



Adler 2.5 Liter Cabriolet (1937–1939)

FILM: <https://youtu.be/0nZ1nGQaKKU>

MOTORNYTT
Föregående

måndag 1 juni
fredag 29 maj

1. Volvo om nya fartspärren: "Rädda liv även om vi förlorar kunder"
2. Leveransproblem för Polestar 2 – skjuts fram flera månader
3. Renault planerar att säga upp 15 000
4. Stänger Barcelonafabrik – miljarder upp i rök
5. Polisen i Sverige får 2200 nya Volvo-bilar
6. Ford säkrar polisbilar från corona med värme
7. Porsche har flest maskinskador och är dyrast att reparera
8. Fler detaljer om ersättaren till Citroën C5 och C6
9. Så blir Audis RS-modeller till
10. Facelift av Mini Countryman med renare motorer
11. BMW 5-serien uppdateras - fler laddhybrider och bättre infotainment
12. Prov: Mercedes GLA 220 d 4Matic äntligen på G!
13. Elbilar kan få 1100 hk med Karmas nya plattform
14. Pengaregn över elbilsköpare - får över 120 000 kr i bidrag
15. Portabel laddare ska rädda strandade elbilister
16. Förslag från EU-kommissionen: bygg en miljon laddstolpar
17. Trelleborg först ut i planerad vätgaskorridor
18. Christian von Koenigseggs drömköp till sig själv
19. Ny teknik för elväg testas i Lund, elskena limmas på vägen
20. Bilsalongen i Genève 2021 kan ställas in
21. Ford i glänsande rustning
22. Klassiskt bilmärke: Kaiser



1. Volvo om nya fartspärren: "Rädda liv även om vi förlorar kunder"

Redaktören bytbil 2020-05-29

Volvos nya fartspärr har väckt ont blod hos vissa. Topmodellerna är nu lika långsamma som en Dacia Duster.



Nu förklarar Volvo att man är beredd på att tappa kunder när märkets bilar bromsas vid 180 km/h.

– Volvo Cars ska vara pionjär i att rädda liv. Även om man förlorar kunder på det. Om man står för något väldigt starkt finns alltid de som inte relaterar till det, säger säkerhetschefen Malin Ekholm till Vi Bilägare.

Den nya fartspärren har bland annat retat upp tyska Volvohandlare. De fruktar att Autobahn-förarna ska överge märket när Volvo strypt farten till 180 km/h. En Volvo-SUV som kostar närmare en miljon kronor går inte fortare än en Dacia Duster.

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

Volvo har 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.

Oavsett om du köper den minsta trecylindriga motorn eller en T8 med turbo, kompressor och elmotor – vid 180 km/h i timmen är det stopp.

Volvo går nu ut och försvarar sitt beslut – och uppger att man är beredd på att tappa kunder.

– Vi valde 180, det är stor skillnad mot tidigare 220–250. Det är inte så många som kör fortare än 180, vi ville med detta starta en dialog. Volvo Cars ska vara pionjär i att rädda liv. Även om man förlorar kunder på det. Om man står för något väldigt starkt finns alltid de som inte relaterar till det, säger Malin Ekholm till Vi Bilägare.

Relaterade artiklar



[Tyska Volvohandlare i chock över nya fartspärren](#)

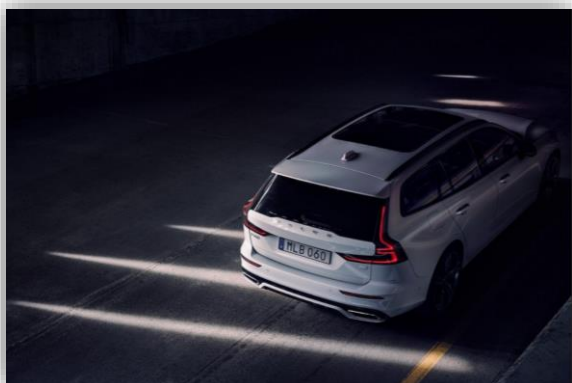
23 apr. 2020



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

Från och med nu är alla nya Volvobilar spärrade vid 180 km/h - utom blåljusbilar

16 apr. 2020



[Volvo förnyar V60 - alla versioner går max 180 km/h](#)

2 mars 2020



[Volvo stryker farten i alla sina bilar](#)

Begränsning införs redan nästa år: "Värt att genomföra"

4 mars 2019

2. Leveransproblem för Polestar 2 – skjuts fram flera månader

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-05-28, 16:02

– Jag anade att försening skulle ske från första början, säger en Polestar 2-köpare till Recharge.



Tyvärr får vi vänta till i höst innan vi får se denna ändalykt på svenska vägar.

Så sent som i slutet på mars rapporterade vi om att produktionen av Polestar 2 pågick [som vanligt och att leveranserna skulle dra igång i sommar.](#)

– **Hela världen** står inför stora omvälvningar på grund av coronavirusets pandemiutbrott. Att inleda produktionen nu under dessa utmanande omständigheter är en stor prestation och resultatet av stora ansträngningar från personalen i fabriken och teamet som hanterar försörjningskedjan, sa Polestars vd, Thomas Ingenlath då.

Men nu har Polestar stött på patrull i fraktkedjan, med framskjutna leveranser som följd. En Polestar 2-köpare vi varit i kontakt med har fått leveransen framflyttad från augusti till september/oktober. Han misstänkte redan från början att det kunde bli förseningar.

– Jag anade att försening skulle ske från första början, men när jag har kontaktat Polestar om det så har svaren varit att de hittills inte haft några förseningar i produktionslinjen, säger köparen till Recharge.

Brent Ellis, PR och kommunikationschef på Polestar, säger att det är i logistiken med att få bilarna från fabriken i Kina till Europa som man stött på en flaskhals.

– På grund av coronaviruset har frakttiden förlängts, naturligtvis på grund av coronaviruset. Det har inneburit fler restriktioner som i sin tur medfört en långsammare tullhantering, säger Brent Ellis och fortsätter.

– **Hittills har vi bara** informerat svenska och norska kunder eftersom det är prioriterade marknader. Men kunder på övriga marknader kommer att bli meddelade under de kommande dagarna.



3. Renault planerar att säga upp 15 000

2020-05-29 08:28 TT

Biltillverkaren Renault pressas hårt av kraftiga försäljningsras och har inlett förhandlingar med fackliga företrädare om ett stort sparpaket. Koncernledningen bekräftar samtidigt att man planerar att dra ned antalet anställda globalt med omkring 15 000.



Renault, med franska staten som 15-procentig ägare, siktar på att dra ned kostnaderna med två miljarder euro per år under tre år. I planen ingår att eventuellt stänga eller organisera om produktionen på sex fabriker.

Produktionskapaciteten ska enligt planen minska till 3,3 miljoner fordon per år 2024, vilket kan jämföras med dagens 4 miljoner per år.



4. Stänger Barcelonafabrik – miljarder upp i rök

2020-05-28 14:15 TT

Japanska Nissan stänger sin fabrik i Barcelona, Spanien där cirka 3 000 jobbar i dag.



Samtidigt meddelar biljätten att det blev en förlust för det gångna helåret, vars räkenskapsår avslutades i mars, på motsvarande 60 miljarder kronor, den första förlusten på över ett decennium. Under året före blev det en vinst på närmare 30 miljarder kronor.

5. Polisen i Sverige får 2200 nya Volvo-bilar

AV BOBBY GREEN

2020-05-29 KL 16:00

Handlar om modellerna XC60 och V90



En stor upphandling mellan polismyndigheten och Volvo Car Sverige är nu klar. Den innebär att Volvo Car Sverige under de åtta kommande åren kommer att leverera 2200 stycken nya bilar till polisen i vårt land. Det handlar om modellerna XC60 B5 AWD Diesel och V90 B6 AWD Bensin. XC60 står för 75 procent av de upphandlade bilarna. De kommer bland annat att utrustas med ett nytt navigeringssystem, radar, 360-graders kamera och ANPR (automatic number plate recognition).

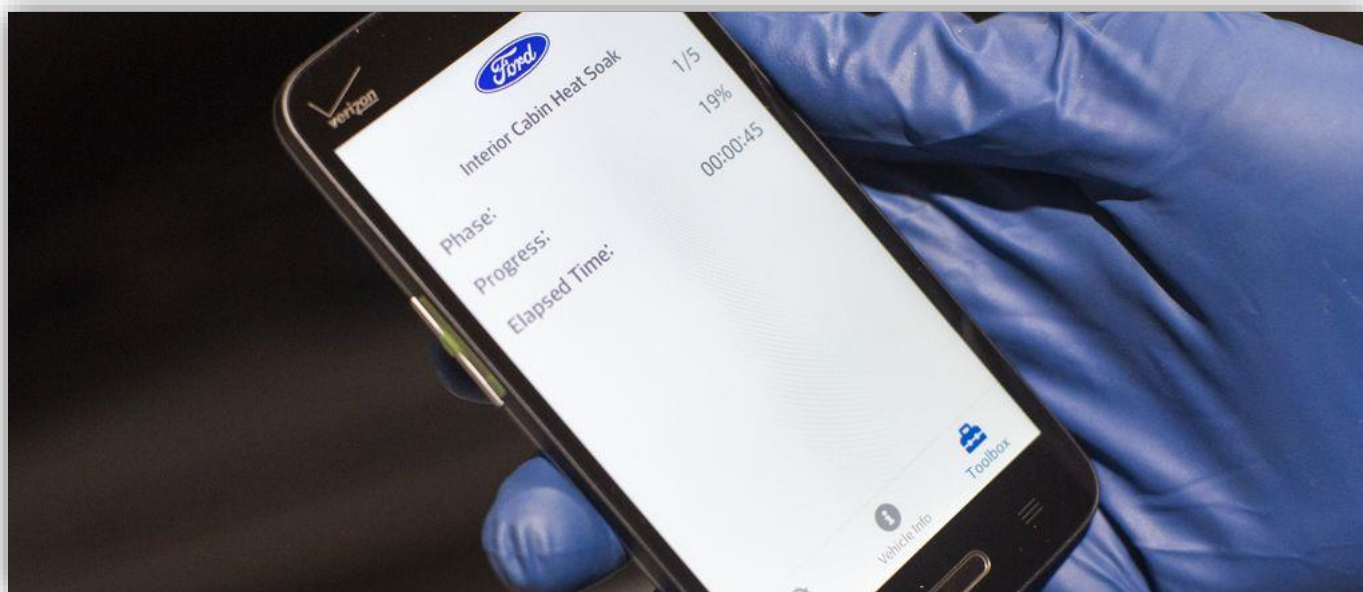
De första bilarna i den nya upphandlingen ska börja levereras under nästa år.



