



*Hanomag 3/16 PS Cabriolet 1929 - 1930*

**MOTORNYTT**

**Föregående**

**onsdag 17 juni**

**måndag 15 juni**

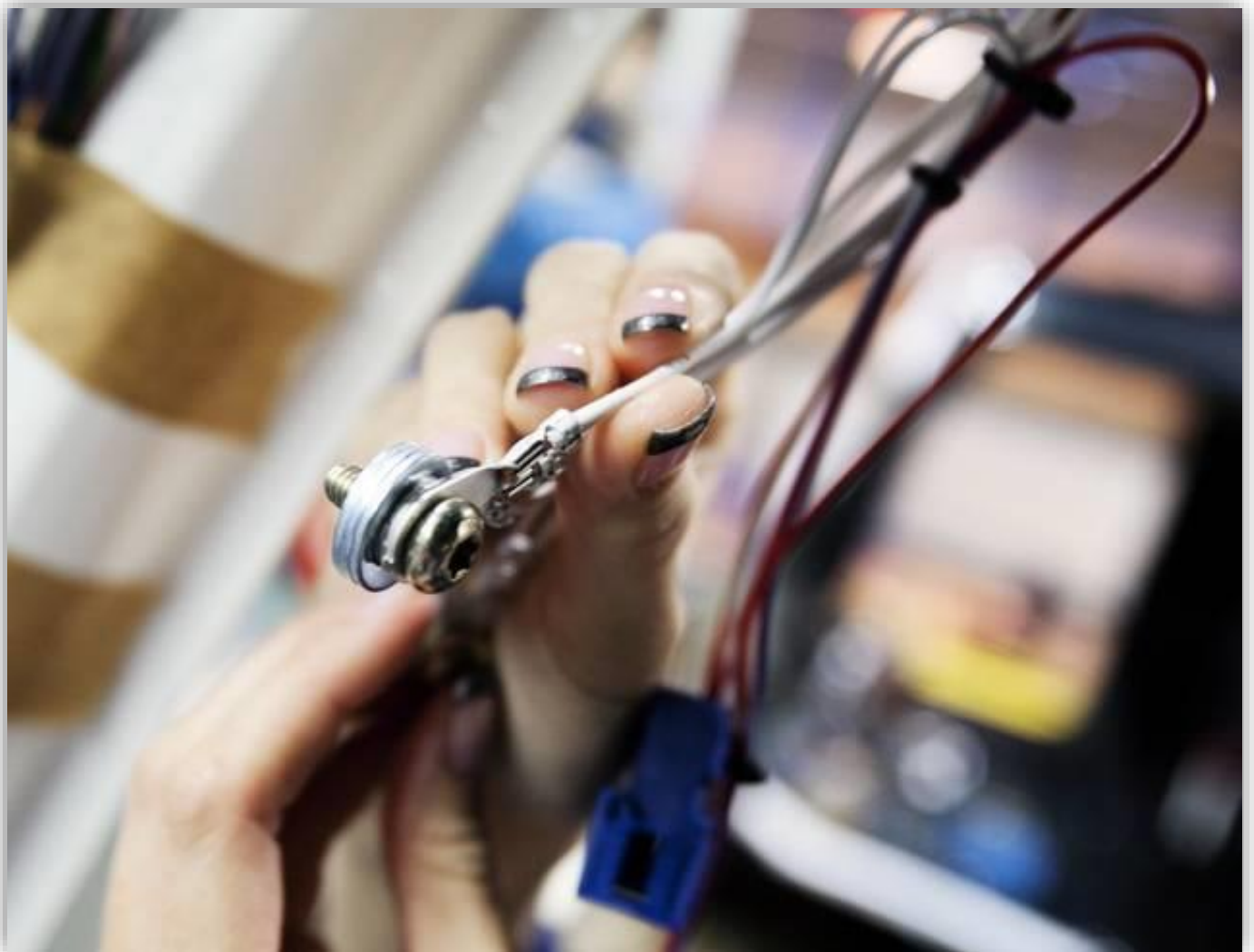
1. Volvoarbetare går tillbaka till heltid: "Positivt besked"
2. Volvo: Vi har gjort två års utveckling på åtta veckor
3. Nu är Kia störst i Sverige bland privata bilköpare
4. Tidigare Audichef inför rätta om dieselutsläppsfusk
5. Herbert Diess ersätts som chef för Volkswagen
6. EU kan stoppa sammanslagningen av Fiat och PSA
7. Ferrari Roma är helt fantastisk
8. Ford Fiesta uppdateras och blir mildhybrid
9. Prov: BMW 225xe Active Tourer – inte hela vägen
10. Nya Fiat 500 officiell, en elbil med 32 mils räckvidd
11. Ny värmepump ska ge bättre räckvidd i Hyundai och Kia
12. Se hur Bugatti Chiron tillverkas för hand
13. Begmarknaden trotsar nybilsrasen: "Urstark prisbild"
14. Så påverkas elnätet av elbilsaddning
15. Här är kommunerna och regionerna som är bäst på elbilar
16. Nästan hälften av lastbilarna för tungt lastade
17. Absurda magplask och kult – 100 års bildesign
18. Bosch system larmar när mc-föraren råkar ut för en olycka
19. En BMW Isetta i Lego-form
20. Arnolts nästan egna bilar
21. Ny bok om Volvo 240

## 1. Volvoarbetare går tillbaka till heltid: "Positivt besked"

TT

2020-06-09 07:01

**Drygt tusen anställda vid Volvo lastvagnars hyttfabrik i Umeå går tillbaka till heltidsarbete på fredag, rapporterar Västerbottens-Kuriren.**



– I dagsläget är det ett positivt besked, men det finns ju en viss osäkerhet för kvartal fyra och en oro för framtiden. Nu betar man ju av orderköer, men vad händer sen, säger Jan-Olov Carlsson, ordförande i IF Metall på anläggningen, till tidningen.

Det rör sig om personer på arbetarsidan som återgår till heltidsarbete. Tjänstemännen kommer att fortsätta att vara deltidspmitterade fram till i höst.

**Läs mer: [Corona – en försmak av fordonsindustrins verkliga utmaning](#)**

Den 23 mars permitterades alla vid Volvo i Sverige till följd av pandemin. I slutet av april återgick en del till 40 procents arbete i Umeå.

## 2. Volvo: Vi har gjort två års utveckling på åtta veckor

Publicerad 2020-06-08 13:45

**Coronakrisen har tvingat Volvo att turboladda satsningen på digital bilförsäljning.**



**Coronakrisen** har ställt till det rejält för biltillverkarna som tvingats se försäljningen stört-dyka. Men det har också inneburit en möjlighet att se över sin verksamhet och turboladda satsningar som annars hade tagit betydligt längre tid.

Ett exempel är bilförsäljning på nätet som varit på tapeten ända sedan 1990-talet, men som inte riktigt tagit fart.

**I England** har bilförsäljningen legat helt nere eftersom återförsäljarna haft stängt. Nu börjar bilhallarna öppna men under tiden har flera tillverkare växlat upp satsningarna på digital försäljning.

Ett av bilmärkena som rivstartat sin onlineförsäljning är Volvo.

– **Det vi gjort för** att klara av coronakrisen är i princip två års digital utveckling på bara åtta veckor, säger Kristian Eلفors, chef för Volvo Cars i Storbritannien, i en intervju med [Autocar](#).

Enligt honom har Volvo lärt sig mycket på den korta tiden och den digitala försäljningstrenden är här för att stanna. Även när coronaspridningen avtar lär reglerna om social distansering kvarstå och många kunder som tillhör en riskgrupp kommer vilja köpa bilen på nätet även i framtiden.

– **Vi kommer definitivt** se fler av våra verksamheter flytta ut på nätet framöver. Vi har lärt oss så mycket genom att jobba digitalt och detta blir en "game changer".

Hos Seat har den digitala försäljningen dock inte tagit fart, åtminstone inte i England.

– **Köparna värdesätter** verkligen den mänskliga interaktionen, mycket mer än att kunna köpa bilen online, säger Richard Harrison, chef för Seat i Storbritannien, till Autocar.



