 kronor, dessutom får motorcyklar ingen miljöbonus. Men du får en intressant tvåhjuling som framför allt är lättkörd, en sann Easy Rider.



Motorn huserar i den runda silverfärgade tuben.

Harley-Davidson Livewire

Miljö

Koldioxidutsläpp:	0 gram/km.
Elförbrukning:	Ingen uppgift kWh/mil.
Räckvidd stad 235 km, blandad 153 km.	
Miljöförmåner:	Ej bonusberättigad.

Ekonomi

Pris:	348.900 kronor.
Årlig fordonsskatt:	180 kronor per år de första tre åren. Därefter 180 kronor per år.
Garantier:	Fabriksgaranti 2 år.

Teknik

Motor:	Elmotor 105 hk, 116 Nm. Batteri 15,5 kWh.
Drivning:	Bakhjulsdrift.
Växellåda:	Reduktionsväxel.

Prestanda

Acceleration	0-100 km/h: 3,0 sek.
Toppfart:	177 km/h.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd:	214/84/109 cm.
Tjänstevikt:	249 kg.

Betyg

Köregenskaper:	4
Säkerhet:	1
Komfort:	3
Miljö:	5
Ekonomi:	1
Totalt:	14 av 25

Plus

Lättkörd
Acceleration
Miljö

Minus

Pris
Motorljud
Långfärdskomfort

Text Robin Törnros

20. Överskottet som sänker oljepriset landar i två bergrum på Hisingen

Therese Larsson Hultin 2020-04-25

I två bergrum i Göteborg märks det historiska ras som just nu utspelar sig på oljemarknaden, en rörelse som förändrar maktbalansen på allra högsta geopolitiska nivå. Och lite talar för att den unika turbulensen är nära ett slut.



*Patrik Kinnerfors är vd för Scandinavian Tank Storage.
I bakgrunden syns Göteborgs Oljehamn.*

Egentligen har Patrik Kinnerfors inte tid för en intervju. Han har olja att ta hand om. Närmare bestämt några hundra tusen kubikmeter.

För trots att det är kris har kunderna strömmat in till Scandinavian Tank Storage, där Kinnerfors är vd.

Eller snarare: just för att det är kris har kunderna strömmat in till företaget som specialiserat sig på att lagra råolja och oljeprodukter som bensin och diesel.

Enbart de två bergrum företaget har på Hisingen i Göteborg har en kapacitet på nästan 1,3 miljoner kubikmeter. Störst i Norden. Till det kommer bergrum och cisterner i Norrköping, Gävle, Karlshamn, Malmö och en rad andra ställen i de nordiska grannländerna.

Problemet är att Scandinavian Tank Storages lager snart är fulla.

Coronapandemin och den nedstängning som följt i virusets spår har slagit undan benen på oljeproducenterna. I normala fall konsumerar världen 100 miljoner fat olja, varje dag. Men när flygplanen står på marken och bilarna i garagen, ligger oljekonsumtionen nu på 70–75 miljoner fat om dagen. En minskning världen aldrig sett maken till tidigare.



Patrik Kinnerfors är övertygad om att marknaden så småningom blir normal igen.

Samtidigt fortsätter "det svarta guldets" hela tiden att pumpas upp. Och någonstans måste oljan ta vägen.

Totalt har Scandinavian Tank Storage lagringsutrymmen på nästan 4 miljoner kubikmeter. Det motsvarar över 25 miljoner fat.

Ändå går det alltså snart inte in mer.

– Allt är uthyrt och kontrakt skrivna, även om det kanske finns 15 procent kvar att fylla. Men nya oljefartyg anländer varje dag och till sommaren är det helt fullt, säger en rätt stressad Patrik Kinnerfors på telefon från Göteborg.

Han konstaterar att det virus som sänt chockvågor genom stora delar av världsekonomin, trots allt varit ganska bra för företaget. Åtminstone på ett rent jobbmässigt plan.

– För oss är det så klart ett gyllene tillfälle. Situationen är unik men mitt i allt elände så funkar det, säger Patrik Kinnerfors.

Det som just nu händer i Scandinavian Tank Storages bergtrum är ett litet men tydligt exempel på den historiska situation som råder i oljevärlden – en bransch som ändå har upplevt en hel del under sin 150-åriga historia.