6. Ford säkrar polisbilar från corona med värme

Av Anders JS Nilsson, Publicerad 2020-05-28, 13:58

Ford har designat en mjukvaruuppdatering som ska hindra coronaviruset i polisbilar. Fordonets cockpit hettas upp till dryga 56 grader celsius i minst 15 minuter.



Ford har utvecklat en mjukvaruuppdatering som vrider upp bilens värmesystem till max så att eventuella bilar som innehåller coronaviruset blir desinfekterade. Uppdateringen levereras till alla Ford Interceptor årsmodell 2013 till 2019.

Ingenjörer från Ford har samarbetat med Ohio State University för att utveckla en sanitetsmetod eftersom polisen hörde av sig och efterfrågade en effektiv rengöringsprocedur för coronaviruset. Förslaget var att titta på en värmebaserad neutralisering av viruset. Universitetet kontrollerade hur mycket värme och tid som behövdes för att bli av med viruset.

Metoden fungerar genom en app, en inkopplad dator eller manuellt genom fordonets kontrollpanel. Bilen hettas upp till drygt 56 grader celsius (133 grader Fahrenheit) och temperaturen behålls under minst 15 minuter. Andra metoder som att ofta torka olika beröringspunkter med våtservetter eller alkohol är effektivt, men kan vara svårare att komma åt vissa fläckar.

När uppvärmningen startar börjar blåljusen och bakljuset att blinka. När bilen kyls ned börjar de blinka igen. På instrumentbrädan visas fortskridandet, så att inte någon råkar hoppa in i den jättevarm bil. Idén har testats på polisbilar i sex olika städer i landet.

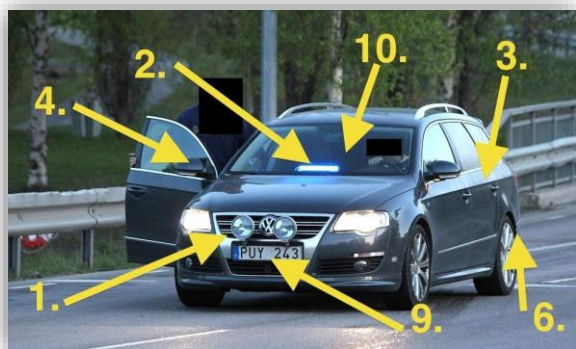
Det finns även en knapp som direkt avbryter uppvärmningen och startar kylningen av bilen om poliserna omedelbart behöver använda bilen.



Fords nya polisbil har ett smygläge för poliser på span



BMW 5-serie bästa polisbil – men Volvo XC70 är favorit



10 tecken som avslöjar en civil polisbil – lär dig knepen

Anders JS Nilsson



7. Ny undersökning: Porsche har flest maskinskador och är dyrast att reparera

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-29, 12:07

Vissa bilmärken drabbas i stort sett inte av maskinskador, medan andra märken har både frekventa och kostsamma skador. Det visar en undersökning från Länsförsäkringar.



Försäkringsbolaget Länsförsäkringar har granskat över 10 000 skador på personbilar, lätta lastbilar och husbilar som är två till åtta år gamla, eller har körts högst 12 000 mil.

I genomsnitt drabbades 1,7 procent av bilarna av maskinskada. Vanligast är motorskador och skador på kyl- och värmesystem – de står för en fjärdedel vardera. Andra vanliga skador är på växellåda och drivning, de står tillsammans för 22 procent.

Asiatiska bilar minst drabbade

Det skiljer dock mycket mellan bilmärkena. Japanska och koreanska bilmärken ligger i topp, precis som i föregående rapport 2017. Flest maskinskador sker med Porsche.

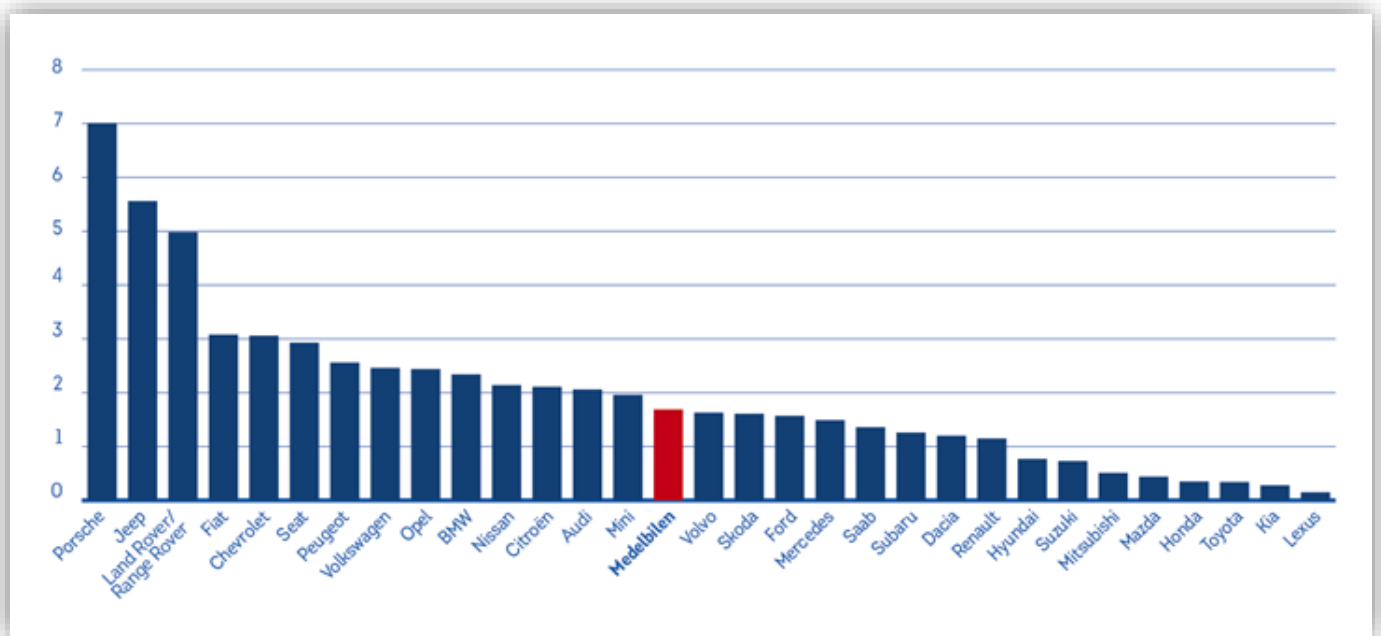
Minst antal anmälda skador

- Lexus
- Kia
- Toyota
- Honda
- Mazda

Flest anmälda skador

- Porsche
- Jeep
- Land Rover/Range Rover
- Fiat
- Chevrolet

Bilmärken som har förbättrat sig mest sedan förra rapporten är bland andra Skoda, Mini och BMW.



Frekvens maskinskador

Bilarna som kostar mest och minst att laga

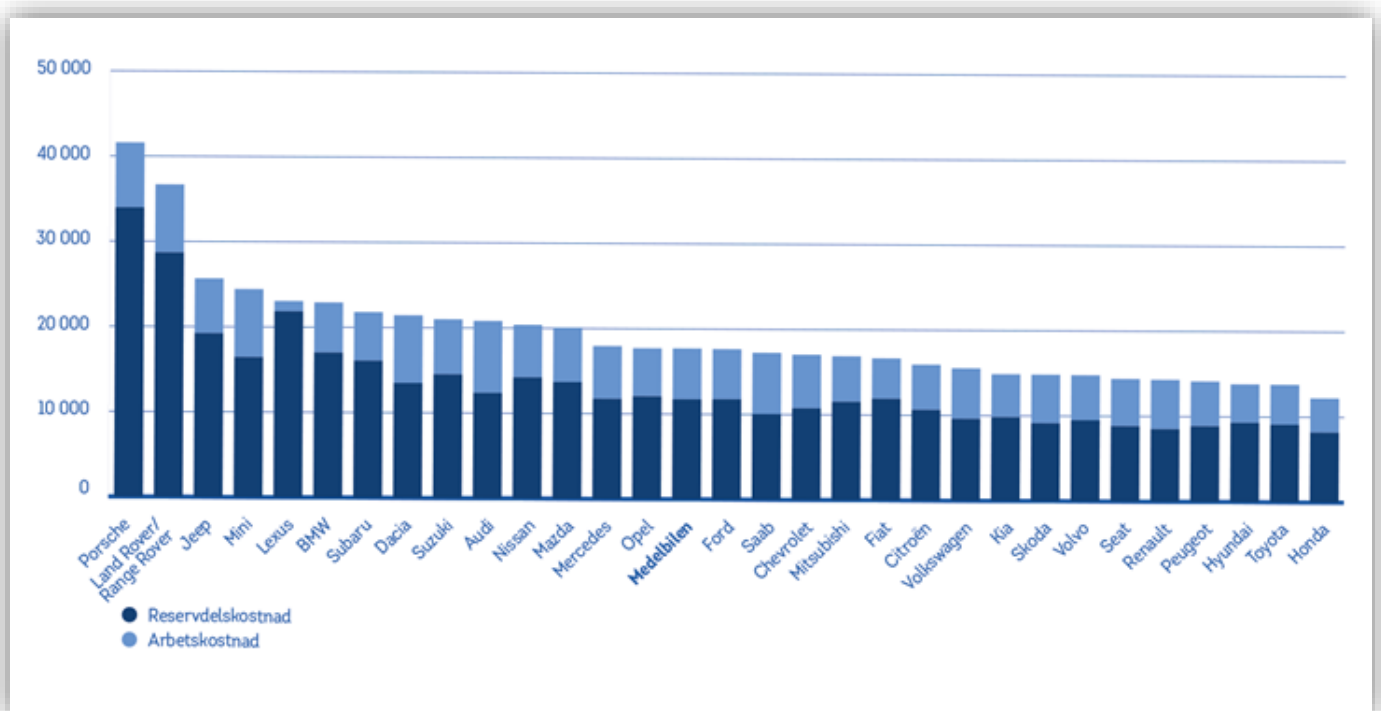
Det är stor skillnad i genomsnittlig reparationskostnad mellan olika bilmärken, beroende vilken typ av skador som är vanligast för respektive märke. Bilmärken som ofta drabbas av motorskador eller skador på växellådor är de som har de högsta reparationskostnaderna.

Lägsta reparationskostnaderna

- Honda
- Toyota
- Hyundai
- Peugeot
- Renault

Högsta reparationskostnaderna

- Porsche
- Land Rover/Range Rover
- Jeep
- Mini
- Lexus



Reperationskostnad.