**TEXT Erik Söderholm**

**FOTOGRAF Simon Hamelius & Volvo Cars**

### Relaterade artiklar



[\*\*Volvos siffror: Bilköparna börjar sakta komma tillbaka\*\*](#)  
[Suv-andelen är nu historiskt hög – XC60 är populärast.](#)



[\*\*Volvo drar i handbromsen – här är nyheterna som kan pausas\*\*](#)  
[Volvo ska pausa eller försena projekt som inte är nödvändiga.](#)



### 3. Nu är Kia störst i Sverige bland privata bilköpare

Redaktören bytbil 2020-06-09

**Kia har seglat upp som Sveriges största bilmärke för privatpersoner i år. Trots att bilmarknaden minskat med 26 procent tappar Kia bara sex procent. I maj sålde Kia fler bilar i Sverige till privatpersoner än Volvo och Volkswagen tillsammans.**



Kia går starkt på privatmarknaden, i maj blev det 1 166 bilar till privatköpare, vilket är nästan dubbelt så många som tvåan Volkswagen (654 st) och trean Volvo (489 st). Även ackumulerat i år är Kia största bilmärke om man räknar sålda bilar till privatpersoner (5 275 st). Förra året var Volkswagen störst, men hittills i år är det Kia. Volvo är numera inte större än trea.

Enligt BIL Sweden minskade nyregistreringarna i Sverige med 50,3 procent i maj, medan Kia hade en nedgång med 32,2 procent. Hittills i år är minskningen för hela marknaden 25,8 procent medan Kia backar med 6,3 procent. Det motsvarar en marknadsandel på 9,5 procent, vilket kan jämföras med samma period i fjol då den låg på 7,6 procent.

– Vi har all anledning att hoppas att den positiva trenden kommer att hålla i sig eftersom vi har en stark efterfrågan inte minst på våra senaste laddhybridversioner av familjekombin Kia Ceed Sportswagon och crossovern Kia XCeed, säger Peter Himmer, VD på Kia Motors Sweden.

Att antalet registreringar varit lägre i april och maj kan delvis kopplas till begränsad produktion under coronapandemin.

– Även om vi på Kia haft förhållandevis milda produktionsstörningar har det inneburit att vissa kunder fått vänta på sina bilar, men nu är flödet mycket bättre och många bilar är på väg in, så det ser mycket positivt ut framåt, säger Peter Himmer.

#### 4. Tidigare Audichef inför rätta om dieselutsläppsfusk

TT

2020-06-09 07:05

Den tyska biltillverkaren Audis tidigare chef Rupert Stadler ställs inför rätta den 30 september. Fallet rör biltillverkarens fusk med mätningar av dieselutsläpp.



Stadler och ytterligare tre personer är anklagade för "bedrägeri, urkundsförfalskning och illegal marknadsföring". Rättegången väntas pågå till december 2022, enligt ett uttalande från domstolen i München.

Stadler hade varit chef för Audi i elva år när han greps i juni 2018. Han hölls fängslad i fyra månader då han misstänktes vilja påverka vittnen.

Audi ingår i Volkswagenkoncernen. Skandalen om bilkoncernens manipulering av utsläppsmängden från bolagens dieslbilar briserade 2015. Volkswagens dåvarande vd Martin Winterkorn anklagas för att ha manipulerat bilmarknaden, men hans fall har ännu inte prövats rättsligt.

Läs mer: [Nya bensenbilen hade större utsläpp än gamla dieselbilen](#)

I april betalade VW ut minst 750 miljoner euro, motsvarande 7,7 miljarder kronor till 235.000 bilägare i en förlikning. Men summan är betydligt lägre än de summor som biljätten betalat i USA. Hittills har koncernen betalat ut mer än 3 100 miljarder kronor i böter, ersättningar och kompensation

## 5. Herbert Diess ersätts som chef för Volkswagen

Publicerad 2020-06-08 20:03

**Chefen för Volkswagen ersätts men blir kvar som koncernchef för hela Volkswagengruppen.**



*Ralf Brandstätter tar över som chef med ansvar för Volkswagenmärkets personbilar.*

**De senaste månaderna** har varit turbulenta på Volkswagen. Förutom lanseringen av nya elbilen ID 3 – som varit kantad av [mjukvaruproblem](#) – har nya Golf [drabbats av kvalitetsproblem](#).

Koncernen har förstås som alla andra bilmärken drabbats hårt av coronakrisen. VW-chefen Herbert Diess fick förklara produktionsmissarna inför Volkswagens styrelse i förra veckan.

**Nu står det klart att** Herbert Diess inte längre blir kvar som chef för Volkswagens personbilar. Den tidigare operativa chefen Ralf Brandstätter tar över för att Herbert Diess enligt Volkswagen "ska få mer frihet att utföra sina uppgifter som koncernchef".

Styrelsen tog beslutet under ett extrainsatt möte under måndagen.

**"Målet är ett tydligare** fokus på respektive uppgifter i toppen av Volkswagengruppen i den pågående omställningen av bilindustrin", skriver Volkswagen i ett pressmeddelande.

Herbert Diess har arbetat under extremt hård press de senaste åren, när Volkswagen försökt lägga dieselskandalen bakom sig och använda den som "språngbräda" för att köra igång en enorm satsning på eldrift.

**Nu kräver styrelsen** resultat och då står det alltså klart att Herbert Diess visserligen blir kvar som koncernchef, men inte som chef för Volkswagen.

Ralf Brandstätter är en veteran inom koncernen. Han började på Volkswagen 1993 och blev operativ chef 2018.



**Erik Söderholm**

### Relaterade artiklar



#### [Dom i dag: Volkswagen tvingas betala ersättning till bilägare](#)

[Men svenska ägare förblir lottlösa: "Har inte har lidit ekonomisk skada." 1](#)



#### [Nya Volkswagen Golf stoppas på grund av allvarligt fel](#)

[Tillverkningen och leveranserna stoppas tills problemet är löst. 1](#)



#### [Avslöjat: Bara 4 av 10 Volkswagen Golf är felfria](#)

[Ny larmrapport inifrån fabriken – nu tvingas VW-chefen förklara sig inför styrelsen.](#)

## 6. EU kan stoppa sammanslagningen av Fiat och PSA

8 juni 2020

**Lite för lite konkurrens i segmentet för små skåpbilar. Det är EU:s farhågor om PSA-gruppen slås samman med Fiat Chrysler Automobiles. Om inte EU godkänner sammanslagningen hotar ytterligare fyra månader av utredning.**



[Peugeot, Citroën, DS och Opel \(PSA\) vill bilda en ny jättekoncern tillsammans med Fiat Chrysler Automobiles \(FCA\)](#). Blir affären verklighet skapas världens fjärde största bilgrupp sett till antal sålda bilar per år. Sammanslagningen skulle betyda stora kostnadsbesparingar för flera bilmärken och i ett slag skapa förutsättningar för framför allt FCA att få tillgång till elektrifierade drivlinor. För Fiat-gruppen har sammanslagningen framför allt också handlat om att sänka koldioxidutsläppen från nybilsflottan och därmed slippa stora böter från EU.

Men nu har EU:s konkurrensmyndighet utrett affären och de har åsikter. Framför allt ser myndigheten att den nya bilgruppen skulle få en väldigt dominerande ställning bland framför allt de små skåpbilarna. Där har PSA i många år tillhört de stora i Europa och haft Fiat som sin största konkurrent. Av de stora tillverkarna finns bara Renault/Nissan och Volkswagen som kan konkurrera.

Nu blir det en kamp mot klockan för PSA och Fiat för att försöka övertyga EU om att tillåta mångmiljardaffären eller hitta en lösning som säkrar framtida konkurrens i bilsegmentet.

Misslyckas bilföretagen väntar ytterligare en period av utredningar vilket kommer att försena hela affären.

Både PSA- och FCA-gruppen har lidit stora förluster under coronakrisen och vill komma igång med sina kostnadsbesparingar så snabbt som möjligt. I potten finns ett antal bilfabriker som kan komma att stängas när produktionen av gemensamma bottenplattor kan ske i färre anläggningar.

**Jan-Erik Berggren**



## 7. Video: "Ferrari Roma är helt fantastisk"

Redaktören bytbil

2020-06-09

Här är videon som ger en riktigt bra inblick i Ferraris nya vackra modell, Roma. – Interiören är helt fantastisk, här skulle jag gärna spendera mycket tid, säger Youtubern Sam Fane, på kanalen "Seen Through Glass".



**VIDEO:** <https://youtu.be/mrXPmJ5OjZ0>

Den allra vackraste modell som Ferrari har skapat kan mycket väl vara nya Roma. Den har proportioner som gör att ögonen nästan inte kan se sig mätta. Youtubern Sam Fane, som rattar kanalen "Seen Through Glass" är lyrisk när han får se bilen i sin fulla prakt hos den brittiska bilhandlaren Dick Lovett.

Framför allt imponeras han över interiören och beskriver ingående känslan att sitta bakom ratten.