När botten nyligen gick ur på den amerikanska så kallade WTI-oljan var det många som inte trodde sina ögon. Plötsligt var handlarna beredda att betala för att bli av med oljan, och det så mycket som 40 dollar per fat.

Det som kändes som upp-och-ned-vända världen har två förklaringar. Till att börja med sitter ett stort antal investerare och handlar med oljerelaterade värdepapper på råvarubörserna, som vilken annan finansiell tillgång som helst.

Det handlar om så kallade derivatkontrakt för leverans av olja i framtiden. Kontrakten fungerar som en viktig prisbild för oljan.

Men derivaten är också kopplade till den rent fysiska verkligheten. En dag skall oljan levereras och då måste den ta vägen någonstans. Som exempelvis till ett bergtrum på Hisingen.

Oljan som nu föll så kraftigt var amerikansk WTI-olja med leverans i maj.

Eftersom tisdagen var "stängningsdag" för maj-oljan, innebar det att den som då satt på kontrakten också var tvungen att ta hand om den. Och det är här Patrik Kinnerfors och den andra halvan av förklaringen kommer in.

För även om vi på den här sidan Atlanten mest använder så kallad Brentolja från Nordsjön och den amerikanska oljan främst lagras i Cushing i Oklahoma, så är lagringsutrymmena i princip fulla. Där som här.

Det innebär att de investerare som ägde kontrakten i måndags plötsligt insåg att de satt med Svarte Petter och kunde få oljan i knät. Inte så kul för handlare med svindyr kostym. Det var det de var beredda att betala för att slippa.

Nu kanske det inte vore hela världen om det inte var för två ytterligare saker. Den första är att historien sannolikt kommer att upprepa sig. Den 19 maj stänger kontrakten för WTI-olja med leverans i juni, och då kommer lagren att vara ännu mer fulla.

Den andra är att det låga oljepriset kommer att få långtgående geopolitiska konsekvenser. Men för att förstå varför behöver vi backa bandet.

När vi vanliga nyhetskonsumenter precis lärt oss ordet corona i januari, hade oljemarknaden redan börjat reagera. De kinesiska myndigheternas nedstängning av 11-miljonerstaden Wuhan fick direkt effekter på oljan.

Stillastående fabriker, varor som inte kunde skeppas och instängda arbetare fick investerarna att dra åt sig öronen. Och det innan Europas politiker knappt hunnit sätta sig i sitt första krismöte.

När dessutom flygen till och från Kina ställdes in började oljepriset falla. Första kvartalet 2020 minskade efterfrågan på olja med 6 miljoner fat. Om dagen.

Så i mars kom nästa smäll. Två av världens största oljeproducenter inledde ett bråk som fick dem att öka produktionen. Inte göra den minskning som hade behövts.

I Saudiarabien oroade sig kronprinsen Mohammed bin Salman för att ett lägre pris på olja skulle försvåra hans planer på att reformera kungariket. En saudisk hand sträcktes ut till Moskva för att be Ryssland om hjälp. En minskning av produktionen kunde hålla uppe priset.

De båda hade gjort upp förr. Sedan 2016 samarbetar saudier och ryssar i den sammanlutning som kallas Opec+ och som består av de 13 oljeproducerande länderna i Opec, tillsammans med ett antal andra oljenationer.

Men Moskva sa nej. Saudierna gick i taket och svarade med att pumpa upp mer olja för att skada ryssarna i ett priskrig. Logiken löd att Riyadh med sin enorma oljeförmögenhet lättare skulle klara en prisnedgång än Ryssland, och att de därför skulle tvingas ge sig.

Till saken hör att USA de senaste åren seglat upp som världens största oljeproducent. Amerikanerna har lyckats utveckla tekniken för den svårupptagna skifferoljan så till den grad, att deras oljeproduktion så sent som i februari slog rekord.

USA pumpar upp 13,1 miljoner fat om dagen. Mer än både Saudiarabien och Ryssland.

Därför lyder en teori att Riyadh och Moskva egentligen inte var ute efter att bekämpa varandra med sitt priskrig. Utan att slå undan benen på USA.