Fler skador med diesel och stora motorer

Länsförsäkringar kan utläsa en del andra samband från sin statistik. De ser att dieslbilar är mer drabbade än bensinbilar och de tror att det beror på att dieselmotorerna blivit mer känsliga i jakten på läge utsläpp.

Bland de större bilmärkena har BMW, Audi, Mercedes och Volkswagen oftare skador på avgasreningen än medelbilen. Inom avgasrening är det framför allt skador på EGR-ventilen för dieseldrivna bilar som utgör huvuddelen av skadorna. Problem med EGR-ventilen har i vissa fall även orsakat att bilar fattat eld under färd.

– **Dieslbilar drabbas oftare av skador** på avgasreningen medan skador på kamdrivningen är vanligare på bensindrivna bilar, säger Maria Wedin, motorspecialist på Länsförsäkringar.



Motorerna med cylindervolym från tre liter och uppåt har en högre skadefrekvens än mindre motorer. Men detta gäller inte alltid, till exempel har Seat bara har bilar med mindre motorer men flest motorskador.

För första gången granskar Länsförsäkringar även lätta lastbilar och husbilar. Lätta lastbilar har i snitt färre maskinskador än personbilar. Husbilar har däremot fler maksinskador än både personbilar och lätta lastbilar.

[Här kan du läsa hela rapporten.](#)

Tips om du råkar ut för en maskinskada

Går det på garantin?

Ta reda på om skadan omfattas av garanti eller om generalagenten eller bilens återförsäljare kan tänkas ta skadan som ett så kallat goodwill-åtagande.

Ska generalagenten ta kostnaden?

För svensksålda bilar som är upp till fem år och har körts högst 8.000 mil har generalagenten ett ansvar för skador som påverkar bilens avgasrening. Detta innebär att skadorna enligt lag ska åtgärdas utan kostnad.

Gäller maskinskadeförsäkringen?

För en skada som varken täcks av garanti, goodwill-åtagande eller faller under avgasreninglagen kan maskinskadeförsäkringen gälla. Kontakta ditt försäkringsbolag.

Jämför verkstäderna!

I de fall där varken garanti eller maskinskadeförsäkring täcker skadan, ta om möjligt in offerter från olika verkstäder. Reparationspriserna kan variera kraftigt.



[Norskt försäkringsbolag chockhöjer premien för elbilar – ”väsentlig prishöjning”](#) ARTIKEL FRÅN RECHARGE



[Topplista: Billigaste bilarna att försäkra](#)



[Fredagsfilm: Polestar 1 möter Porsche 911](#)



[Prov: Nya Porsche 911 Turbo S – mer än en långfärdsmissil](#)



Magnus Fröderberg

8. Fler detaljer om ersättaren till Citroën C5 och C6

Publicerad 2020-05-28 10:24

text Erik Söderholm

Den nya lyxmodellen ska bjuda på laddhybridteknik och en ”flygande matta”-känsla för komforten.



Bekväma Citroën C6 levde till 2012 men ska nu få en lyxig ersättare.

Citroën har inte haft någon mellanklassmodell sedan C5 lades ned 2018. Modellnamnet lever dock fortfarande i form av suven C5 Aircross.

Men snart är det dags för att [återinföra en stor och bekväm mellanklassmodell i utbudet](#). Det bekräftade Citroëns produktchef Laurence Hansen tidigare i maj.

– **Tro mig, bilen existerar** och den blir fantastisk. Det är en väldigt viktig modell för oss, sa hon.

Nu kommer några nya detaljer om en stor ”premiumsedanmodell” som ska lanseras 2021. Uppgifterna publiceras av [Autocar](#) och gör klart att modellen blir en nära släkting till Peugeot 508, men med eget designspråk.

Flygande matta

Uppgifterna tyder på att detta kan bli en ännu lyxigare modell som snarare ersätter den större C6-modellen som lades ned redan 2012, än familjebilen C5. I så fall handlar det om en flaggskeppsmodell med högre prislapp och som förmodligen inte kommer med kombi-kaross.

Sedankaross utstrålar lyxig premiumkänsla, enligt Citroën, och sedanmodeller säljer fortfarande bättre än suvar på den viktiga Kinamarknaden där modellen också ska säljas.

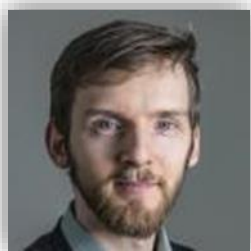
Citroëns nya lyxsedan ska alltså anlända sent 2021 och får märkets så kallade Advanced Comfort-teknologi med något som kallas Progressive Hydraulic Cushion, en modernare efterföljare till den klassiska gashydrauliska fjädringen som ska ge en ”flygande matta-effekt” för komforten.

Laddhybrid – och kanske elbil

Den nya lyxmodellen bygger på plattformen EMP2 precis som koncernsyskonet Peugeot 508. Den har stöd för laddhybridteknik med lång elräckvidd, men inte för helt eldrivna modeller. Plattformen är dock anpassningsbar och det är inte otroligt att det även kommer en eldriven version av modellen.

Citroënchefen Vincent Cobée säger att designen kommer anpassas för olika marknader. I Kina förväntar sig köparna en ”lyxigare” front med mycket kromdetaljer. I Europa tonas de detaljerna ned för att ge ett mindre pråligt intryck.

Prislappen hamnar på samma nivå som för Audi och BMW.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Citroën C5 återuppstår: ”Den blir fantastisk”](#)

[Glada besked för citronister: C5-modellen kommer göra comeback trots att segmentet är på kraftig nedgång.](#)

Feber

9. Så blir Audis RS-modeller till

AV BOBBY GREEN

2020-05-27 KL 20:00

Alla finslipas på Nürburgrings nordslinga

FILM: <https://youtu.be/3l0YvJjdHg0>

Audi har satt ihop den här korta dokumentären som visar hur utvecklingsarbetet kring företagets RS-modeller ser ut. Bilarna hårdtestas bland annat på Nürburgrings nordslinga och här håller man fullt över 80 procent av tiden. Här kan föraren snabbt avgöra om bilen presterar på bästa sätt eller om ytterligare justeringar behöver göras.

Audi har idag tolv stycken RS-modeller i programmet - RS 3 som Sportback och Sedan, RS 4 Avant, RS 5 som Coupé och Sportback, RS 6 Avant, RS 7 Sportback, TT RS som Coupé och Roadster, RS Q3 och RS Q3 Sportback och sist men inte minst RS Q8.

audi-mediacyber.com +

BOBBY GREEN

Pressmeddelande

Audi Sport GmbH finslipar RS-modellerna på Nordschleife

RS-modellerna från Audi Sport GmbH är spjutspetsarna i varje produktlinje. De har en stark karaktär med egen design, suverän prestanda och en körupplevelse utöver det vanliga, samtidigt som de är fullt användbara i vardagen. Allt är ett resultat av intensivt fokus på detaljer från designers, utvecklings- och testingenjörer, och som förfinas till perfektion genom otaliga testkörningar runt om i världen. Följ med på en resa i utvecklingsarbetet med RS-modellerna.

Nordslingan (Nordschleife) på Nürburgring är en legendarisk racingbana. Den 20,832 kilometer långa sträckningen är bland de mest utmanande i världen. Varenda meter är en utmaning: kompressionen vid Fuchsröhre, kurvan vid Karussell och hoppet vid Pflanzgarten. Mer än 80 procent av banan körs med full kraft. Med maximal belastning i hög hastighet beräknas varje kilometer på banan ge mångdubbelt i kilometer jämfört med vanliga vägar. 800 mil i uthållighetstestning på Nordslingan motsvarar lätt bilens hela livslängd. Med sina stora utmaningar är den referensen för alla sportbilar. Om du klarar av sträckan - klarar du det mesta av världens alla vägar.

Nordslingan ger också en hel del information om bilen till en kunnig förare. Både styrkor och svagheter, hur man når snabba varvtider, hur lätt den kan kontrolleras vid gränsområdet och framförallt, hur solid kvaliteten är även under de mest utmanande förutsättningar. Det är därför Nordslingan är en av fixstjärnorna i bilutvecklarnas och testarnas kosmos inom Audi Sport GmbH.

Frank Stippler - i tjänst hos Audi Sport och expert på Nordschleife

Frank Stippler är en av de förare som bäst känner det som även kallas "die Grüne Hölle". 44-åringen föddes i Köln och bor inte långt från Ringen. Han är också en förare som är starkt förknippad med Audi Sports racinghistoria. Till hans största framgångar hör segern i 24-timmars i Spa 2012 och på Nürburgring 2012 och 2019. Stippler var med redan vid testerna av Audi R8 LMS, GT3-racingbilen som debuterade 2009. Förutom att han är en skicklig förare, bidrog han även med sitt ingenjörskunnande. Ända sedan dess har han varit med och påverkat utvecklingen av kundracingbilar och RS-modeller. Det gäller även supersportbilen Audi R8, som fick en omfattande uppdatering i början av 2019.

Stippler's senaste bedrift är varvrekordet på Nordschleife med Audi RS Q8 hösten 2019. Klockan stannade efter 7:42.253 minuter och innebar att racingprofilen slog den tidigare rekordtiden för standardsuvar med 12 sekunder. Det nya rekordet var inte målet med utvecklingsarbetet, det är inte desto mindre ett tydligt bevis för prestandan hos Audis sportigaste Q-modell.

Oliver Hoffmann: "Nordschleife är det ultimata uthållighetstestet"

"Nordschleife är det ultimata uthållighetstestet i vårt utvecklings- och avstämningsarbete" förklarar Oliver Hoffmann, VD för Audi Sport GmbH. "Varje RS-modell testas i minst

800 mil här. Banan ger oss detaljerad information om hållbarheten hos våra komponenter under extrema förhållanden och chassiegenskaperna. Med RS Q8 låg huvudfokus på setup av fjädrar, dämpare och ESP och även karaktären hos krängningshämmare och sportdifferentialen”.

Hoffman förklarar vidare: “RS-modellerna har en stark och unik karaktär: spontan maximal prestanda, var och när det önskas, och samtidigt avspänd körning på längre resor.” Det är viktigt eftersom många RS-kunder använder sin bil i vardagen och kör många mil. “En RS-modell är en verklig Dr. Jekyll och Mr Hyde. Det är viktigt att varje kilometer, hur den än körs, är en njutningsfull upplevelse tack vare sin design, högklassiga känsla och kvalitet” säger Oliver Hoffmann, som även är ansvarig för all teknisk utveckling i Neckarsulm.