– Bilen är vacker, men det är på insidan som man verkligen tappar andan, säger Sam Fane. Det är här perfektion och ett stor förbättring av Ferrari. Se på alla detaljer!

– Här skulle jag gärna spendera mycket tid.

Interiören är lite extra designad med tvåtonsskinn och linjer som ramar in varje sittplats. Ferrari säger att bilen är en 2+, vilket innebär att två passagerare färdas extra lyxigt. Föraren har två nya digitala skärmar att titta på, även varvräknaren är numera datoriserad.

Nya Ferrari Roma är en blinkning till Det ljuva livet. Bilen sägs vara något av en hyllning till det glada sorglösa ljuva liv som ska ha rått i Rom på 1950- och 1960-talet. I Ferraris värld innebär det en linjeskön sportbil med 620 hk, lite som en 812 i miniatyr, fronten och strålkastarna påminner om nya SF90.

Roma fyller en lucka i modellprogrammet, en "bekväm GT-bil med V8-frontmotor med coupékaross men utan fyrhjulsdraft". Och med en tjänstevikt på 1 570 kg ska Roma klara sprinten 0-100 km/h på 3,4 sekunder. Som första GT-modell från Ferrari har Roma även en avancerad stabilitetskontroll som aktivt reglerar sladdvinkel genom bland annat aktiv diff och reglering av det hydrauliska trycket till bromsoken.

Ferrari vill nå nya kundgrupper, även kvinnor. Bilen kommer att kosta drygt två miljoner kronor och ska vara mer komfortabel och optimerad för vardagsbruk.

Exemplaret som Sam Fane får klämma och känna på är en förproduktionsmodell som ska locka kunder till bilhallen i Swindon. För än så länge har inga Ferrari Roma levererats.

## Relaterade artiklar



### [Är det här snyggaste Ferrarin just nu?](#)

Ferrari släpper läcker film på nya modellen Roma

23 dec. 2019



### [Video: Se Ferraris nya värsting släppa loss](#)

Här visar Ferraris F8 Tributo upp sig på väg och bana

6 apr. 2019



### ["Årets fynd - en Volvo 740 för 2 200 kr"](#)

Se profilens stora glädje över sitt Volvo-köp

24 feb. 2020



### [Ferrarin räddad - sultanens bilsamling ruttar bort](#)

Äger 7000 super- och lyxbilar - samlingen riskerar bli förstörd

1 nov. 2019

## 8. Ford Fiesta uppdateras och blir mildhybrid

Mattias Rabe 8 juni 2020

Fords storsäljare i Europa, Fiesta är inne på sin åttonde generation och som nybliven 44-åring är det nu dags för en uppdatering.



Sista dagen i november 2016 [presenterades nuvarande Ford Fiesta](#). Marknadslanseringen dröjde dock till sommaren 2017, och modellen har därmed endast tre år på vägarna. Men det är tillräckligt länge för att en modell ska klassas som gammal nog för en uppdatering, speciellt i dessa tider när allting ska elektrifieras. Och elektrifieras, det är precis vad Fiesta gör. Den stora nyheten med Fiesta årgång 2021 är tillkomsten av ett 48-volts mildhybrid-system, ett måste för att Ford i Europa ska nå upp till de 18 elektrifierade modellen de har lovat ska ingå i utbudet i slutet av 2021.





Ford har redan mildhybridteknik i [Kuga](#) och [Puma](#), och det är drivlinetekniken i sistnämnda som plockas över till Fiesta. Det innebär en 1,0 liter ”stor” EcoBoost-bensinmotor med tilläggsnamnet Hybrid. Maskinen finns, precis som hos Puma, med två olika effektuttag 125 och 155 hästkrafter. Enligt nya WLTP-körcykeln, som mot slutet av året helt har ersatt gamla skamfilade NEDC-körcykeln, fixar 125-hästarsvarianten en mil på 0,50 liter bensin vilket motsvarar 112 gram koldioxid per kilometer. 155-hästarsmaskinen är lika snål med 0,50 liter per mil men koldioxidsiffran är aningen högre – 114 gram per kilometer. Båda maskinerna är sammankopplade med en manuellt sexväxlad låda. Någon automat finns inte.

Fördelen med att ha en remdriven startmotor/generation som lagrar energi i ett luftkyllt litiumjonbatteri, som på mildhybridversionerna, är att man får lite extra vridmoment än i samma motor utan elektrifieringen, och att man får ett start/stopp-system som kan arbeta över ett bredare register. Bilen kan nämligen frirulla, utan förbränningsmotorns hjälp, i hastigheter upp till 25 km/h.

Vill man slippa växla måste man titta på 1,0 EcoBoost (utan Hybrid i modellbeteckningen). Den finns i 125-hästarsutförande med en sjustegad automatlåda och förbrukar då 0,56 liter per mil och släpper ut 127 gram per kilometer. Samma maskin finns med manuell låda och landar då på 0,50 liter per mil och 114 gram. Enlitersmotorn finns också med 95 hästkrafter men trots 30 färre hästar är förbrukningen och utsläppen desamma – 0,50 liter per mil och 114 gram per kilometer.

Den som vill ha Ford lilla modell med dieselmotor kan se fram emot en 1,5-liters TDCi-maskin som är kopplad till en sexväxlad manuell låda. Enligt WLTP ligger den på 0,43 liter per mil och 114 gram per kilometer.

Andra nyheter hos Fiesta i och med uppdateringen är adaptiv farthållare med kökörningsfunktionalitet, Rear Cross Traffic-varningssystem med autobroms som (förhoppningsvis) fixar biffen om man skulle missa att en bil är i antågande när man backar ut från exempelvis en parkeringsficka, och vägskyltsigenkänningsteknik. Nytt är också att parkeringsassistenten kan hantera vinkelräta parkeringsfickor och två nya kör lägen – Sport och Trail som kompletterar de redan befintliga lägena Normal, Eco och Halka.

Inga priser har aviserats. Dagens Fiesta börjar på 194 050 kronor men finns på kampanj från 179 900 kronor.



## 9. Prov: BMW 225xe Active Tourer – inte hela vägen

Av Patrik Lundin

Publicerad 2020-06-09, 05:53

**BMW 2-serie Active Tourer möter liemannen när denna generation har gjort sitt, men innan dess sprattlar den till med en facelift. Laddhybriden har fått större batteri, vi provkör och räckviddstestar.**



**VAD ÄR NYTT?** Jag vågar tillstå att 225xe Active Tourer är BMW:s mest anonyma modell, och det är nog många som missat att den fått en facelift. Och även om man känner till det, är det svårt att finna nyheterna. För att upptäcka de visuella uppdateringarna krävs ett synnerligen vaket öga. Besitter man ett sådant har man säkert redan noterat den något aggressivare fronten, några nya veck i bakänden samt de minimalt större kylarnjurarna. Mer än så är det inte.

Nej, för att hitta den mest intressanta nyheten får vi kika under baksätet. Där sitter det litiumjonbatteri som har växt en smula – från 7,7 kWh till 10 kWh. Denna ökning har BMW fått till endast genom att förbättra battericellernas energitäthet. Batteriets fysiska storlek är samma som tidigare.

Med nollställd trippmätare rullar jag ut ur redaktionsgaraget med proppfullt batteri. Kvicksilvret visar sju plusgrader, och med jämna mellanrum tittar vårsolen fram bakom stackmolnen. En vanlig vårdag alltså, och goda chanser att få en realistisk elektrisk räckvidd. WLTP-siffran säger upp till 55 kilometer. Riktigt så långt kommer jag inte, vid 38,2 km går trepipen under huven igång.



*Klassisk BMW-interiör med en känsla av kvalitet. Inga krusiduller, funktionellt och bra.*

Knappt fyra mil längs vår laddhybridslinga är godkänt och tillräckligt för de flestas dagliga pendling. Laddning från tomt till fullt batteri är gjort på strax över tre timmar med ett vanligt 230V/16A-uttag.

**HUR ÄR DEN ATT KÖRA?** Att detta är en av de äldre bilarna i BMW:s modellprogram märks när man sätter sig bakom ratten. På gott och ont andas mittkonsolen väldigt mycket 2014, då 2-serien lanserades. Är man som jag en person som gillar knappar och vred trivs man här. Men du kommer inte att kunna imponera speciellt mycket på polarna med fräna funktioner.

När man sedan startar ekipaget och drar iväg är det lätt att konstatera att detta är en kompetent kärra. Framför allt om man ägnar sig åt en del stadskörning. Karossens ganska nätta proportioner fungerar bra i stan och elmotorns kvicka respons gör att bilen känns på tå. Redo. Framåtlutad.