Eftersom den amerikanska oljan är betydligt dyrare att få upp skulle målet vara att tvinga ett stort antal amerikanska bolag i konkurs. Allt för att ryssar och saudier själva skulle kunna ta marknadsandelar.

Teorin är så pass etablerad att 13 amerikanska senatorer från oljeproducerande delstater skrev ett brev till den saudiske kronprinsen. De anklagade Mohammed Bin Salman för att ha inlett ett "ekonomiskt krig" och hotade honom med att de båda ländernas nära band skulle klippas av om han inte backade.

Men i Norge sitter det en kvinna som inte riktigt köper resonemanget.

Louise Dickson bevakar olja på analysföretaget Rystad Energy. Hon är själv från USA och har tidigare arbetat i oljebranschen i Ryssland.

– Det är klart att sauderna skulle kunna vara ute efter att slå ner två fåglar med en sten. De skulle vara glada om den amerikanska skifferoljeproduktionen försvann, vilket även gäller ryssarna. Men att det skulle vara en koordinerad attack... Den teorin köper jag inte, säger hon.

Det finns det flera anledningar till. Saudiarabien och USA har varit allierade i flera decennier – och det har ständigt varit oljan som varit kittet.

På 1980-talet övertalade president Reagan sauderna att mångdubbla produktionen. Priset föll som en sten och det är en av de anledningar som anses ha bidragit till Sovjetunionens fall.

Den nuvarande presidenten Donald Trump har dessutom stärkt banden till sauderna. Trump åkte till Riyadh på sin första utlandsresa och han har ofta hyllat den saudiska kronprinsen.

Med tanke på att det är valår i USA och att många av dem som arbetar i oljeindustrin är en del av Trumps väljarbas, skulle en attack mot den amerikanska oljeindustrin vara en direkt attack på Donald Trump.

Det var dessutom Trump som lyckades medla mellan Moskva och Riyadh strax före påsk. Länderna i Opec+ gick med på att minska produktionen med 9,7 miljoner fat per dag, med start i maj.

En jätteeftergift, och den största minskningen i Opecs historia. Men en som i det här läget inte räcker långt.

Louise Dickson säger att hon inte ser några vinnare på prisrasen. Alla oljeproducerande länder är förlorare.

– Trump behöver se ett högre oljepris och han hjälpte Opec att bevara ansiktet. Men det måste till betydligt större produktionsminskningar. Vi kommer att se konsekvenserna över hela världen.

Och de kommer att slå hårt. Beräkningar från oljebranschen i Texas talar om att ett oljepris på 20 dollar fatet skulle få 80 procent av delstatens oljebolag att gå i konkurs.

Många amerikanska producenter har gigantiska skulder och Louise Dickson räknar med att oljekrisen kommer att sprida sig till bankerna och bli till en finansiell kris.

För Rysslands del kunde de låga oljeintäkterna inte komma mer olämpligt.

Oljan står för två tredjedelar av de ryska exportintäkterna. Men fattigdomen och det sociala missnöjet har ökat kraftigt de senaste åren och blivit till ett kännbart problem för president Vladimir Putin som lovat att minska klyftorna.

Samtidigt är landet enligt Louise Dickson i stort behov av pengar för att projektera nya oljefält. Något som nu riskerar att gå om intet och som kommer att få effekter på Moskvas oljeintäkter under många år.

På fredagsmorgonen hade oljepriset stigit svagt, men exempelvis Brentoljan handlades ändå bara för runt 22 dollar fatet. En tredjedel av de 66 dollar den såldes för vid årsskiftet.

Det räcker inte långt för Saudiarabien. Visst har landet stora oljerikedomar, men kronprinsen har spenderat hundratals miljarder dollar på storslagna moderniseringsprojekt och har även ett krig i Jemen att finansiera.

Det finns dessutom ett jäsande missnöje med Mohammed bin Salman bland delar av den saudiska eliten. Uppgifter i media talar om att kronprinsen behöver ett oljepris på runt 80 dollar fatet för att hålla landet flytande och missnöjet i schack.

Uppräkningen på vad kollapsen av oljepriset gör med länder skulle kunna fortsätta en bra stund till. Irak, Mexiko, Iran, Nigeria – alla tros drabbas av social oro och växande klyftor.