RS-offensiv med tolv modeller i portföljen

Modelloffensiven i RS-programmet är i full kraft. Audi Sport GmbH, som är ett dotterbolag till AUDI AG, har redan tolv RS-modeller i portföljen med Audi RS 3 som Sportback och Sedan, RS 4 Avant, RS 5 som Coupé och Sportback, RS 6 Avant, RS 7 Sportback, TT RS som Coupé och Roadster, RS Q3 och RS Q3 Sportback, liksom RS Q8. Åtta av dem lanserades som sent som 2019 och Audi Sport GmbH har fler idéer för den nära framtiden.

Kommande RS-modeller är planerade att introduceras relativt snabbt efter lanseringen av grundmodellen. Det betyder att karaktären kommer att bestämmas i ett tidigt stadie och att utvecklingen sker parallellt med modellen som de baseras på. Utöver design, kommer arbetet fokuseras på drivlina och hjulupphängning. Framförallt är målet att stretcha det sportiga DNA:t hos varje Audi så lång som möjligt.

Effektivitet är ett av de grundläggande målen. Audi RS 6 Avant, RS 7 Sportback och RS Q8 är redan utrustade med ett avancerat 48-volts mildhybridsystem och cylinderavstängning (COD) av V8 TFSI-motorn under delast. Funktionerna implementeras på ett RS-typiskt sätt. “Finetuning” är det magiska ordet när det gäller den långa utvecklingstiden för en RS-modell. “En unik karaktär uppstår endast om vi arbetar konsekvent och med stor precision. Lång erfarenhet och en tydlig vision är nycklarna till ett samstämmigt övergripande koncept” säger Oliver Hoffmann med övertygelse.

30 gånger runt jorden: testprogrammet för RS Q8

Testingenjörerna från Audi Sport GmbH tillbringade ca två år på vägarna i RS Q8 och körde över 1,2 miljoner kilometer, motsvarande 30 gånger runt jorden med utvecklingsbilar och prototyper. Testförarna körde till Finland, Sverige, Frankrike, Italien, Sydafrika, Kina och USA. Alla typer av racingbanor och vägar tillryggalades.

Höghastighetsbanan i Nardo i södra Italien användes för att testa elasticiteten hos alla delar vid konstant hög hastighet. Isen och snön i Skandinavien bjöd på ideala förhållanden för att ge den slutgiltiga karaktären på respons från hjulupphängning och reglersystem. När man kör på hala underlag får även mindre förändringar i setup märkbara effekter. Värmen och höjdnivån i Sydafrika utmanade klimatanläggning, motorkylning och kraftutveckling.

Design inspirerad av racingbilarna

RS-modellerna är spjutspetsarna i Audis modellportfölj. Det tar sig även uttryck i designen som hämtat inspiration från motorsporten och förenar en viss understatement med dynamisk skärpa. Topprestanda inom motorsport kräver mer extrema former. I enlighet med principen "form följer funktion" är det därför naturligt att användandet av högprestandateknik från motorsporten även reflekteras i det visuella uttrycket för RS-modellerna.

I många RS-modeller är proportionen och positionen hos Singleframe-grillen baserad på Audi R8. Den är både bredare och lägre än på sina systemmodeller med sportigt svarta element istället för kromade. Några RS-modeller har dessutom horisontella slitsar mellan grillen och motorhuven som en markör till den ikoniska Audi Sport quattro från 1984. Stora luftintag och elliptiska ändrör symboliserar kraften hos de turboladdade motorerna.

Karossen har även en unik form vilket är speciellt tydligt på Audi RS 6 Avant. Den är 80 millimeter bredare än grundmodellen och designen av skärmarna är lika RS-typisk som de bakre dörrarna, sidopanelerna, fronten och motorhuven. Det är bara de främre dörrarna, taket och bakluckan som är oförändrade jämfört med Audi A6. Hjulhusen ger plats för däck med en diameter på upp till 22 tum – och när det gäller RS Q8 hela 23 tum.

Master jig för högsta kvalitet under utvecklingsarbetet

Audis maxim för kompromisslös kvalitet gäller alla exklusiva lösningar. "Våra kunder kräver de bästa produkterna på marknaden" säger VD för Audi Sport, Oliver Hoffmann. "Vi har de bästa specialisterna och teamen för att möta de höga förväntningarna." Under utvecklingsarbetet sätts bilarna samman för hand i speciella verkstäder. Audi:s kvalitetssäkringsavdelning har stort inflytande på de kommande produktionsmodellerna även under denna fas. Hela karossen byggs upp på en sk master-jig där laserscannerns kontrollerar flera miljoner mätpunkter för att kunna justera alla ytor, fogar och radie ner till en tiondel av en millimeter. Det ger fördelar både när det gäller aerodynamik och utseendet på varje individuell RS-modell.

Fyra produktionsanläggningar tillverkar RS-modeller

RS-modellerna tillverkas på fyra olika platser. I Ingolstadt rullar RS 3 Sportback, RS 3 Sedan, RS 4 Avant, RS 5 Coupé och RS 5 Sportback av bandet. RS 6 Avant och RS 7 Sportback tillverkas i Neckarsulm. I ungerska Győr byggs TT RS Coupé och Roadster, RS Q3 och RS Q3 Sportback. Audi RS Q8 tillverkas i slovenska Bratislava. Alla RS modeller tillverkas på samma produktionslina som sina systemmodeller. I Neckarsulm byggs ett tvåsiffrigt antal RS 6 Avant och RS 7 Sportback varje arbetsdag. Samtliga testkörs sedan på väg innan de överlämnas till kunden.

Huvudkvarteret för Audi Sport GmbH ligger i Neckarsulm. Inte långt därifrån ligger även "Böllinger Höfe" som är namnet på anläggningen som tillverkar både Audi R8 och racingbilarna i R8-familjen. Snart kommer även den helt eldrivna Audi e-tron GT börja byggas i samma anläggning.

10. Facelift av Mini Countryman med renare motorer

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-27 09:35, uppdaterad 2020-05-28, 13:42

Nu får Mini Countryman en ansiktslyftning som innebär nytt utseende, förbättrad infotainment och renare motorer.



De yttre förändringarna består av ny form på belysning, grill, kofångare och frontspoiler. Kromdetaljerna har gjorts svarta som standard. Det kommer också nya fälgar.

På insidan har Mini putsat på en del detaljer och försett bilen med sportratt som standard. Infotainmentsystemet har nu blåtand och handsfree som standard. Som tillval finns en 8,8 tum stor pekskärm.





Motorerna har samma effekt som tidigare men har modifierats för att bli mer bränsleeffektiva och ge mindre utsläpp. Laddhybriden Countryman Cooper SE ALL4 med 220 hk och 385 Nm beräknas sälja bäst i Sverige.

– På den nordiska marknaden utgjorde modellen 40 procent av försäljningen i fjol. Det är plugin modellen som är förstavalet för väldigt många av våra kunder, både som privatbil och tjänstebil, säger Anders Brocknäs, nordisk MINI-chef.

Produktionen av nya MINI Countryman startar i juli och de första bilarna levereras i augusti.

Rekommenderade priser	Essential	Experience	Maximize
Countryman Cooper ALL4	321.600	343.300	401.600
Countryman Cooper S ALL4	357.400	374.400	427.400
Countryman Cooper SE ALL4	422.900	444.600	492.900

[Test: Volvos lilla laddhybrid XC40 T5 möter Mini Countryman Plug-In Hybrid och elbilen Kia E-Niro](#)

[Test av fem laddhybrider: Kia Niro, Mini Countryman, VW Golf, Hyundai Ioniq och Toyota Prius](#)

[Test: Kia Sportage • Mini Countryman • Peugeot 3008 suv • Seat Ateca • Toyota C-HR](#)

[Begduell: BMW X1 mot Mini Countryman](#)

[Begagnatduell: BMW 225xe mot Mini Countryman S E – vilket är det bästa syskonet?](#)



11. BMW 5-serien uppdateras - fler laddhybrider och bättre infotainment

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-05-27 13:15, uppdaterad 2020-05-28 15:46

Med ansiktslyftningen av BMW:s 5-serie innebär inte bara en lätt sminkning av det yttre. Den som vill ha en laddhybrid har flera alternativ på motorer, drivning och kaross.



För en månad sedan [läckte det ut bilder](#) på den ansiktslyfta versionen av BMW:s 5-serie. Nu har BMW officiellt lanserat den nya uppdateringen.

Förändringen i design är blygsam och kräver en van blick för att avslöjas. Strålkastarna har blivit smalare och fått L-formade led-ljus. Adaptiva led-strålkastare med matrix-teknik finns som nytt tillval och det går även att välja laserstrålkastare till alla modeller.

Bakpartiet har också fått nydesignade bakljus och fyrkantiga avgasutblås.

Bättre förarassistans och infotainment

5-serien har även fått nya förarassistanssystem och mer automatiserad körning. Bilens kameror kan lagra 40 sekunder långa sekvenser om man har tillvalet Parking Assistant Plus.

Infotainmentsystemet har förbättrats och mer bland annat fler appar, ökad personlig anpassning och fler anslutningsmöjligheter. Det gfinns stöd för både Apple Carplay och Android Auto

Ett nytt molnbaserat navigeringssystem uppges ge extremt snabb beräkning av rutter och uppdatering av trafiksituationen i realtid. Laddhybriderna kan använda systemet för att automatiskt växla om till eldrift i miljözoner.



Fyrkantiga avgasutblås på samtliga versioner.

Fler laddhybrider med fler val

Laddhybrider är stekheta på den svenska tjänstebilsmarknaden och BMW utökar därför sin palett med laddbara varianter. 530e får nu 40 extra hästkrafter till 292 hk och säljs i även i kombiutförande, med eller utan fyrhjulsdrift.

Den som nöjer sig med sedankaross kommer senare i år även att välja en 400 hästars laddhybrid med fyrhjulsdrift: 545e Xdrive.

Den maximala dragvikten för laddhybriderna har ökat från 750 kg till 1.700 kg för tvåhjulsdrivna versioner samt 2.000 kg med fyrhjulsdrift.

Den sexcylindriga dieselmotorn i BMW 530d går från ett till två turboaggregat. Samtidigt höjs effekten från 265 till 286 hästkrafter och vridmomentet från 620 till 650 Nm.



Det förbättrade infotainmentsystemet har bland annat stöd för Android Auto.



BMW M550i Xdrive.