*LED-strålkastare. Adaptiva LED-strålkastare finns som tillval för 4 900 kronor.*

Med en systemeffekt på 224 hk och 385 Nm är 225xe Active Tourer faktiskt ganska kvick emellanåt. 0–100 km/h på 6,7 sekunder är snabbare än vad någon egentligen behöver, men känslan blir aldrig sportig trots att chassit är rätt hårt åtskruvat utan att för den delen vara stumt.

Bensinmotorn är varvvillig men låter ansträngd på ett sätt som faktiskt motarbetar aktiv körning. Drivlinan upplevs dock stark i alla lägen och jobbar effektivt. Värre blir det när man ska bromsa. Känslan i pedalen är riktigt hård och responsen rent av dålig vilket gör inbromsningar svåröserade innan man fattat galoppen. Detta är förmodligen kopplat till bromsregenereringen som skjuter in ström i batteriet när man står på hejdarna, men kalibreringen av denna är underkänd i min bok.

Det märks att 225xe trivs att köras i hybridläge, där elmotorn och bensinmotorn samarbetar. Skiftet mellan dessa sker i det närmaste sömlöst. Elmotorns effekt på 88 hästar imponerar inte på pappret men är tillräcklig på vägen. Toppfarten på el är 130 km/h och dit tar man sig utan större ansträngning.



*225xe får nöja sig med ett avgasrör.*

*Önskar man två ändrör är det någon av de fyrcylindriga förbränningsmaskinerna som gäller.*

**NÖRDFAKTA.** Elmotorn är placerad i det utrymme som annars inhyser Haldexfyrhjulsdriften hos övriga fyrhjulsdrivna 2-serie Active Tourermodeller.

**BORDE JAG KÖPA EN?** Jag tycker att mpv-modeller har hamnat i en oförtjänt konstig limbo mellan suventusiasterna och kombiklubben. Faktum är att BMW 225xe Active Tourer är kompetent och att alla småfamiljer som funderar på att byta bil egentligen hade kunnat ha denna på sin lista över tänkbara objekt. Detsamma gäller för de som söker en laddbar andrabil. Då är BMW 225xe ett toppenalternativ.

Men nej, du ska ändå inte köpa den. Snegla istället på koncernkusinen Mini Countryman SE All4, som visserligen är lite mindre praktisk men har väldigt mycket mer attraktionskraft. Och dessutom är aningen billigare.

## BMW 225xe ACTIVE TOURER

### TEKNISKA DATA

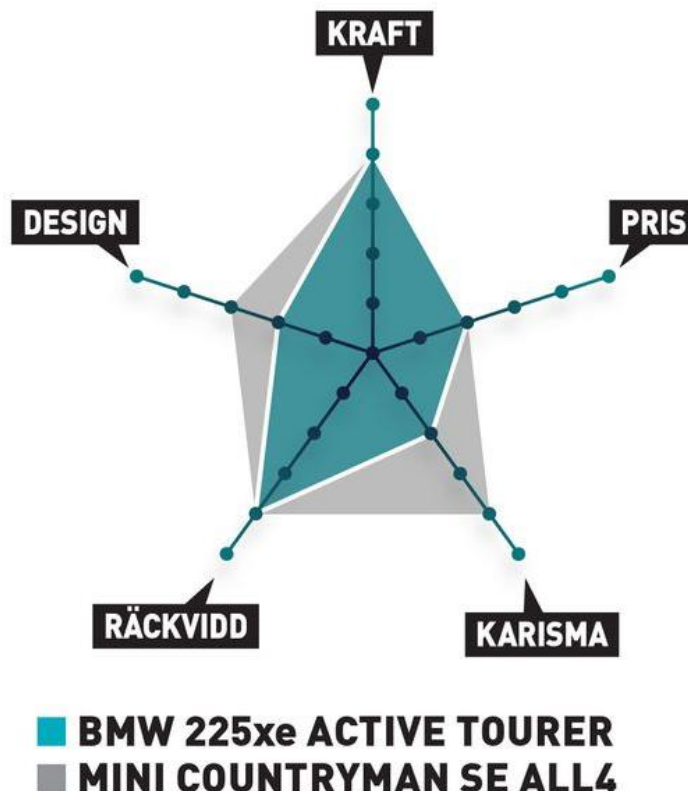
**MOTOR:** R3, bensin, 1 499 cm<sup>3</sup>, 136 hk, 220 Nm. Synkron elmotor, 88 hk, 165 Nm. Systemeffekt 224 hk/385 Nm. 6-stegad automatlåda. 4WD.

**KAROSS:** L/b/h 4 354/1 800/1 556 mm, Axelavstånd 2 670 mm. Tjänstevikt 1 793 kg. Bagagevolym 400 liter.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 6,7 sek, toppfart 202 km/h. Förbrukning 1,9–2,1 l/100 km. CO<sub>2</sub> 42–47 g/km.

**PRIS:** 421 700:–. Aktuell nu.

### PERSONLIGHET



### SUMMERING

**BÄST:** Hög kvalitetkänsla, rapp elmotor, smidig.

**SÄMST:** Okarismatisk, dålig känsla i bromspedalen – speciellt vid hård inbromsning.



Av Patrik Lundin  
FOTO: Patrik Lundin

> Kör en omväg.  
Kom hem med en  
magisk historia.

Nya Porsche 911 Turbo S.



PORSCHE

Bränsleförbrukning blandad körning 12,0–12,3 l/100 km (WLTP), CO<sub>2</sub>-utsläpp 271–278 g/km (WLTP). Bilen på bilden kan vara extrautrustad.

## 10. Nya Fiat 500 officiell, en elbil med 32 mils räckvidd

Mattias Rabe

9 juni 2020

Klassikern Fiat 500 är här i ny förpackning som omsluter ny teknik, bland annat en helt elektrisk drivlina. Den italienska elbilen når över 30 mil per laddning och är semiautonom.



Nuvarande [Fiat 500](#) har hängt med ett bra tag. [Det var 2007 som den presenterades](#) efter att modellbeteckningen hade legat och dammat på hyllan i över 30 år. Dagens modellversion är alltså 13 år, med andra ord lastgammal i bilsammanhang. Och trots diverse uppdateringar känns den lilla, söta italienaren en aning – gammal. Men när nya Fiat 500 nu har premiär ([cabrioleten har redan premiärvisats](#)) är det något helt annat vi tittar på. Formatet och formerna känns igen, lite av gulligheten har försvunnit och modellen uppvisar till det yttre en mer självsäker attityd. Bara det att Fiat-emblemet är borta i fronten, på samma plats har man i stället placerat tre siffror i snygg stil – 500.



*Nya 500 byggs på en ny plattform anpassad för den elektriska drivlinan. Modellen har i jämförelse med föregångaren vuxit en hel del; 6 centimeter både på längden och bredden. Två centimeter längre är avståndet mellan hjulaxlarna.*



*Inga avgasrör. De är inte heller dolda.  
En elbil inte behöver några ändrör för avgaspuffande.*

Det är dock inte det yttre vi ska lägga vikt vid, den biten får bilderna och betraktaren själva hand om. I stället tittar vi med en gång in under skalet, för där hittas ingen förbränningsmotor som i utgående generation. Där sitter en elmotor på 118 hästkrafter (87 kW) som skickar iväg bilen till 50 km/h på 3,1 sekunder, till 100 km/h på ytterligare 5,9 sekunder (totalt 9,0 sekunder) och hela vägen upp till toppfartsbegränsningen på 150 km/h.

I andra delen av drivlinan sitter ett paket litiumjonbatterier på 42 kWh (kilowattimmar) som enligt WLTP-körcykeln räcker till 32 mils körning.



*Via snabbbladdare (DC) kan nya Fiat 500 hantera effekter på upp till 85 kW.  
Annars (AC) är det 11 kW som gäller.*



Fiat 500 "la Prima", som den kallas, kan snabbladdas med en effekt på maximalt 85 kW. Det ska gå att nå 80 procent av batteriets kapacitet, vilket motsvarar energi för knappt 26 mils körning, efter "bara" 35 minuters laddning.

För hemmaladdning eller laddning där inte snabbbladdare finns kan nya 500:ans ombordladdare hantera upp till 11 kW. Till lanseringsversionen av modellen ingår en Easy Wallbox för montering exempelvis i ägarens garage. Denna box kan ladda med en effekt på upp till 2,3 kW, men den sägs vara förberedd för att uppgraderas till 7,4 kW.