Så varför tar då oljeproducenterna inte bara upp mindre olja för att få upp priset? Det

snabba svaret är att det inte är så lätt.

Oljekällor ser olika ut i olika delar av världen, men gemensamt för de flesta är att om man slutar pumpa kan det bli problem att få igång dem igen. Ett klart incitament för att hålla igång produktionen

Louise Dickson påpekar att vi kommer att få se en hel del ofrivilliga produktionsminskningar framöver när bolag går i konkurs. Vilket så småningom kan bli ett smärtsamt sätt att få utbudet att närma sig efterfrågan.

För så länge coronakrisen varar spelar det ingen större roll hur lågt olje- eller bensinpriset faller. Planen fortsätter att stå på marken och bilarna i garagen. Till den dag då vi upplever att vi kan börja resa igen.

Patrik Kinnerfors på Scandinavian Tank Storage i Göteborg är ändå optimist. Han vet inte hur länge hans bergrum kommer att vara proppfulla, men han är övertygad om att oljemarknaden så småningom blir mer normal igen.

– Marknaden löser det här. Det kan bli tufft för många bolag, men på sikt är jag inte så orolig. Marknaden löser alltid allting. ■

Fakta | Oljepriset återhämtar sig

Fakta | Fortsatt höga volymer i Göteborg

▪ **Världsmarknadspriset** på råolja fortsätter återhämta sig. Men det är från låga nivåer efter en av de mer turbulenta veckorna på oljemarknaden någonsin.

Det hårt nedtryckta oljepriset får inför helgen draghjälp av att stora oljeproducenter som Kuwait flaggar för produktionsminskningar. Bidrar gör även det faktum att kongressen i USA har godkänt ett nytt ekonomiskt stödprogram med sikte på småföretag och sjukhus på nästan 500 miljarder dollar.

Totalt har USA lanserat olika typer av stödprogram för nästan 3 000 miljarder dollar till följd av coronapandemin.

Ett terminskontrakt för leverans av så kallad brentolja i juni steg med 5 procent i torsdags och fortsätter uppåt i den tidiga fredagshandeln till cirka 22 dollar per fat. Det kan jämföras med tillfälliga nivåer på under 16 dollar per fat så sent som i onsdags.

Den amerikanska så kallade WTI-oljan hänger med uppåt och kostar nu nästan 17 dollar per fat. Det kan jämföras med bottennappet på minus 37:63 dollar per fat i måndagens turbulenta handel.

Minuspriset i måndags, som även spillde över på tisdagen, uppstod efter rapporter om att oljelagren i USA inte längre kan ta emot mer olja samtidigt som efterfrågan tvärnitat. **TT**

▪ **Göteborgs hamn** är Sveriges största hamn. Det innebär att hamnens volymer ger en bild av hur handeln med omvärlden fungerar för hela det svenska näringslivet. Och rapporten för första kvartalet, mitt i coronakrisen, är positiv.

▪ **Under årets** första tre månader ökade containervolymer med åtta procent jämfört med samma period 2019. I mars var exportökningen hela tio procent.

”Vi har haft stort fokus på att hålla hamnen öppen och det har vi lyckats med, det har varit en grundförutsättning. Dessutom har stora delar av Sverige varit fortsatt öppet och produktivt under pandemin”, säger Elvir Dzanic, vd på Göteborgs Hamn AB, i ett pressmeddelande.

▪ **Sjuktalen** i hamnen har också varit normalt låga vilket lett till att en viss arbetsro. Däremot har färje- och kryssningstrafiken drabbas hårt av de reserestriktioner som gäller sedan mitten av mars. Färjetrafiken är begränsad och alla anlöp av kryssningsfartyg har ställts in en tid framöver.

TT

21. Citroënen som hamnade i öst

Publicerad 2020-04-21 7:08 text **Mårten Carlsson**

Oltcit, den rumänska Citroënen som en gång skulle efterträtt 2CV



Oltcit Club



Citroën Projet Y, Projet TA and Projet VD

1965 började man planera att ersätta den nu ålderstigna 2CV. Det var tänkt att ny modell skulle lanseras 1970, men det hann hända en del innan dess.