BMW 5-serie 2020

Priser för sedan

520i:	184 hk,	290 Nm,	7,9 sek,	5,3 l/100 km	436.000 kr
530i:	252 hk,	350 Nm,	6,3-6,4 sek,	5,3 l/100 km	488.000 kr
530i Xdrive:	252 hk,	350 Nm,	6,3-6,4 sek,	5,3 l/100 km	498.000 kr
540i Xdrive:	333 hk,	450 Nm,	4,9–5,2 sek,	6,3 l/100 km	568.000 kr
M550i Xdrive:	530 hk,	750 Nm,	3,8 sek,	9,7 l/100 km	854.000 kr (ej kombi)
M5 (Xdrive):	600 hk,	750 Nm,	3,4 sek,	11 l/100 km	1.167.500 kr (ej kombi)
520d:	190 hk,	400 Nm,	7,2 sek,	4,1 l/100 km	436.000 kr
520d Xdrive:	190 hk,	400 Nm,	7,2 sek,	4,3 l/100 km	459.000 kr
530d:	286 hk,	650 Nm,	5,4 sek,	4,5 l/100 km	531.000 kr
530d Xdrive:	286 hk,	650 Nm,	5,4 sek,	4,5 l/100 km	554.000 kr
540d Xdrive:	340 hk,	700 Nm,	4,6 sek,	5,0 l/100 km	612.000 kr
530e:	292 hk,	420 Nm,	5,9 sek,	1,4 l/100 km	545.000 kr
530e Xdrive:	292 hk,	420 Nm,	5,9 sek,	1,6 l/100 km	568.000 kr
545e:	394 hk,	600 Nm,	4,7 sek,	2,1 l/100 km	Ännu ej prissatt (ej kombi)





Bilar med Luxury Line-paket får vertikala luftinsläpp.

[Diesel eller laddhybrid? Här är bästa valet som tjänstebil](#)

[Test: Så bra är nya Audi A6 mot BMW 5-serie, Mercedes E-klass, Volvo V90 och laddhybriden Volkswagen Passat](#)

[TEST: Fyra stora sedaner - tjänstebilsfavoriterna](#)

[Bildläcka: BMW 5-serie facelift](#)



12. Prov: Mercedes GLA 220 d 4Matic äntligen på G!

Publicerad 2020-05-27 05:46

Mercedes lanserar den andra generationen av sin kompakta storsäljare GLA: mer SUV än crossover, mer teknik och betydligt högre vikt än innan.



Nykomlingen har inte särskilt mycket gemensamt med sin nätta och rörliga föregångare.

"**En bil för vardagens små äventyr**", kan man läsa på Mercedes hemsida. Förhoppningsvis sträcker sig dessa äventyr inte bortom en eller annan grusväg. En högbenat kompaktbil med 14 cm markfrigång kommer antagligen inte att komma särskilt långt i vildmarken, även om vår testbil GLA 220 d 4MATIC kan ståta med permanent fyrhjulsdraft och en del körprogram för offroadkörning.

"Den perfekta följeslagaren i ditt mångsidiga liv", fungerar då bättre. GLA presenterades 2014 och denna den andra generationen har inte mycket gemensamt med sin föregångare, varken optiskt eller tekniskt. Med en längd på 4,41 meter är nykomlingen hela 11 cm längre än den utgående modellen och 17 cm längre än en vanlig A-klass.

Samtidigt rör sig modellen från föregångarens crossoverform till att vara en renodlad kompaktsuv med avsevärt högre bruksvärde.

Precis som i B-klass hittar vi även här ett variabelt och delbart baksäte samt ett fällbart passagerarsäte fram (1 100 kronor) som gör livet mycket lättare. Lastvolymen ligger på 425–1 420 liter. Användbart, men knappast skrytvänligt. Även en BMW X1 erbjuder mer (505–1 550 liter).

Däremot är det variabla lastgolvet och den fem centimeter lägre lastkanten praktiska. Att bagageutrymmet dessutom är klätt i fina material med fantastisk passform gör ju knappast saken sämre.

Den högre sittpositionen ger bättre runtsikt samtidigt som samtliga passagerare kan glädjas åt bättre utrymmen för armar och axlar. Benutrymmet bak har dessutom växt med hela tolv centimeter. Baksätet är ytterst bekvämt, sittdynan alldeles lagom lång och tillsammans med de främre komfortstolarna med utdragbart lårstöd presenterar sig nya GLA som en mycket rymlig och ombonad SUV.



Interiören känner vi från A-klassen: knivskarpa skärmar, urläckra utblås och trevliga material.

Visst kan man utrusta sin GLA med en mängd trivselhöjande tillval som får den lilla suven att kännas som en av sina avsevärt mycket dyrare storebröder, även om instegsmodellen då sticker iväg prismässigt. Ordentligt.

Testbilen har exempelvis utrustats med högkvalitativa läderklädda stolar (Exklusivpaket, 16 000 kronor) och tjugiga interiörpaneler i svart lindträ (3 000 kronor) som ger bilen en ytterst exklusiv känsla. Synd bara att baksätetsutrymmet mestadels har tråkiga hårdplastpaneler.

En GLA är nämligen inte direkt ett finansiellt kap. Grundmodellen 180 d med 116 hk och en åttaväxlad dubbelkopplingslåda kostar från 339 900 kronor. Visserligen ingår alltid märkets suveräna MBUX-infotainmentsystem med dubbla skärmar, touchpad samt röststyrning som faktiskt fungerar, däremot kostar adaptiva LED-strålkastare och tvåzons klimatläggning extra. Vår fullutrustade testbil 220 d 4Matic spränger 600 000-kronorsgränsen helt utan problem.

Då ingår självklart tvåliters diesellaggregatet OM 654q med 190 hk, en åttaväxlad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdraft, större bromsskivor fram, 20-tumsfälgar samt ett chassi med adaptiva dämpare. Kombinationen ger en suv som definierar körglädje med hjälp av komfort och tryck från motorn. Särskilt rörlig är Mercan däremot inte.

En tjänstevikt på smått vansinniga 1 799 kg fördelat på bilens kompakta yttermått har vanligtvis den effekten. Kurvorna tar GLA med lättare krängningar men trots allt väldigt neutralt, även när det går undan.

Några särskilt sportiga ambitioner uppkommer dock aldrig, trots att det finns ett sportläge bland körprogrammen. Här vässas den annars finkänsliga men diskreta styrningen en aning och 30 procent av vridmomentet skickas till bakaxeln (standard 20 procent). Inte för att det hjälper något.



Bäst upplevs bilen i komfortläget som passar karaktären som hand i handske. Fjädringskomforten är tämligen hög och det är endast riktigt dåliga underlag som får dämparna att bli aningen nervösa. Bortsett från det är komfortnivån på topp och den påminner faktiskt en hel del om suveräna E-klass.

Drivlinan är precis lika kompetent som chassit, fattas bara annat i toppmodellen. Top-of-the-line-turbodieseln erbjuder 400 Nm från låga 1 600 r/min vilket fungerar ypperligt ihop med bilens nyvunna suvimage. Att hitta grepp är inget som helst problem med GLA och skulle resan mot förväntan styra mot utflyktsmål bortom vägnätet kan vridmomentet delas jämnt mellan fram- och bakaxeln.



Den 190 hk starka motorn levererar bra tryck över hela varvtalsregistret utan avbrott. Ljudbilden är låg, i alla fall upp till 2 500 r/min där dieselaggregatet låter en aning mer. Just därför anstränger sig dubbelkopplingslådan att hålla så låga varvtal som möjligt, vilket fungerar alldeles ypperligt, mjukt och utan stress.

Pressar man däremot bilen till det yttersta svarar automatlådan med en del ryck. Vi gillar även den långa slutväxeln som ger Mercan ett stoiskt lugn i motorvägsfart.

Över lag är GLA förvånansvärt tystlåten. Chassit ger knappt några ljud ifrån sig och inte heller vindbruset stör det minsta i farter norr om 180 km/h. Den akustiska blinkersignalen utmärker sig däremot genom att vara oheligt högljudd. Vid bensinmacken väntar nästa överraskning: trots kraft i överflöd samt fyrhjulsdrift hamnar förbrukningen endast på 6,7 l/100 km vid vår mätning (fabrikssiffran är 5,6). Kör man snålt klarar man runt 5,0 l/100 km utan större problem.

MERCEDES GLA 220 d 4MATIC

TEKNISKA DATA

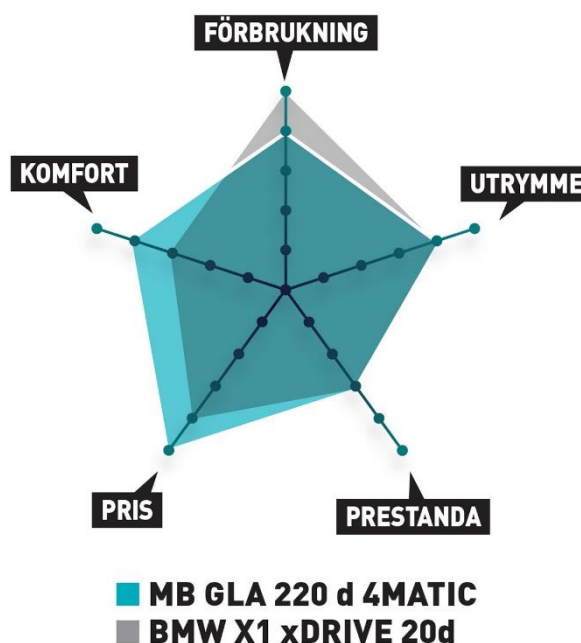
MOTOR: R4, turbo, bensin, 1 950 cm³, 190 hk vid 3 800 r/min, 400 Nm vid 1 600 r/min. 8-växlad dubbelkopplingslåda. Fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 410/1 834/1 611 mm. Axelavstånd 2 729 mm. Tjänstevikt 1 799 kg. Bagagevolym 425–1 420 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,4 sek. Toppfart 219 km/h. Förbrukning 5,6 l/100 km. CO₂ 147 g/km (WLTP).

PRIS: Från 409 900:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Rymlig och flexibel kupé, hög komfort, snål och tyst, omfattande säkerhetslösningar.

SÄMST: Litet bagageutrymme, högt grundpris med snål utrustning, dyra tillval.



MBUX-infotainmentsystemet i GLA erbjuder inget nytt utöver funktions- och systemutbudet i syskon-skaran. Tillvalslistan över komfort- och säkerhetshöjande funktioner är lång och för det mesta jobbar de dyra systemen föredömligt. Via pekskärmen kan man aktivera en biltvättsfunktion som stänger samtliga fönster och stänger av vindrutetorkarna.

Det råder inga tvivel om att nya GLA kommer att göra livet surt för konkurrenterna BMW X1 och Audi Q3, men frågan är om den hårdaste konkurrenten inte kommer från det egna huset i form av Mercedes GLB?

När det gäller utrymme och praktikalitet slår den nämligen nykomlingen på fingrarna och dessutom till ett liknande pris. Båda modellerna är visserligen genomtänkta och erbjuder en lika hög kvalitetskänsla, men det finns inget som GLA gör bättre än storebror.