Tre körlägen finns – Normal, Range och Sherpa. Sistnämnda beskrivs som ett läge som optimerar bilens tillgängliga resurser (maxfarten begränsas till 80 km/h, även accelerationen begränsas) för att föraren ska kunna ta sig hem eller till en laddstation. Elförbrukningen ska därmed ligga på ett minimum.

### **PROV: [Vi kör Fiat 500 Hybrid](#)**

Körläget Range är ett liknande körläge men verkar inte tumma på komforten på samma vis. I Range-läget övergår man till stor del till "enpedalskörning", det vill säga man använder nästan bara gaspedalen, för när den släpps upp motorbromsar bilen betydligt mer vilket alstrar energi som lagras i batteriet.

Körläget Normal är... normalt.

### **QUIZ: [Fixar du våra lätta bilfrågor får du Teknikens Värld Premium gratis](#)**

Nya Fiat 500 har en rad olika förarassisterande system, bland annat adaptiv farthållare som bromsar och accelererar beroende på trafiktempot och -situationen, autobroms, filhållningsteknik, döda vinkel-varnare som använder ultraljud, trötthetsvarnare och hastighetsassistent. Sistnämnda läser av hastighetsskyltarna och ger föraren rekommendationen att följa vad som står på dem.

Men framför allt är nya Fiat 500 "självkörande" enligt nivå 2, det vill säga den nivå som många andra bilar i dag har som låter den styra, gasa och bromsa på egen hand – till viss del. Föraren har alltid det övergripande ansvaret och tekniken är till för att korrigera felaktigheter och misstag, inte för att ersätta delar av förarens input.

Elektriska Fiat 500 går redan nu att förhandsbeställa – även i Sverige. Den svenska prislappen börjar på 384 900 kronor och då ingår ovan nämnda laddbox för installation i exempelvis hemmet. Summan är stor för en så pass liten bil, mer än vad en annan elektrisk småbil kostar, nämligen [Honda e](#) som börjar på 370 200 kronor. Men i denna jämförelse blir Fiat 500 plötsligt "billig" med tanke på att italienaren klår japanen i räckvidd med tio mils marginal.



### **[GALLERI](#)**

### **[Fiat 500 "la Prima" 2021 \(elbil\)](#)**

### **[37 bilder](#)**



## 11. Ny värmepump ska ge bättre räckvidd i Hyundai och Kia

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-06-09, 17:06

Hyundai och Kia var båda tidiga med att använda värmepumpar i sina eldrivna bilar, och har använt den energisparande tekniken sedan Kia Soul EV presenterades 2014.



Nu har de koreanska koncernsyskonen utvecklat den energisparande tekniken ytterligare genom att bygga vidare på idén om energiåtervinning. De gör det genom att utöka antalet komponenter som de återvinner värmen från.

Tidigare användes endast värmen från högeffektskomponenter, det vill säga motorer, växelriktare och högspänningsladdare, men nu inkluderar de även själva batteripaketet och lågströmsladdaren till den listan. Allt enligt principen att många bäckar små gör en stor å.

**Den här typen av** energisparande teknik är viktig för elbilar, speciellt i kalla klimat, och de koreanska märkena har fått goda betyg i räckviddstester vintertid, bland annat av [Norges Automobilförbund, NAF](#).

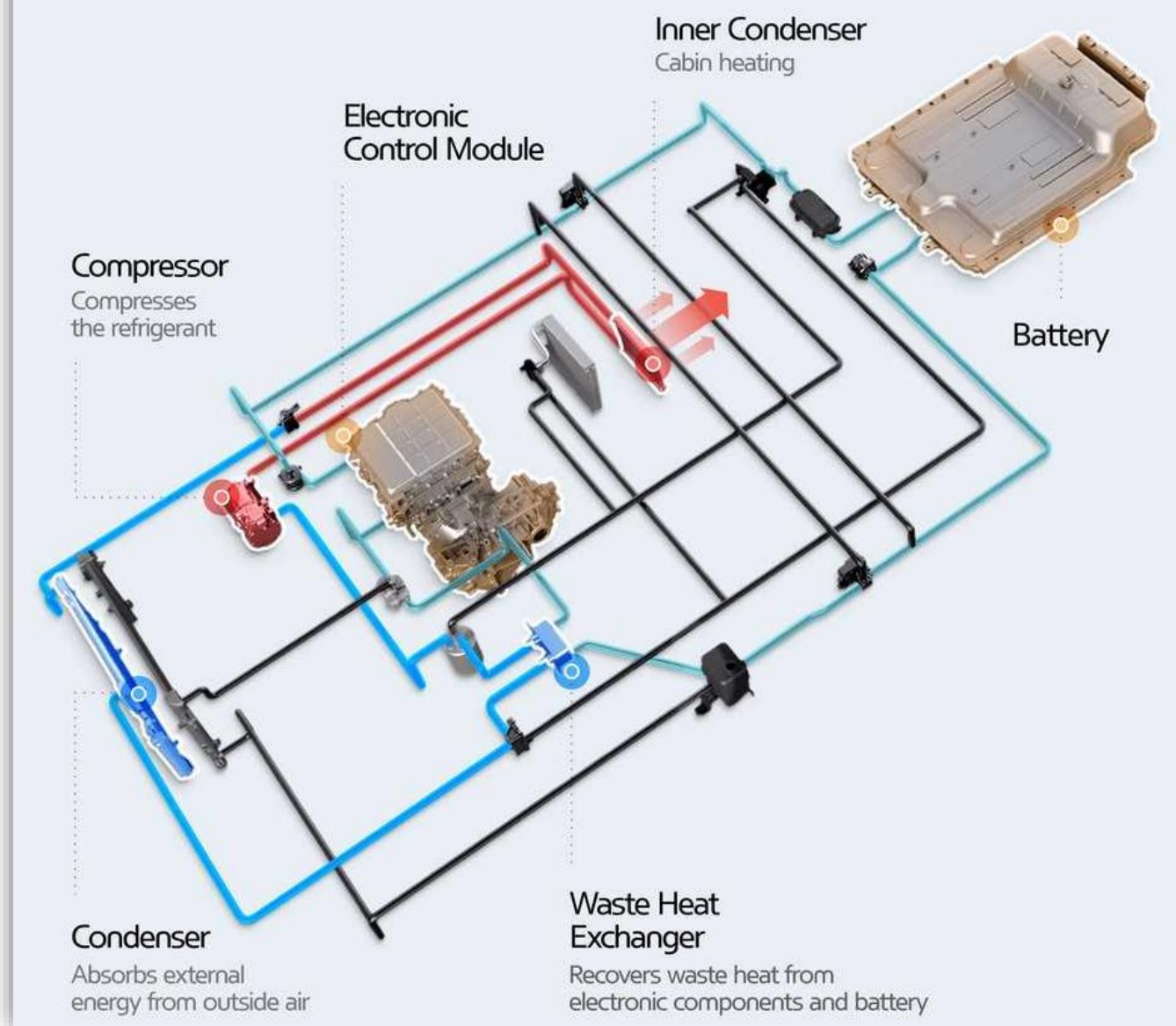
> Kör en omväg.  
Kom hem med en  
magisk historia.

Nya Porsche 911 Turbo S.

PORSCHE

Bränsleförbrukning blandad körning 12,0–12,3 l/100 km (WLTP), CO<sub>2</sub>-utsläpp 271–278 g/km (WLTP). Bilen på bilden kan vara extrautrustad.

# Schematic of the High-Efficiency Heat Pump System



*En illustration över värmepumpsystemet.*

**Läs också:**



[Nytt räckviddtest: Så långt kommer elbilen – Renault och Hyundai får pluspoäng](#)



[Kia Niro EV kostar från 429.900 kr i Sverige – med 60.000 kr i bonus](#)

# Feber

## 12. Se hur Bugatti Chiron tillverkas för hand

AV BOBBY GREEN 2020-06-08 KL 20:00

I den här dokumentärfilmen från WELT får vi hänga med till Bugattis fabrik i Molsheim och se hur man där monterar ihop modellen Chiron.



**FILM:** <https://youtu.be/ihfjEFGdZdc>



[Bugattis testförare lär dig allt om Chiron](#)  
[Andy Wallace verkar ha ett trevligt jobb](#)



[Så är det att köra en Bugatti Chiron Sport](#)  
[Mäktig upplevelse](#)



### 13. Begmarknaden trotsar nybilsrasen: "Urstark prisbild"

Redaktören bytbil 2020-06-08

Begagnatmarknaden har klarat sig betydligt bättre än nybilarna. I maj minskade försäljningen med 3,2 procent jämfört med en halvering av nya bilar. – Bilhandeln tar marknadsandelar i förhållande till försäljningen från privatpersoner till privatpersoner." säger Johan Browaldh Sales Manager Sweden på fordonsauktionsföretaget BCA Vehicle Remarketing.