Projekt Y hade redan tagit sin början när Michlelin sålde sin ägardel i Citroën till Fiat 1968. Det gjorde att man nu hade möjlighet att göra en småbil på Fiats delar istället, Projekt Y började om från början.

Men arbetet gick långsamt, man satsade nu stort på nya CX, och prestigemodellen SM. Med utvecklingen av dessa fanns det inte så mycket budget över för lilla Y.

1973 köpte Michelin tillbaks Fiats andelar, och sålde sen av Citroën till Peugeot. Nu fick man revidera lilla Y igen, för att anpassa den till Peugeot. Nu blev det projekt Y omdöpt till TA, och strax efter till VD (Voiture Diminuée)



Citroën LN 1976–79

Det här resulterade i Citroën LN 1976, vilket var inte mycket mer än en Peugeot 104 med 2CV-motor. 1978 kom den lite större Visa, som bar tydliga drag av VD-prototyperna

I början av sjuttioalet ville Rumänien utöka sin begynnande bilindustri med främst en småbil som kunde vara möjlig att exportera. Renault var nyetablerade i landet med Dacia och förfrågan om en mindre bil gick till Citroën och Volkswagen som snart skulle lansera sin Golf. Volkswagen drog sig ur och Citroën hade ju en prototyp som skulle fungera där - TA.

Men kvarnarna i den rumänska byråkratin malde inte snabbt. Först 1976 kom man fram till ett avtal som innebar att Rumänska staten skulle äga 64% av det nya bolaget och Citroën resten. Bolaget döptes till Olcit.

Nu skulle det byggas en fabrik också. Rumänien stod för själva byggandet och Citroën skulle se till att den fungerade. Men alla beslut skulle malas genom byråkratin ett par varv så först 1980 stod fabriken klar i Craiova.



Oltcitfabriken

Men det kom att dröja ytterligare innan det blev några bilar. Prototypen var spartansk, men skalades av ännu mer, dörrar är dyra att göra så det fick räcka med två till exempel.

Först i oktober 1982 kunde man komma igång i lokalerna. Nya Oltcit var vid det här laget rätt föråldrad, den hade ju tagits fram 10 år tidigare.



Citroën Axel, som såldes som ett billigare kompletment till Visa

Två varianter gjordes, Oltcit Special fick Visans 2 cylindrindriga motor, Oltcit 11R fick GSA-motorn. Så fanns det en Oltcit 11RL också som kan sägas om inte välutrustad, så i alla fall mindre spartansk.

Den sistnämnda gick i huvudsak på export under namnet Citroën Axel, då främst till Frankrike. Så nu hade man till slut sin lill-cittra som det var planerat, fast via Rumänien.

Man hade en vision vid avtalet 1976 att i framtiden bygga uppemot 300 000 bilar om året i den rumänska fabriken, inte bara Olcit utan andra kommande modeller. Verkligheten var av en annan uppfattning. Produktionen gick trögt och bilarnas kvalitet lämnade mycket övrigt att önska. Vid 1988 hade man bara lyckats tillverka drygt 60 000 Olcits.



Sista varianten av Olciten i Daewoos regi 1996.

1989-90 hände det saker i öst, och mest dramatiskt var det i Rumänien. Citroën drog sig ur och utan deras backning och främst motorer fick man det svårt. Men man lyckades stappla sig vidare in i den nya privatiserade tiden på något sätt. Nu kallade man bilen för Oltena tills Daewoo dök upp som räddaren i nöden 1994. Dom snofsade upp den med en liten facelift och fortsatte hålla gamlingen igång fram till 1996.

Idag bygger man Fordbilar i Oltics gamla lokaler i Craiova.



Feber

22. Årets Pebble Beach Concours d'Elegance ställs in

AV BOBBY GREEN 2020-04-23 KL 18:00

Flyttas också fram ett år



FILM: <https://youtu.be/gpo27ZQ5Wgq>

Anordnarna av den eleganta bilutställningen [Pebble Beach Concours d'Elegance](#) har insett att det här viruset inte är något som är borta nästa vecka så därför har man tagit beslutet att ställa in årets event som skulle ha ägt rum den 16 augusti. Nytt datum blir istället den 15 augusti nästa år. Har man redan köpt biljetter gäller dessa då istället. Jättetrist såklart, men det är tyvärr så det är just nu.