Av Michael von Maydel

BEARBETNING: Tobias Mersinger /// FOTO: A Hartmann

13. Elbilar kan få 1100 hk med Karmas nya plattform

John Edgren 2020-05-29 11:15

Nu testar Karma en racinginspirerad plattform på bana. Den ska leverera elbilar med upp till 1 100 hk, som gör 0-97 km/h på mindre än 1,9 sekunder.



Efter Fiskers konkurs svepte det kinesiska bildelskonglomeratet Wanxiang upp resterna. De tog namnet Karma Automotive efter fordonet som satte Fisker på kartan, och under modellnamnet Revero har man fortsatt med tillverkningen av versioner med hybriddrivlina i södra Kalifornien.

Det nya bolaget flaggade tidigt för en övergång till helt batteridrivna bilar, och nu har ambitionen fått tyngd i och med vårens lansering av en [egenutvecklade budgetplattform](#) som ska låta alla intresserade tillverkare ta fram elbilar till ett mycket lägre pris.

E-Flex sägs ge stöd för 22 olika konfigurationer av drivlinor och batterier. Totalt har man planer på fem demonstrationsprojekt – och nu har Karma inlett tester av en racinginspirerad prototypplattform med fyra elmotorer. Den sägs ha kapacitet för att leverera superbilar med upp till 1 100 hästkrafter (820 kW) och ett vridmoment på upp till 14 000 Nm, [enligt Karma](#).

Läs mer: [Fiskers nya batteriteknik ska ladda elbilar fulla på en minut](#)

Elmotorerna har sedan tidigare avverkat 1 miljon miles, motsvarande 161 000 mil, detta i Revero GT modellår -20. Fyrhjulsdriften ska ge bilar som presterar 0-97 km/h på mindre än 1,9 sekunder, men samtidigt fungerar både på tävlingsbanan såväl som på gatan. Plattformen sägs viktmässigt ha nära en 50/50-fördelning, detta tack vare placeringen av batteripaket på 120 kWh. Det ska ge en räckvidd på 400 miles – motsvarande 643 km.

– Fysiska prototyptester innebär ett viktigt landmärke för Karma och ett spännande landmärke för alla inblandade. Vårt mål är att säkerställa så att plattformen är kapabel att prestera ledande prestanda inom segmentet superbilar, och att den är överlägsen i alla avseenden, säger Karmas teknikchef Kevin Zhang i ett pressmeddelande.



14. Pengaregn över elbilsköpare - får över 120 000 kr i bidrag

Redaktören bytbil 2020-05-28

Köp en elbil och få upp till 120 000 kronor. Frankrike inför nu Europas mest generösa elbilstöd.



Tänk dig att få 2000 kr i månaden i bidrag för din bil.

– Det här är en historisk plan för att konfrontera en historisk situation, sade Frankrikes president Emanuel Macron när han presenterade de nya elbilssubventionerna som en del av ett stödpaket på 80 miljarder kronor som ska rädda den franska bilindustrin.

Drygt 13 miljarder kronor av stödpengarna satsas på att införa enorma bidrag för elbilar. I vissa fall kan köparna få 40 procent av sin nya elbil betald av staten. Det kan innebära att en Renault Zoe för 320 000 kr kommer att kosta under 200 000 kr när bidragen betalats ut. Om bilköparen tidigare hade en diesebil får hen en skrotningspremie på 50 000 kr och sedan ett elbilsbidrag på över 70 000 kr, enligt AutoNews.

Frankrikes nya bidragssystem för elbilar blir nu EU:s generösaste och kan innebära ett verkligt genombrott för elbilar. Bilindustrin i hela Europa har efterlyst stödåtgärder i coronakrisen, och Frankrike blir först ut med ett stimulanspaket. Även Tyskland förväntas rulla ut nya stöd till elbilar i juni.

Enligt president Emanuel Macron är målet att en miljon elbilar ska tillverkas årligen i Frankrike från och med år 2025. Biltillverkarna är med på noterna och Peugeot kommer inom kort visa upp en elektrisk version av SUV:en 3008. Renault visar upp två nya elektriska modeller inom två år.

Till skillnad från Sverige är de franska stöden till elbilsköpare mer generösa för privatpersoner än för tjänstebilsförare. Laddhybrider får betydligt mindre stöd än elbilar i det nya systemet. Förutom ett engångsstöd på 100 000 kr när du köper en Renault Zoe kommer ägaren att kunna få 2000 kr i bidrag – varje månad under en period.

15. Portabel laddare ska rädda strandade elbilister

Publicerad 2020-05-28 6:15 text Erik Söderholm

Ny tjänst erbjuds helt gratis under en försöksperiod.



Elbilister som fått slut på ström kan snart bli räddade med hjälp av en portabel laddare.

Alla elbilar har olika typer av varningssignaler när batteriet börjar ta slut, och när strömmen är nästan slut stoppas bilen helt för att inte batteriet ska ta skada. Då behövs en extra "boost" med energi för att bilen ska kunna ta sig vidare, annars väntar bärgning.

På samma sätt som bensin- och diesebilister kan toppa upp tanken med en reservdunk och köra vidare har nu uppstarts företaget Sparkcharge kört igång två pilotprojekt i Kalifornien där strandade elbilister får snabb hjälp längs vägen.

Sparkcharge erbjuder en portabel laddare som snabbt ger tillräckligt mycket ström för att kunna rulla vidare ytterligare några kilometer, till närmaste laddare.

Minst två mils räckvidd

Laddaren består av ett antal batterimoduler på 3,5 kWh vardera (med samma cylindriska celler som i batterierna till Tesla Model S och Model X) och själva laddaren högst upp. Den kan ladda med 20 kW och efter utfört uppdrag körs den tillbaka till bärgningsfirman där den laddas upp igen.

Beroende på bil och hur många batterimoduler laddaren har erbjuds mellan två och tolv mils körsträcka.

Gratis under provperioden

Tanken med pilotprojektet är att bärgningsfirmorna som Sparkcharge samarbetar med ska lära sig mer om hur laddning längs vägen kan fungera, och under försöksperioden i vissa amerikanska städer erbjuds tjänsten helt gratis. Om tjänsten senare även ska erbjudas i Europa är oklart.

– Nu behöver elbilsägare inte slösa timmar på att behöva bli bärgade för något som enkelt kan lösas på tio minuter, säger Joshua Rapoza, marknadschef på Sparkcharge.

16. Förslag från EU-kommissionen: bygg en miljon laddstolpar

AV BOBBY GREEN

2020-05-29 KL 18:40

Det vore ju najs



EU-kommissionen har ett nytt förslag som föreslår att EU ska bygga en miljon laddstolpar för elbilar. I dagsläget finns omkring 150.000 stycken laddpunkter i EU, 8000 av dessa befinner sig i Sverige. En sån här satsning skulle göra massa för laddinfrastrukturen och i långa loppet kanske leda till att fler går över till att köra elbil.

[Robot hjälper till att ladda elbilar](#)

[Gå aldrig ur din bil igen. Någonsin.](#)

[Laddstolpar som kommer upp ur marken](#)

[Just nu på test i Oxford](#)

[Volkswagen har tagit fram en mobil laddrobot](#)

[Gör att alla parkeringsplatser kan bli en laddningsstation](#)

BOBBY GREEN

17. Trelleborg först ut i planerad vätgaskorridor

Johan Kristensson

2020-05-29 14:20

En vätgaskorridor ska knyta ihop de nordiska huvudstäderna. Nu är det klart vilken svensk stad som blir först att ansluta sig.



Tankning av vätgas i en Toyota Mirai

Vätgas som energibärare i bränsleceller är ett av många teknikspår för att minska utsläppen från transportsektorn. Men för att vätgasfordonen ska bli fler krävs tankstationer. I dagsläget finns bara fyra stycken i Sverige: Umeå, Sandviken, Mariestad och Arlanda. Till sommaren ska macken i Göteborg [återöppnas](#).

Nu står det klart att även Trelleborg kommer att få en vätgasmack. Staden blir först ut i att ansluta sig till det EU-finansierade projektet Nordic Hydrogen Corridor, meddelar intresseorganisationen Vätgas Sverige.

Åtta svenska städer i korridoren

Delfinansieringen möjliggör åtta svenska tankstationer. Ett av kraven är att de ska placeras mellan transportkorridorerna som binder samman Köpenhamn, Oslo och Stockholm

Vätgaskorridorrens finansiering [godkändes redan sommaren 2017](#). Björn Aronsson, verksamhetsledare för Vätgas Sverige, trodde då att besked om vilka åtta svenska städer det blir skulle vara klart vid slutet av året, och att stationerna skulle finnas på plats 2020. Men så blir det alltså inte.

– Efter det har AGA klivit av och några andra partners har fått nya ägare så vi fick ta in nya partners och göra om budgeten. I samband med det så har vi fått en förlängning av projektet till slutet av 2022, så nu kör vi med samma målsättning med en ny sammansättning av partners och en reviderad tidplan, säger Björn Aronsson till Ny Teknik.

Bakom projektet står nu Vätgas Sverige, Statkraft, Everfuel samt Hyundai och Toyota.

Vätgasbilflotta ska rullas ut

Beskedet om att Trelleborg blir den första av åtta städer i vätgaskorridoren innebär förutom en tankstation även att en flotta vätgasfordon ska rullas ut. Men det är oklart hur många.

– Trelleborgs ambitioner är att successivt öka andelen vätgasfordon i den egna flottan och upphandlade tjänster för att bli en föregångare i Sverige vad gäller nollutsläppsfordon, säger Mikael Rubin, kommunstyrelsens ordförande i Trelleborg, i ett uttalande.

Omkring 40 kommuner har visat intresse för att ingå i vätgaskorridoren. Projektet arbetar nu vidare med att utse de övriga sju.

– Vi kvalificerar succesivt de olika orterna, så nu var Trelleborg först ut och flera är under kvalificering. Vi kan inte idag säga ett datum för när stationen i Trelleborg ska vara i drift, säger Björn Aronsson.

Den totala budgeten uppgår till 200 miljoner kronor.

Uppdaterad version: Artikeln har uppdaterats med ytterligare kommentar från Björn Aronsson.



JOHAN KRISTENSSON



18. Christian von Koenigseggs drömköp till sig själv

Redaktören bytbil 2020-05-26

”Var en av mina drömbilar som barn så jag köpte den”



Christian von Koenigsegg avslöjar nu sitt nya bilköp. En svart Lotus Esprit V8 har nyligen hittat hem till Koenigseggs grundare. – Eftersom Esprit var en av min drömbilar som barn så köpte jag den, säger han till Drivetribe.

Det stora Koenigsegg-fanset Jason Grunsell på [medlemssajten Drivetribe](#) lyckades få en intervju med sin bilidol Christian von Koenigsegg. Och flera nya saker framkommer – både om Koenigsegg Gemera och om Christians privata bilsamling.