Under maj månad minskade antalet sålda begagnade bilar till privatpersoner med 3,2 % jämfört med samma månad 2019. Räknat i antal bilar såldes det 99 888 bilar, vilket är 3352 mindre begagnade bilar än i maj 2019, enligt fordonsauktionsföretaget BCA Vehicle Remarketing. Det innebär att begagnatmarknaden har klarat sig betydligt bättre än nybilsmarknaden, som halverades i maj.

– Vi ser en minskning med 3,2% i försäljningen av begagnade bilar. Nu börjar vi även återigen se att trenden består att Bilhandeln tar marknadsandelar i förhållandet till försäljningen från privatpersoner till privatpersoner." säger Johan Browaldh Sales Manager Sweden på fordonsauktionsföretaget BCA Vehicle Remarketing.

Under maj månad såldes det 99 888 begagnade bilar till privatpersoner (fördelat på bilhandeln, 42 270 privatmarknaden 50 003 och företag 2 615), vilket är en minskning med 3,2 % jämfört med samma månad förra året.

50 003 bilar bytte ägare mellan privatpersoner i maj månad, vilket är en minskning med 5,2 % jämfört med samma månad förra året.

– Försäljningen av begagnade bilar minskade något även i maj men vi kan nu se att våra handlare i Sverige tar för sig i konkurrensen från resten av Europa.

Andelen exporterade bilar minskade i maj och det var förväntat med tanke på en förstärkt kronkurs men vi ser också att svenska handlare är mer positiva och på allvar vågar konkurrera med handlarna i resten av Europa. Det tyder på en stark optimism om framtida affärer. Följden blir dessutom att prisbilden är urstark de senaste veckorna" fortsätter Johan Browaldh.

## 14. Stresstest avslöjar: Så påverkas elnätet av elbilsaddning

Publicerad 2020-06-08 17:01 text Erik Söderholm

Ett nytt test genomfört i Arjeplog visar att elnätet klarar elbilsaddning. "Men man bör följa det här även fortsättningsvis", säger en biträdande professor vid LTU.



Det finns en gammal myt om att elnätet kommer braka ihop när bilköparna överger förbränningsbilar och byter till en elbil.

Det stämmer dock inte. I ett större perspektiv klarar det svenska elnätet belastningen som uppstår när många pluggar in sin bil samtidigt, men på lokal nivå kan det uppstå vissa problem med elförsörjningen.

**Du kan höra** elbilsexperten Johan Konnberg berätta mer om det här ämnet i det [senaste avsnittet av Vi Bilägares podcast](#).

Nu har Luleå tekniska universitet utfört ett så kallat stresstest i Arjeplog för att ta reda på hur elnätet klarar av belastningen som uppstår vid samtidig elbilsaddning, skriver [Sveriges Radio](#). Målet var att ta reda på om elkvaliteten sänks när fler använder elbilsaddning.

Testet gick ut på att använda åtta snabbaddare för elbilar, samtidigt som Skelleftekraft sänkte produktionen av vattenkraft under samma period för att se hur elnätet påverkades.

**Resultatet blev till stor del positivt.** I vissa fall kan lampor börja blinka och mikrovågsugnen kan ge ifrån sig ljud men den typen av fenomen dök inte upp vid testet, berättar Sarah Rönnerberg, som är biträdande professor i elkraftteknik vid LTU.

– Nätet ser ut att klara det här, även under de stresstester som vi har gjort, men en slutsats som jag också drar är att man bör följa det här även fortsättningsvis, säger hon till Sveriges Radio.

Hon får medhåll från Peter Söderström på Vattenfall som påpekar att lokala elnät ändå kan behöva byggas ut mer än planerat för att klara belastningen över lång tid.



## 15. Här är kommunerna och regionerna som är bäst på elbilar

Redaktören bytbil 2020-06-08

Här är Sveriges miljöbästa kommuner och regioner när det kommer till bilar. Stockholm stad vinner för sjunde året i rad i klassen bästa kommun. Men när även privata och företagsbilar räknas in är det Lund som är bäst.



Åtta kommuner och två regioner når målet att minska klimatpåverkan med 70% från Sveriges transportsektor 10 år innan utsatt mål. Det visar den årliga rapporten Miljöfordonsdiagnos, framtagen av Bisnode och Miljöfordon Sverige.

– Flera organisationer når nu 70-procentsmålet, men det kan vara så att den egna organisationen har betydligt tuffare mål, säger Pernilla Hansson, projektledare på Miljöfordon Sverige.

Stockholm stad vinner för sjunde året i rad i klassen bästa kommun. Tack vare att man i år når full poäng för sina lätta lastbilar står man som vinnare. Med en stor satsning på elbilar når man framgång i samtliga indikatorer – staden har nu 300 stycken elbilar.

– Det är såklart fantastiskt roligt att för sjunde året i rad stå som vinnare i denna granskning. Vägtrafiken är fortfarande den sektor som står för mest koldioxidutsläpp i vår stad, och det är en stor utmaning att minska dessa utsläpp och nå våra klimatmål för denna sektor. Att då ständigt utveckla vår egna fordonsflotta är en viktig del i det arbetet, säger Katarina Luhr (MP) miljö- och klimatborgarråd i Stockholms stad.

Störst förbättring jämfört med förra årets lista gör Öckerö och Östra Göinge kommuner. Det är främst den ökade andelen elbilar, både avseende personbilar och lätta lastbilar, som ger kommunerna höga förbättringspoäng. Öckerö blir dessutom elbilsbäst med hela 50 procent elbilar i sin flotta.

Region Skåne toppar regionlistan, även de för sjunde året i rad. Region Skåne har enligt Miljöfordonsdiagnos 2019 en fordonsflotta, där 99 procent av personbilarna och 80 procent av de lätta lastbilarna är fossiloberoende fordon.

För störst förbättring jämfört med förra årets lista står Region Kronoberg, som under det gångna året investerat i många gasfordon, men också har dieselfordon som får drivas med HVO100.

Årets bästa geografiska kommun (alla fordon inräknade, även privatägda och företagsägda fordon) är Lunds kommun.

Bästa geografiska kommun är Lund som är ensam vinnare med 21 poäng. Det är den extra poängen för lätta lastbilar som gör att de står som vinnare, och det är i en bättre klimat-effektivitet för LLB än vad tvåan Danderyd har, som avgör.

## **Årets bästa**

### **Kommuner**

1. Stockholm stad
2. Varberg
3. Botkyrka, Helsingborg, Malmö

### **Regioner**

1. Region Skåne
2. Region Blekinge
3. Region Stockholm

## **Störst förbättring**

### **Kommuner**

1. Öckerö
1. Östra Göinge
3. Botkyrka, Helsingborg, Malmö

### **Regioner**

1. Region Kronoberg
2. Region Östergötland
3. Region Stockholm

## **Motiveringar, vinnare:**

Bästa kommun: Stockholm Stad "I år står Stockholm återigen som ensam vinnare i klassen bästa kommun. De förbättrar sig med en poäng sedan förra året och slår därmed tvåan Varberg. Den avgörande faktorn för Stockholm är att deras lätta lastbilar är både fossiloberoende och miljöbilar. Stockholm har nu dessutom så många elfordon att det ger en förbättrad energieffektivitet. De når, som första kommun, toppoäng vad gäller de lätta lastbilarna med 20 av 20 möjliga.

Bästa landsting: Region Skåne” Region Skåne står som ensam segrare i klassen bästa landsting. Det är den höga andelen gasfordon på lätta lastbilssidan som gör Region Skåne till segrare före Blekinge. De har dessutom en hög andel elfordon och laddhybrider vilket bidrar till segern. Det når toppresultat, i vissa fall med bred marginal, i nästan alla kategorier. Nämnas bör deras andel fossiloberoende fordon för personbilar på 99,2 procent.”

Störst förbättring kommun: Öckerö och Östra Göinge ”Öckerö och Östra Göinge delar vinsten i förbättringskategorin. Öckerö har en högre förbättring avseende lätta lastbilar och Östra Göinge avseende personbilar. Östra Göinge höjer sin andel fossiloberoende fordon (PB) med 30 procentenheter. Båda kommunerna har nu knappt 30 elfordon (PB) var. Öckerö höjer sin andel av fossiloberoende fordon (LLB) med över 40 procentenheter och även här är kommunerna lika avseende elfordon, 9 st var. Båda kommunerna saknar gas-tanksstationer och därmed möjligheten till gasdrift.”