Eftersom det inte blir något i år kan ni ju alltid kolla in det över tre timmar långa klippet nedan som visar hur det såg ut förra året.

Highlights of the 2018 Pebble Beach Concours d'Elegance:

<https://youtu.be/nPBIU7zd9Pq>

Highlights of 2019 Pebble Beach Tour d'Elegance presented by Rolex:

<https://youtu.be/iQUFQ5B1B8s>

The 69th Pebble Beach Concours d'Elegance:

<https://youtu.be/4MQ5hV-O-10>

23. Klassiskt bilmärke: Horch

Publicerad 31 januari 2011

Horch med utropstecken efter är på tyska en uppmaning att lyssna. Det är likadant med Audi fast på latin. Bakom dessa bilmärken står samme man, August Horch, född 1868 och död 1951.



Horch 853 Sport Cabriolet by Voll & Ruhrbeck 1935–37

I Tyskland stod bilismens vagger och herr Horch var en av många pionjärer. Åren 1896–99 arbetade han som tekniker för Carl Benz men bestämde sig för att öppna eget. År 1900 kom hans första egenbyggda bil.

Som de flesta förstlingsverk i bilhistorien var också detta en liten bil. Motorn var tvåcylindrig, gav fem hästkrafter och satt framtill. Den drev bakhjulen med hjälp av en kardanaxel.

Satsningen hade lyckats och snart kom fler och större modeller. Bland dem märktes bilar vars karossform kallades Torpedo och var avsedda för tävlingsbruk, redan omkring 1905. Ett år senare lanserades en sexa med åtta liters volym och dess uteblivna försäljningsframgång lyckades så split mellan August Horch och hans kompanjoner.

Grundaren ilsknade så rejält att han lämnade företaget, eller tvingades bort, och det var då han startade Audi, men den historien får vi ta någon annan gång...

Horch & Co klarade sig riktigt bra utan grundaren och levererade en strid ström av modeller. Bilarna tenderade att bli allt större och mer påkostade, något som blev ännu mer tydligt åren närmast efter Det Stora Krigets slut 1918.

En bit in på 20-talet anställdes Paul Daimler, son till Gottlieb, som teknisk chef. Snart följde en rad modeller med stora raka åttor, ofta finessrikt utstyrda och försedda med specialkarosserier.

Till Sverige kom ett antal fina Horch-vagnar under 20-talet, bland annat en synnerligen elegant sådan som kallades jaktvagn och tillhörde kungahuset. Den bilen syntes sedan i många år som deltagare i veteranbilsrallyn.



*Typ 420 tillverkades 1931–32 med rak åtta på 4,5 liter.
En försäljningssuccé mätt med den tidens Horch-mått: 256 tillverkade.*

Konkurrent till Mercedes

Det är knappast en överdrift att kalla 30-talet för en gyllene tid för Horch. Nu erbjöds inte bara åttacylindriga motorer utan också ett par magnifika V12-modeller på sex liter och 120 hästkrafter. Bilarna var ytterst välbyggda och materialvalet var det bästa tänkbara.

Horch var nu en direkt konkurrent till Mercedes-Benz mest påkostade modeller; dock hade de senare en serie sportvagnar och på den punkten hade Horch inget att komma med.

1933 presenterades märkets första V8-modell, en mindre bil som kallades 830 och var på tre liter, därav modellnamnet. V8-bilarna blev inkörsporten till betydligt fler garage, en lyckad satsning.

Flera versioner följde ända fram till 1940. Jag råkade själv en gång för många år sedan köpa en 930 V Roadster "i visst renoveringsbehov" och skulle förstås aldrig ha sålt den...

1932 blev Horch ett av de märken som bildade Auto Union. De andra var Audi, DKW och Wanderer.



853 Sport Cabriolet 1935–37

Tekniskt överlägsna

Mer spännande än V8-bilarna var emellertid den fantastiska 850-serien, som debuterade 1935. Här var motorerna raka åttor på fem liters volym och de var därmed direkta konkurrenter till Mercedes kompressorvagnar.