– Som förare roterar jag mellan Tesla Model 3 och Model S. När det gäller min privata bilsamling är den gles. Anledningen är att under de första 15 åren av Koenigseggs verksamhet gick alla pengar som jag tjänade tillbaka till verksamheten för att växa så snabbt och stabilt som möjligt.

Nu har dock Christian von Koenigsegg kunnat unna sig några bilar. För något år sedan berättade vi att han köpt en Mazda Miata, en bil han hade som ung. Nu har han slagit till på en av sina absoluta drömbilar.

– Nyligen snubblade jag över en av de sista Lotus Esprit som någonsin producerats, online. Eftersom Esprit var en av min drömbilar som barn så köpte jag den.

Christian von Koenigsegg jobbar på att utöka bilsamlingen, men säger att få moderna bilar inspirerar honom. I hans drömgarage kommer det finnas två platser för Koenigseggbilar, medan hans Gemera får parkeras utomhus. I intervjun avslöjar han att utvecklingskostnaden för nya Gemera ligger på cirka 1,5 miljarder kronor.

– Med Gemera planerar vi cirka 15 testbilar plus krocktestbilar. Så småningom kan bilarna pensioneras i museer eller samlingar eller i värsta fall skrotas bort för olika skäl.



Relaterade artiklar

[Koenigseggs nya 4-sitsiga monster: Miljöbil med 1700 hk](#)

Toppar över 400 km/h och gör 0-100 km/h under två sekunder
3 mars 2020

[Svenskarna som köpte nya Koenigsegg mitt under coronapandemin](#)

2020-05-29

[Filmen visar: Så görs nya Koenigsegg Jesko](#)

Nya svenska hyperbilen har 1600 hk
20 apr. 2019

19. Ny teknik för elväg testas i Lund, elskena limmas på vägen

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-28, 10:50

Trafikverket testar fyra olika system för elvägar. Ett av de fyra systemen byggs nu i Lund och består av elskenor som limmas fast på vägen.



Lösningen med limmade elskenor som ska testas i Lund har uppfunnits i universitetsstaden av innovatören Dan Zethraeus på företaget Elonroad.

Att Trafikverket intresserar sig för elvägar beror på att det kan minska utsläppen från tung trafik. Elvägarna gör att fordonen inte behöver lika stora batterier och blir då billigare och mindre miljöskadliga att tillverka. Dessutom ökar lastkapaciteten.

– **Skillnaden i mängden batterier** ett fordon behöver ha med sig jämfört med om fordonet endast lagrar sin energi i batterier motsvarar en gigantisk samhällsekonomisk och miljömässig kostnad. Att kunna minska mängden batterier med hjälp av elvägsteknik är en enorm fördel, säger Mats Alaküla, professor i elektronik vid LTH, till Ny Teknik.

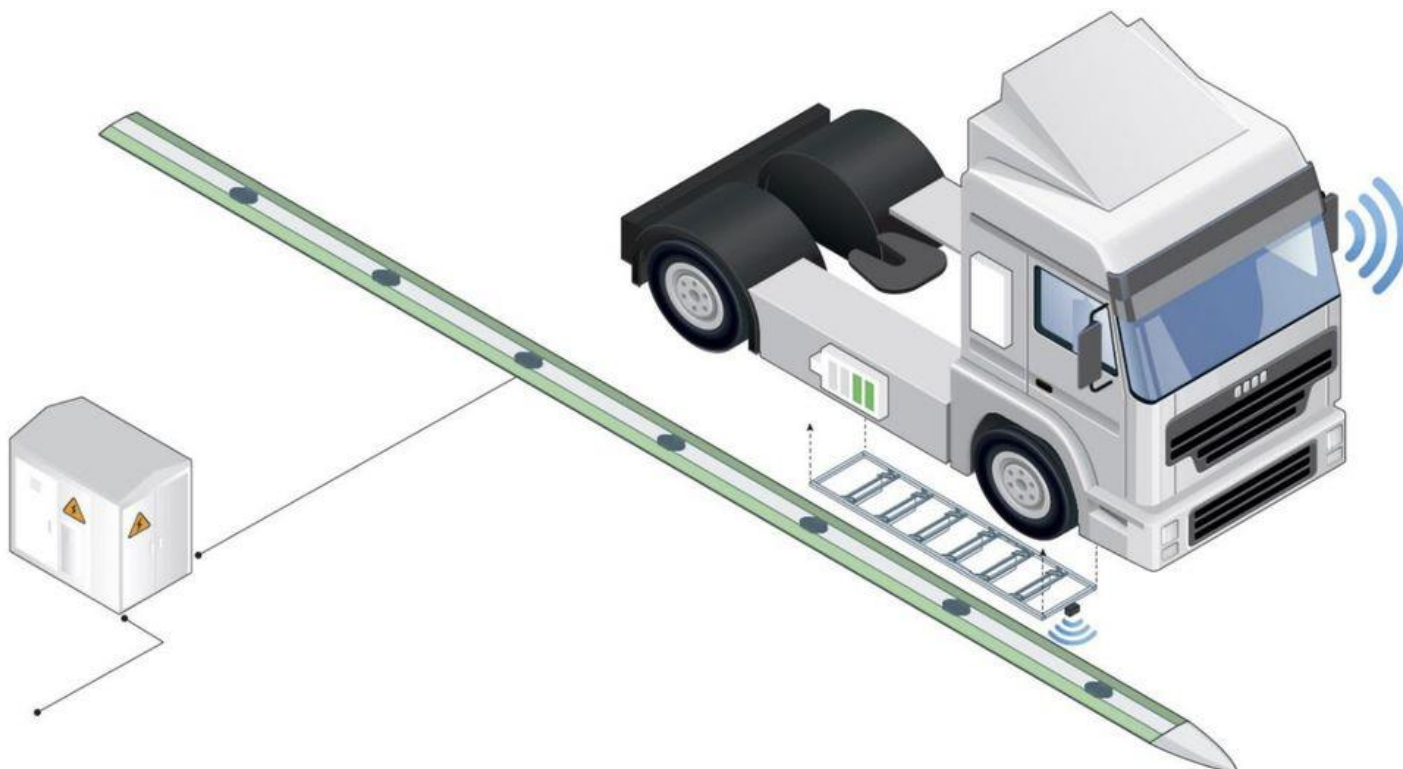
Forskare vid VTI [har räknat ut](#) att det räcker med att 86 mil av motorvägsnätet blir elväg för att minska utsläppen från den tunga trafiken med en tredjedel. Det beror på att en stor del av trafiken går mellan de tre största svenska städerna.

Även i stadstrafik kan det vara en god investering att bygga elväg. Bussar i linjetrafik kan ladda sina batterier när de kör på de elektrifierade vägsträckorna. Då slipper de stå stilla för att ladda.

Fördelen med Elonroads laddskenor är att tekniken kan identifiera vem som ansluter och avgöra om fordonet ska få ladda. Systemet kan mäta elförbrukningen så att det går att ta betalt. Det kan också prioritera fordon med låg laddning i batteriet.

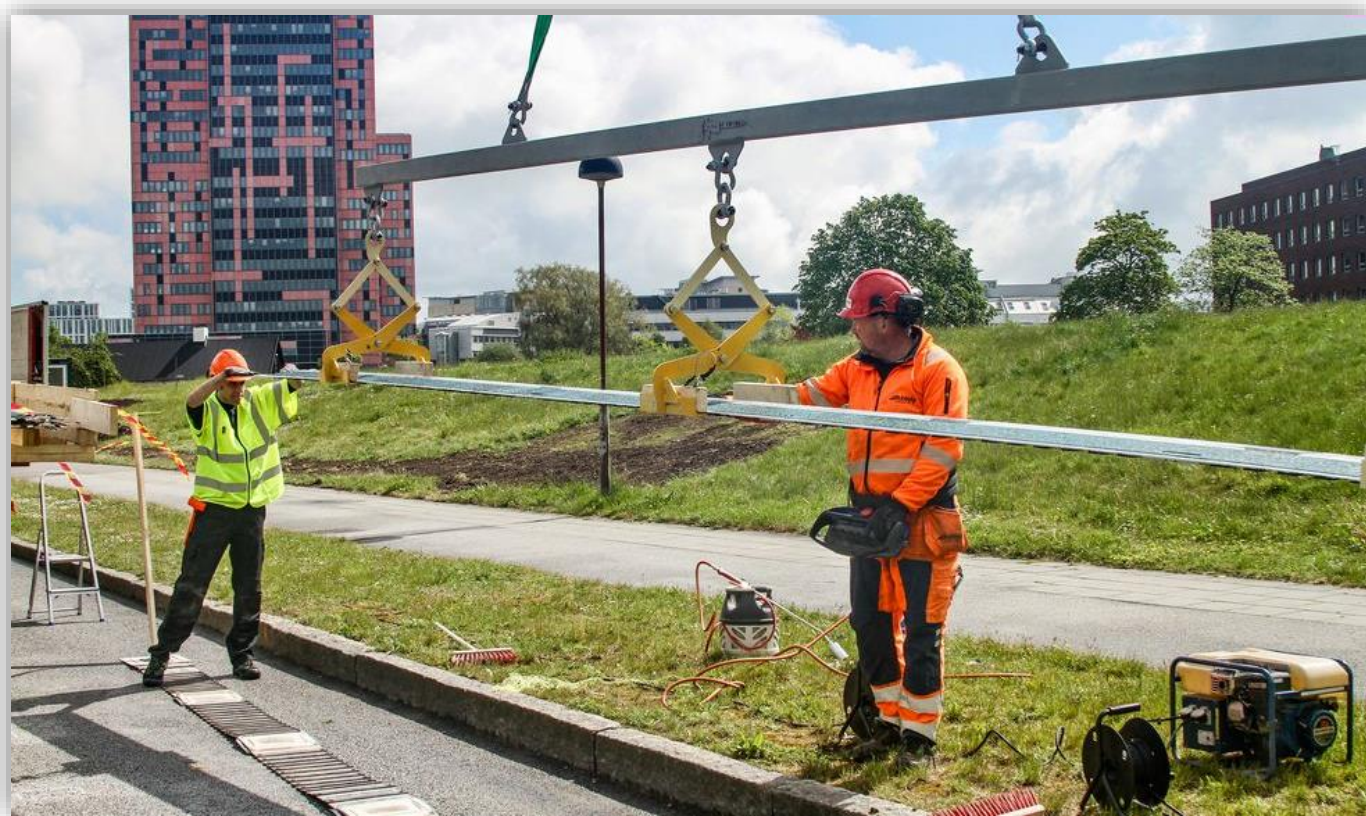
Skenorna kan också kommunicera med självkörande fordon och tala om vad som händer längre fram. Det finns också dioder i skenorna som kan ge ljussignaler till föraren.