Störst förbättring landsting: Region Kronoberg

” I år tar Region Kronoberg hem seger i störst förbättring för Regioner. Det beror till största delen att man ökat sitt gasbilsinnehav men också att man har fler dieselfordon godkända för drift med HVO100. Region Kronoberg har fortfarande en hög andel etanolfordon som är både miljöbil och fossiloberoende.” Geovinnare: Lund ” Bästa geografiska kommun är Lund som är ensam vinnare med 21 poäng. Det är den extra poängen för lätta lastbilar som gör att de står som vinnare och det är i en bättre klimateffektivitet för LLB än vad tvåan Solna har som avgör.”

## Relaterade artiklar



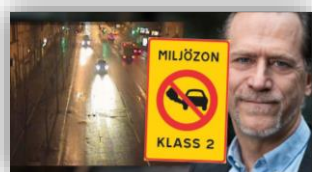
### ["Låt p-vakter bötfälla miljözonsfuskare"](#)



### [BMW:n som klarar både kulregn och granater](#)



### [Voi: Användarna måste också ta ansvar](#)



### [Invigd i dag: Miljözonen som stoppar äldre bilar](#)

## 16. Nästan hälften av lastbilarna för tungt lastade

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-06-09, 14:00

**Mätningar visar en kraftig ökning av tunga fordon som kör med överlast. Det leder till fler olyckor och ökat vägslitage. M Sverige kräver nu fler trafikpolisier.**



**Trafikverket har genomfört mätningar** vid 31 platser runt om i landet under 2019. Mätningarna har gjorts utan att fordonen behövt stanna.

### Ökning med 80 procent

**Undersökningen visar** att andelen tunga fordon med överlast ökat kraftigt under de senaste fem åren. Vid motsvarande mätning 2014 var 25 procent överlastade, året efter var andelen 35 procent och 2019 hade nästan hälften, 45 procent, överlast. Det är en ökning med 80 procent på fem år.

Att många fuskar med mängden last får flera olika konsekvenser. Förutom försämrade köregenskaper och därmed ökad olycksrisk så innebär det också ett ökat slitage på vägbanorna.

**På vintern fastnar många** överlastade lastbilar i uppförsbackar och lastbilar med släp hamnar lätt på tvären över körbanan. Båda sakerna orsakar stopp i trafiken och ger res-tidsförluster.

Fusket innebär också att konkurrensen snedvrids.

### Kräver fler trafikpolisier

**Det är trafikpolisens uppgift** att kontrollera den tunga trafiken för att hålla nere andelen fordon med överlast. I början av 1980-talet fanns nästan två tusen trafikpoliser i Sverige – i dag är de några hundra.

– Det är hög tid att prioritera polisens arbete för trafiksäkerheten och framför allt när det gäller kontroller av tung trafik. Trafikverkets mätningar visar på hur allvarlig situationen är, säger Caroline Drabe, vd på Riksförbundet M Sverige.



[Superlastbilen från Scania](#)



[Hånet mot Teslas lastbil: "Jättebra för att transportera chipspåsar"](#)



[Tesla Semi – nya lastbilen får 80 mils räckvidd och extremt lågt luftmotstånd](#)

# SVENSKA DAGBLADET

## 17. Absurda magplask och kult – 100 års bildesign

Robert Lagerström

Publicerad 2020-06-06

**Formgivning är a och o och kan avgöra om en bil blir en succé eller en flopp. Därför har designavdelningarna under de senaste 100 åren ansträngt sig för att ge fordonen egna formspråk. Och resultaten har varierat. Blev bilen snygg och fräck eller mest tokig?**



*Harley Earls konceptbil Cadillac Cyclone från 1959 var bland annat utrustad med radar.*

**I början var den** främst avsedd för att vara ett transportmedel. Med tiden blev bilen en symbol för det moderna livet med en egen visuell identitet via en uppseendeväckande formgivning.

”Kunskapen om bildesign har gått framåt. I dag ses den som en av de allra viktigaste faktorerna för att marknadsföra en bil”, sa den amerikanske bildesignern och konstruktören Harley Earl på 1930-talet.

Earl arbetade för giganten General Motors mellan åren 1927 och 1958 och betraktas av många som bilindustrins första superstjärna inom formgivning. Det var han som införde lermodellering i designarbetet, såg till att Cadillac fick fenor baktill och presenterade bilvärldens första konceptbil, Buick Y-Job. Earl var mannen bakom tongivande modeller som LeSabre och Chevrolet Corvette.

Men även en mästare kan misslyckas. Hans konceptbil Cadillac Cyclone från 1959 var inspirerad av rymdåldern, men mer tokig än vacker. Den ser ut som två raketer på fyra hjul och avgasrören mynnade ut framför framhjulen. Den hade dock en rad innovationer, bland annat rymde de svarta ”raketspetsarna” radar, som fungerade likt dagens adaptiva fartkontroll.



*Dymaxion 1933 var både fordon och farkost med högtflygande planer.*

### **Dymaxion från 1933**

Ett annat magplask är den amerikanske uppfinnaren Buckminster Fullers ansträngningar. Han ville bygga ett fordon som både kunde köras och flygas.

**Dymaxion hade** tre hjul och var sex meter lång, såg ut som en zeppelinare och uppträdde extremt ostadigt. Tre prototyper blev det, för efter en dödlig krasch var allt över i början av 1930-talet.

Och det är bara grädden på moset. Läs vidare för att se andra extrema ekipage som ligger på gränsen mellan det estetiskt tilltalande och det galna, absurda och överdrivna.



### **Messerschmitt KR 200 från 1955**

Bullig och kultförklarad. Efter andra världskriget behövde folk billiga fordon att transportera sig med. Därför började det byggas pyttesmå bilar, som Messerschmitt alias Kabinroller, vilken kunde göra 90 kilometer i timmen.



### Chrysler Ghia Streamline X "Gilda" 1955

Det rullande rymdskeppet skulle ha haft en turbinmotor, men så blev det inte. Däremot fick det tilläggsnamnet Gilda, från Rita Hayworth-filmen med samma namn. Ekipaget var ett samarbete mellan Chrysler och italienska Ghia.



### Renault Zoom från 1992

För att ta så lite plats som möjligt hade ekipaget infällbara hjul, som minskade längden med 35 centimeter till blott 2,3 meter. Zoom var en tvåsitsig konceptbil av Matra och Renault, med elmotor, högteknologiska lösningar och tre dörrar.



### **Chevrolet SSR från 2004**

Är den en pickup eller en roadster med plåttak? Nja, en slags kombination. Denna fula ankunge har en modern retrodesign, ett ganska litet flak och bara två sittplatser. Och så är den tung också. Vad ska man ha den till?



### **Devel Sixty från 2018**

Den ser ut att vara byggd för att storma helvetets portar. Det sanslösa fordonet som förstås byggs i USA drivs av en 6,7-liters turbodiesel på 720 hästar samt 999 newtonmeter. Pris? Cirka 4,5 miljoner kronor.

## 18. Bosch system larmar när mc-föraren råkar ut för en olycka

John Edgren 2020-06-08 12:35

Nu bygger teknikjätten vidare på sin stabilitetskontroll för motorcyklar. Bosch nya system Help Connect känner av om en olycka inträffar och skickar då datan till en larmcentral.



Nyligen genomförde [Euro NCAP](#) en större uppdatering av de egenskaper som väger tungt i institutets krocktester. Efter uppdateringen premieras bland annat system som kan ge information till räddningspersonal efter att olyckan har skett – allt från bilens position till hälsotillståndet hos åkande.

[Nu lanserar Bosch ett liknande system avsett för motorcyklar](#). Teknikjätten har döpt lösningen till Help Connect och är utvecklad inom företaget. Innan lansering har bolaget genomfört 18 krocktester där olika scenarier har analyserats. Ställt mot bilister löper mc-förare en 20 gånger så stor risk för att dö vid en olycka, så det behövs nya innovationer för att skydda dem.

2013 släppte Bosch säkerhetssystemet MSC som utgör en stabilitetskontroll, och Help Connect använder sig av tekniken som ingår i systemet.

En algoritm sitter i motorcykeln tröghetssensor – där samlar den in information från motorcykelns stabilitetskontroll och 100 gånger per sekund mäts allt från position och acceleration till roterande krafter och hojens lutning. Systemet ska omedelbart förstå om föraren har varit med om en olycka, eller till och med om personen välter sitt ekipage stillastående.