Möjligen är det som att svära i kyrkan men jag vill ändå påstå att Horch-bilarna var tekniskt och byggmässigt överlägsna medtävlarna från Stuttgart. Av de överlevande är de flesta öppna tvådörrarsvagnar, men det fanns också täckta bilar.

Den kanske mest kända av alla var tävlings- och rekordföraren Bernd Rosemeyers tjänstebil, en 853 Stromlinien-Coupé från 1937. Karosseriet var byggt hos Erdmann & Rossi i Berlin.

Bilen är sedan många år försvunnen, men flera replikor har byggt i sen tid.

Andra världskriget såg Horch bygga olika typer av militärfordon och eftersom fabriken låg i det som efter krigsslutet blev Östtyskland förstatligades företaget. Någon större biltillverkning blev det inte, men man gjorde faktiskt ett försök 1956 med en bil som kallades Sachsenring.

Varumärket Horch ägdes fortfarande av Auto Union, som då hade sitt säte i Västtyskland.



930 V Limousine 1937–40



24. Elbilar i rallycross skjuts på framtiden

Mattias Rabe 21 april 2020

Redan i år skulle elbilarna ha gjort sitt intåg i rallycross, men det skjuts fram till 2021. Nu står det klart att det skjuts fram än en gång, nu till 2020. Anledningen stavas coronaviruset.



Här [ses den elektriska rallycrossbil, med Ford Fiesta som grund, som presenterades i höstas](#). Den har tre elmotorer som driver samtliga hjul. 612 hästkrafter och 1 100 newtonmeter.

Motorsporten är för tillfället död, bortsett från att det körs i den virtuella världen. Det är pandemin med coronaviruset som sätter käppar i hjulen, och ännu en käpp har nu placerats i den elektriska satsning som rallycross-sporten har sett framför sig de senaste åren. Först var det sagt att 2020 var säsongen då elektriska rallycrossbilar skulle börja tävla, [men man sköt fram på det till 2021](#) då Internationella bilsportförbundet, FIA, ville ge biltillverkarna längre betänketid i sin eventuella satsning.

Nu står det klart att det inte blir 2021 utan 2022. Det meddelar FIA som har haft möte med IMG, som har sändningsrättigheterna till rallycross, och Kreisel Electric som ska förse de kommande elektriska rallybilarna med bland annat drivlinekomponenter.

– Med tanke på det rådande världsläget måste vi skjuta på elektrifieringen. VM-teamen måste få tid och möjlighet att investera och utveckla, säger FIA-ordföranden Jean Todt.

Regerande rallycross-världsmästare är svenske Timmy Hansen. Hans bror Kevin slutade i fjol som totaltre.

Sverige har en fin tradition att kunna kora mästare i rallycross-VM. Under de sex år som VM:et har körts har majoriteten år haft en svensk längst upp på pallen, nämligen de fyra senaste åren. 2016 vann Mattias Ekström, 2017 och 2018 vann Johan Kristoffersson, och 2019 vann alltså Timmy Hansen.

25. Så hedrades Don Garlits

Text: Stefan Boman

Publicerad: 2020-04-23 07:00

Uppdaterad: 2020-04-23 10:28

Regerande NHRA-mästaren i Top Fuel, Steve Torrence, bestämde sig för att hedra sportens storhet Don "Big Daddy" Garlits och dennes innovativa arbete som lett till dagens dragsters.



Don Garlits själv satt i bilen under en uppstart utanför hans Museum of Drag Racing. Tävlingsdebuten blev uppskjuten på grund av coronaviruset men ska genomföras under första möjliga tävling.

FILM: <https://youtu.be/aURPS0HdoOE>

Han gjorde det genom att tillfälligt lacka sin CAPCO-dragster efter Dons tidi-gare dragster. Dragstern skulle ha gjort debut under Gatornationals som blev framflyttat, men innan dess tittade Torrence förbi hos Don som fick provsitta under en varmkörning.

– Det är en ära att få köra en replika av Big Daddys första bakmotordragster. Jag önskar att vi hade gjort detta tidigare. CAPCO-teamet kommer att köra bilen under första möjliga tävling, när det nu blir, säger Steve Torrence.



Don Garlits utvecklade den första moderna bakmotordragstern 1971 vars grunder fortfarande används – och det är vad Steve Torrence vill hedra.

SLUT