Skenorna är gjorda av aluminium, men har ett lock av 7 millimeter tjockt rostfritt stål. De sluttande delarna på ovansidan målas med friktionsfärg för att motorcyklister inte ska tappa fästet om de korsar elvägen.

Varje skena är 10 meter lång och väger 240 kilo och limmas fast mot vägen med ett speciellt framtaget tvåkomponentslim. För att kunna limma fast skenorna måste vägen vara torr. Är vägen fuktig torkar man vägen med gasol.



Den 360 meter långa teststräckan byggs på en bussgata för en ombyggd elektrisk lokalbuss från Landskrona kommer att köra. Strömmen är bara påslagen i en skena i taget när ett fordon hämtar energi. Skenan kan ge 300 kW per fordon.

De finns flera olika sorters sensorer som direkt bryter strömmen om skenan blir skadad på något sätt.

Elvägen i Lund invigs den 4 juni och kommer till hösten att byggas ut till en kilometers längd. När Trafikverket ska göra sina sluttester kommer en 20-30 km lång teststräcka att byggas utanför Örebro 2021.



Forskarna ger tummen upp för elvägar



Tekniken bakom vägen som kan ge obegränsad räckvidd – därför skippar Sverige trådlös laddning (286668)



Ny elväg testkörs i Sverige – skenor i marken kan ge "obegränsad" räckvidd



Nu är svenska elvägen igång: "Vi ligger i absolut framkant"



Nu testkörs världens första elväg



Magnus Fröderberg

20. Bilsalongen i Genève 2021 kan ställas in

Mikael Stjerna 29 maj 2020

Årets bilsalong i Genève ställdes in, och även nästa års salong ser ut att ligga i farozonen.



Årets Genève-salong [ställdes in med väldigt kort varsel](#). Men bara en vecka kvar till den kanske mest betydelsefulla bilmässan drogs ridån ned när Schweiz förbjöd stora offentliga sammankomster på grund av coronasmittan. Förlusterna har beräknats till elva miljoner franc, 110 miljoner kronor. Kantonen som Genève tillhör har därför erbjudit mässorganisationen ett lån för att klara ut situationen, men organisationen tackade i går nej till krediten. Man menade att villkoren stred mot organisationens stadgar och skulle lämna bilsalongen i händerna på Palexpo, mässbolaget i Genève. Dessutom förutsatte lånet att det ska hållas en mässa 2021, vilket inte är säkert. I dag står det visserligen på hemsidan för Genève Bilsalong att bilutställningen ska hållas 4-14 mars 2021. Men organisationen skriver i en pressrelease att en bilsalong i Genève redan 2021 är mycket osäker.

Det lär inte bara vara i Genève man funderar på hur bilmässorna ska organiseras i framtiden. Internetpremiärer har ersatt salongspremiärer de senaste åren och mediaintresset för de traditionella bilsalongerna har minskat. De höga kostnaderna för deltagande har gjort att flera tillverkare har hoppat av en eller flera mässor det senaste året. Mässbranschen var alltså skakig redan innan corona-epidemin stängde Genève-salongen och sedan utställningen i New York.

Under nedstängningen har biltillverkare utvecklat online-presentationer och modellsläpp digitalt. Framtiden får utvisa om det blir det vinnande konceptet.

Fortfarande lockar dock bilmässorna väldigt stor publik. Till bilmässan i Paris, som enligt planerat går av stapeln i oktober i år, brukar det komma en miljon besökare. Intresset finns alltså på besökssidan. Kanske krävs det bara en kostnadsbantning för att vinna de tveksamma biltillverkarna tillbaka.

21. Ford i glänsande rustning

Publicerad 25 maj text **Mårten Carlsson**

Skulle framtidens bilar ha karosser i rostfritt stål?



Allegheny Steel of Pittsburgh hade sedan 1930 gjort rostfria delar till Ford som lister, grillar och sådant. 1936 tog man det till nästa nivå - göra en hel kaross i rostfritt stål.

I samarbete med Ford gjorde man sex stycken Tudorkarosser, nu är rostfritt ett ganska motsträvt material så pressverktygen var totalförstörda efter den omgången..

Men skinande blanka blev dom, och det var en intressant process för både Ford och Allegheny, både som experiment och PR-värde.

De sex bilarna kom sedan att användas som demoexemplar hos Alleghenys filialer runtom i USA. De fick rulla flitigt och efter bara några år fick dom totalrenoveras. Chassi och drivlina alltså, karosserna behövde ju bara en puts.

Sedan dröjde det ända till 1960 då Allegheny Ludlum som man nu hette kom i samarbete med Ford igen. Man pressade karossdelar, kofångare och grillar till två stycken Thunderbird. Delarna sattes ihop till hela bilar av Budd, också dom stor leverantör av karossdelar till fordonsindustrin.

Nästa gång det hände var 1966. Då gjorde man tre Lincoln cabrioletter i rostfritt.

Vad hände med de rostfria bilarna sen då?

Allegheny sålde av 36:orna redan 1946, men spårade senare upp och köpte tillbaka två av dom. En tredje kom att hamna på Crawford Auto and Aviation museum i Cleveland, och en fjärde donerades till Fords museum i Dearborn 2016 efter vandrat genom flera privata ägare.

Två av 36:orna saknas fortfarande.

De två Thunderbirdbilarna och två Lincoln behöll man hos Allegheny, och senare köpte man även tillbaks den tredje. En av varje donerades senare till Crawfordmuseet.

Nu är de blänkande Fordbilarna aktuella igen, för de kvarvarande hos Allegheny Technologies skall ut på auktion senare i år. En bil har man dock redan donerat till Heinz Historic Center i Pittsburgh, och en behåller man själva.

Så vad som bjuds ut på Auburn Auctions i september är en unik triss som säljs under en lot. <https://worldwideauctioneers.com/steel/>

22. Klassiskt bilmärke: Kaiser

Publicerad 5 oktober 2011

Det är inte många som försökt utmana de tre stora i Detroit, men det har faktiskt hänt. Preston Tucker försökte, men fler än 50 bilar blev det inte. Henry J. Kaiser försökte också, och han lyckades nästan!



Kaiser Dragon Sedan 1953

Mr Kaiser, född 1882, hade startat sin bana som fotograf men han var mer entreprenör än plåtslagare och startade därför under 30-talet flera skeppsvarv på den amerikanska västkusten. Under krigsåren fick han stora försvarskontrakt och gjorde stor lycka som expressbyggare av de så kallade Liberty-fartygen.

Efter krigsslutet försvann marknaden för nybyggda fartyg och Kaiser slog sig samman med en annan industriman, Joseph W. Frazer, som verkat inom bilkoncernen Graham-Paige. De bildade Kaiser-Frazer Corporation för att bygga bilar.

Först hyrdes den gigantiska Willow Run-fabriken, som uppförts av Henry Ford för att bygga Liberator-bombare och senare köpte man anläggningen. Här byggdes de båda sykonbilmärkena Frazer och Kaiser från 1947 års modell och framåt. Ja, Frazer höll bara till 1951 så vi tittar här enbart på den mer lyckosamma Kaiser-bilen.

Howard "Dutch" Darrin ritade det första karossutförandet (som snart modifierades av Robert Cadwallader), och det var visserligen moderna linjer men så pontonkarossmässigt tråkigt att klockorna stannade. Ändå måste man säga att Kaiser/Frazer-tillverkningen startade mycket framgångsrikt.

Omkring 70 000 bilar såldes 1947 och lika många året därpå. Fast delvis berodde nog de fina siffrorna på att de tre stora i Detroit och Dearborn ännu inte hunnit komma med helt nya efterkrigs-karosser.



Special 1947

Fräsiga karosser

Kaiser-bilarna var tekniskt sett inte nyskapande även om prototypen hade varit framhjulsdriven. Den motor som kom till användning var en sexcylindrig Continental-sidventilare, en ganska gammal konstruktion, här på 3,7 liter och 100 hästkrafter.



1951 Kaiser Deluxe 4-door Sedan

FILM: <https://youtu.be/OuqszR3WjwU>

I Sverige blev Kaiser-bilarna tämligen populära, särskilt sedan de 1951 fått helt nya, verkligt fräsiga karosser. Intressant är också att företaget kom med flera helt nya idéer.



1951 Kaiser Traveler hatchback 1951

Kaiser/Frazer var till exempel först med en riktig pontonkaross, men också med halvkomobilösningar, och det redan på 40-talet! Modellerna Traveler och Vagabond såg visserligen precis ut som sedanbilar men hade bakluckor och bakrutor sammanbyggda till en stor lucka, och så var interiörerna fullt bäddbara.

Kaiser Virginian var en av industrins första hardtop-modeller. Företaget byggde också de första fyrdörrarscabrioleterna efter kriget.

Med den nya kaross som presenterades i februari 1950 som 51 års modell gjorde man en stilmässig uppryckning av stora mått. Bilen var låg, lång och elegant med en hårfästeliknande skärning i vindrutans överkant. I de här bilarna användes en fintrimmad version av motorn. Den kallades Supersonic Six och gav 115 hästar.



Darrin 1954

1954 lanserade Kaiser, trots vikande försäljningssiffror, en högst speciell sportvagn med glasfiberkaross och skjutdörrar. Karossen hade ritats av Darrin, som ju också var ansvarig för de större bilarnas utseende.

Exporterades till Argentina

1952 såldes bara omkring 32 000 Kaiser-bilar. Betydligt fler hade byggts och nu började Kaiser att modifiera restlagren till nya modeller ibland till och med med nya tillverkningsnummer. Det där med årsmodeller tog man inte någon hänsyn till, men bilarna var ju inte sämre för det.



KAISER CUSTOM 2 DOOR COUPE 1954

Kaiser-54:orna fick helt nya, konkava grillar och ovala, stående strålkastarsargar som också innefattade parkeringsljus. Resultatet blev bilar som framtill såg helt annorlunda ut. Den kompressormatade Manhattan-modellens motor gav 140 hästar, men vad hjälpte det?

Sista årsmodellen blev 1955. Intressant nog hade Kaiser året innan köpt Willys-Overland i Ohio och att sälja Jeepar var mycket lättare än att bli av med personbilar.

Merparten av 55:orna exporterades till Argentina och dit gick också pressverktyg och annan utrustning. Kaiser-bilar byggdes där i ytterligare sju år fast under namnet Carabela.



Så här såg de första Kaiser- (t v) och Frazer-bilarna ut.

Först att serietillverkas med pontonkaross. Stora och rymliga, men tämligen intetsägande.

SLUT