Det uppkopplade systemet skickar detaljerad information om olyckan via en app i förarens mobil till Bosch servicecenter – och de kan sedan ta frågan vidare till räddningstjänst.

Föraren kan dessutom lägga till andra som man vill ska kontaktas. Enligt bolaget kan deras lösning halvera tiden som det tar för räddningspersonal att vara på plats. Tyskland blir första land där man rullar ut Help Connect.

**Feber**

## 19. En BMW Isetta i Lego-form

AV BOBBY GREEN 2020-06-08 KL 18:20

**Skulle det vara något ni vill se bli verklighet?**

En bil man inte kan köpa från Lego än är BMW:s urgulliga lilla Isetta. Därför har Jimmi-DK gjort ett gäng renderingar och lagt upp just detta som idé på länken nedan. Om tillräckligt många röstar för att det här är något man vill ha tittar Lego på projektet och gör verklighet av det. Just nu har projektet 1980 stycken som backar det, och det är 562 dagar kvar att rösta för att man vill se den här i butikshyllorna. 10 000 stycken röster krävs för att projektet ska bli av.

### [BMW ISETTA - EN RIKTIG LEKSAKSBIL](#)

### [Lilla Isetta smugglade nio personer genom Berlinmuren](#)

[Nu berättar BMW om händelsen](#)

### [Artega har också byggt en eldriven Isetta-kopia](#)

[Din för 17.995 euro](#)

## 20. Arnolts nästan egna bilar

Publicerad 2020-06-09 7:00

Text Märten Carlsson

**En brittisk MG på italienskt vis byggd för USA? Begreppet hybridbilar var annorlunda förr.**



Stanley H. Arnolt, även kallad 'Whacky' Arnolt var en industrimagnat i Chicago. Han hade gjort en förmögenhet på båtmotorer åt flottan under kriget. Han var också bilentusiast, främst gillades sportbilar och efter kriget kom han att importera flera olika märken till USA, eller då främst Chicago.

Men Whacky Arnolt ville mer, han ville se sitt eget namn på bilarna. På Turinmässan 1952 kom han ett steg närmare det, då han samspråkade med Bertone, som var intresserad att bygga karosserna för den blivande Arnoltbilen, men vad skulle den byggas på då?

Valet föll på MG TD, som hos Bertone fick en större kostym med modernt snitt med plats för fyra.

Coupé och cabriolet erbjöds, och distributionen sköttes av Arnolt själv i Chicago med omnejd.

Med tanke på den geografiska begränsningen, Arnolt sålde bilarna i Chicago, var efterfrågan rätt stor med tanke på både det och priset. Prislappen var hela \$3145 när Arnolt-MG:n lanserades 1953. Det var ungefär lika mycket som en fullmatad Buick Roadmaster cabriolet.



Det planerades en serie på 200 bilar och det verkar funnits kalkyl för det, men det blev bara 103 stycken i slutändan. Det berodde på MG drog ur proppen, dom behövde motor och chassi själva för att klara av sluttampen av MG TD, som snart skulle ersättas av MG TF. Så Arnolt fick se sig om på nytt, han kände att han behövde en modernare bil med mera motor för att attrahera kunder. Hästkraftskriget hade just påbörjats i USA. Valet föll denna gång på Aston Martin DB2/4, och Bertone kontaktades igen.



Men samarbetet med Aston Martin skar sig rätt fort, Dom ville att bilarna skulle heta Aston Martin och inget annat, punkt.

Så det blev bara sex Bertonebyggda Arnolt-Aston Martins, och Han fick se sig om igen efter något passande att sätta sitt eget namn på.

Men däremellan beställde han en Bentley åt sig själv., Den fraktades raka vägen till Bertone för att få en kaross med Arnolts signum. Det var egentligen Giovanni Michelotti som då arbetade hos Bertone som höll i pennan.



Nu siktade Arnolt in sig på Bristol, liten tillverkare med hög kvalitet och en ny model som hette 404. Arnolt förhandlade fram att få köpa 200 chassin av den nya modellen. Han var lite pressad av Bertone som väntade ivrigt på att göra nya bilar, då inte kontraktet hade uppfyllts helt på MG-bilarna.

Väl hos Bertone förvandlade Franco Scaglione den eleganta britten till en flamboyant racerbil.



Den inte bara såg ut som en racerbil, den var det också. Arnolt bildade snabbt ett eget stall för att ställa upp i Sebrings 12-timmars 1955. Där kom Bristolbilarna på första, andra och fjärde plats i 2000cc klassen.

Och man vann Team Trophyn, något man kom upprepa året efter.

Arnolt-Bristolen fanns i fyra varianter.

Som ren racerbil med lättad kaross – Competition

En lite mer civiliserad racerbil – **Bolide**

Vanlig gatbil - **De Luxe**

Samt en **coupé**



Det var exklusiva bilar, det avspeglade sig i prislappen. En coupé kostade hela \$5995! - Det var mer än en Cadillac Eldorado.

Nu valde bara sex köpare coupémodellen, totalt gjordes det 142 Arnolt-Bristols mellan 1953 och 1959. Tolv bilar brann inne redan som nya, och idag känner man till 85 överlevande bilar.

När produktionen upphörde 1959 stod det kvar några osålda bilar och samlade damm, den sista såldes så sent som 1968.

Läs mer om:

[MG MGA 1600 Mk II – rå sportighet som Årets Klassiker?](#)

[Hardtoppen från Bjärred](#)

[Kolla där! 33 sidor MG-artiklar!](#)

## 21. Ny bok om Volvo 240

Publicerad Igår 15:00

Text Redaktionen

**Klassikers Fredrik Nyblad har gjort det igen. Nu har han skrivit en bok om Volvo 240/260. "En ren kärleksförklaring" menar författaren själv.**



Volvos mest tillverkade modell har nu också fått en egen bok, författad av Klassikers Fredrik Nyblad. "Volvo 240/260 – Från Svenssonbil till statslimousine" berättar om hur 240-serien togs fram och utvecklades under de 19 tillverkningsåren.

– Jag har haft möjlighet att intervjua många personer som på olika sätt varit centrala för utvecklingen av Volvo 240. Det är formgivare, ingenjörer och chefer, säger Fredrik Nyblad.

I boken finns bilder på prototyper och versioner som aldrig blev verklighet. Modeller som Turbo, 262C, 245 Transfer, Diesel och många fler har egna kapitel.

– Men det var också viktigt att få med mer än bara hårda fakta om modellen. Här finns också filmer, konstverk, leksaksbilar och till och med heminredningsprylar med 240-tema. Jag ville också visa att 240 är så mycket mer än en Svenssonbil och därför berättar var det viktigt att nämna artister som David Bowie, Kurt Cobain och Ozzy Osbourne som alla haft Volvo 240/260, säger Fredrik Nyblad.

Om du är intresserad av boken – skicka ett mail till: [bestallning@yahoo.com](mailto:bestallning@yahoo.com)



*”Volvo 240/260 – från Svenssonbil till statslimousine”  
är på 176 sidor och är utgiven av Trafik-Nostalgiska Förlaget.*

## Läs mer om:

### [Avsnitt 24: Raka D-stolpar, kombikarosser & Volvo 240](#)

[Studio Klassiker cirkulerar denna gång mycket kring den bil Fredrik Nyblad sänder ifrån: Volvo 240. Skapelsens krona enligt honom själv. Joakim Bergqvist och Claes Johansson är kanske lite mer avvaktande.](#)

### [Missade du Volvomuseets 240-utställning?](#)

[Till i maj skulle museets specialutställning om Volvo 240 ha pågått, men på grund av den pågående coronapandemin stängde Volvo Museum för besökare den 23 mars. Här får du chansen att se några av bilarna som visades upp.](#)

### [Volvo 240 på vita duken](#)

[Att Volvo 240 är en av film- och TV-branschens favoritbilar vet du säkert och kan nog komma på en rad rullar där en 240 rullar. Men har du sett de här?](#)

### [Volvo Museum visar specialutställning om 240](#)

[Volvos mest tillverkade modell föräras en specialutställning. I maj invigs Volvo Museums utställning om 240-modellen.](#)

### [Film: Volvo 242 GT!](#)

[Amazon och PV 544 sågs som pigga mellanklassare, särskilt i USA. De första 240-modellerna som kom hösten hösten 1974 kunde beskrivas på många sätt men sportighet var knappast det epiteta som kom högst upp på listan. Med 242 GT påbörjades 1978 en förändring mot mer körglada bilar.](#)

**SLUT**