



Marcos Mantara Spyder 1992–98

MOTORNYTT

Föregående

måndag 29 juni

fredag 26 juni

1. Tesla stäms för Autopilot
2. Tesla skriver batteriavtal med Panasonic
3. Nyblivna ägare vittnar om kvalitetsproblem i Tesla Model Y
4. EU granskar fusionen Fiat-Peugeot
5. Batterinyheterna som ger bättre elbilar
6. Mercedes elektriska turbo ska ge betydligt bättre gasrespons
7. Lotus nya plan: Nu är det eldrift som gäller
8. Volkswagen: Vi ska få ut 70 000 ID.3-bilar i år
9. Nya Citroën C4 och e-C4 presenterade – el, bensin och diesel
10. BMW M5 och M5 Competition facelift
11. Peugeot 508 laddhybrid som går sin egen väg på ett bra sätt
12. Nytt åkdon från Donkervoort
13. Ford slutar sälja Edge
14. Range Rover fyller 50 år
15. Biljägarens dröm
16. Att köra på tre hjul samt andra Citroën-trix
17. Skyltfonden delar ut 5 miljoner till projekt för trafiksäkerhet
18. Oljejättarna överens: Efterfrågan kommer rasa
19. Thed Björk fortsätter för Cyan Racing i WTCR
20. Familjens nya beslut för Schumachers vård
21. Ändrar klassiska formel 1-firandet

1. Tesla stäms för Autopilot: "Håller inte vad de lovar"

Publicerad 2020-06-16 kl 18:03

Tesla dras inför domstol för att ha marknadsfört Autopilotssystemet på ett vilseledande sätt Anklagelser som nu tillbakavisas av Tesla.



Tesla har flera gånger hamnat i blåsväder för att använda namnet Autopilot som kan ta över vissa delar av körningen själv, under överseende av föraren.

Många har misstolkat namnet och trott att det handlar om ett system som gör bilen helt och hållet självkörande, och att föraren därmed kan slappna av och ägna sig åt annat än bilkörning – med [ödesdigra konsekvenser](#).

Tesla har förtydligt i både bruksanvisningen och infotainmentsystemet att systemet bara ska användas på vägar det är avsett för och att föraren alltid måste vara uppmärksam. Men namnet är fortfarande kontroversiellt.

Nu anklagas Tesla i Tyskland för att ha använt namnet Autopilot på ett missvisande och vilseledande sätt. Anklagelserna kommer från en tysk motsvarighet till Reklamombudsmannen som stämmer Tesla och hävdar att marknadsföringen "inte håller vad den lovar".

Tillbakavisas av Tesla

Tesla har marknadsfört Autopilotssystemet med att bilen har "full potential för autonom körning", något som dock ska införas senare.

Teslachefen Elon Musk har flera gånger lovat nya funktioner och finesser till bilens system som ska kunna ta över körningen vid fler situationer, men det är alltså inte lanserat ännu och även när det dyker upp finns inget rättsligt regelverk kring den typen av autonoma bilar i Tyskland.

Tesla tillbakavisar anklagelserna och hävdar att systemen alltså i nuläget måste övervakas av föraren för att kunna användas säkert, vilket bilen också informerar om. Tesla bekräftar också att funktionerna som kommer göra bilen mer självkörande ännu inte är lanserade men att marknadsföringen kommer "hålla vad Tesla lovar" rent tekniskt.

"Att köra helt autonomt är inte möjligt", står det i Teslas svar.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Tesla pressas efter dödsolycka med Autopilot](#)

Hård kritik mot systemet som inte stängdes av trots flera varningar.



[Tesla tog bort Autopilot på distans: "Du har inte betalat"](#)

Bilköparen blev av med viktiga tillval och tvingas nu köpa dem separat.



[Så ska Teslas Autopilot undvika irriterande potthål](#)

Elon Musks nya idé är att låta Teslabilarna upptäcka potthål och komma ihåg dem till senare.

2. Tesla skriver batteriavtal med Panasonic

TT

2020-06-17 07:13

Den amerikanska elbilstillverkaren Tesla skriver avtal med japanska Panasonic.



Avtalet handlar om tillverkning och leveranser av litiumjonbattericeller vid Teslas fabrik i Nevada, som Panasonic investerat i och tillverkar celler i.

Läs mer: [Toyota och Panasonic startar gemensamt batteribolag](#)

Tesla åtar sig att köpa en viss mängd battericeller, medan Panasonic å sin sida åtar sig att tillverka en viss mängd under en tvåårsperiod, och företagen är även överens om ramverket för ett fortsatt samarbete efter det.

TT

RELATERAD ARTIKEL



[Tesla köper batteriföretag – bäddar för egen celltillverkning](#)

3. Nyblivna ägare vittnar om kvalitetsproblem i Tesla Model Y

Publicerad 2020-06-17 kl 12:47 text Maria Dahlin

Rapporter om lösa säkerhetsbälten och att baksätet inte sitter fast.



Efter att elbilstillverkaren Teslas fabrik i Fremont nyligen börjat leverera Model Y igen efter att ha varit nedstängd till följd av coronapandemin, rapporterar bilägare om stora kvalitetsproblem i sina nya bilar. Sajten [Electrek](#) berättar att flera nyblivna Model Y-ägare hört av sig till dem och berättat defekter som felpassningar av dörrar, lackproblem och att basen på säkerhetsbältet inte sitter ordentligt fastmonterat i stolen.

En av de större missarna är att baksätets sittdel inte satts fast i basen på vissa bilar.

Enligt [Electrek](#) ska Teslas chef Elon Musk nyligen ha skickat ut ett internet mejl till sina anställda att det är extremt viktigt att de ökar produktionen av Model Y och minimerar korrigeringsbehoven. Han ska personligen göra inspektionsronder vid produktionslinan varje vecka för att se till så att inte monteringsmissar görs.

Läs mer om:

[Klart: Tesla Model Y får dragkrok – får dra 1 600 kilo](#)

[Tesla Model Y får värmepump – ger längre räckvidd på vintern](#)

[Tesla vill bygga fabrik nära Berlin](#)

[Tesla Y – stämningsdödaren](#)

[Nya Tesla Model Y – bilder och fakta](#)

4. Batterinyheterna som ger bättre elbilar

Publicerad 2020-06-16 kl 19:34 text Erik Söderholm

Runt hörnet finns flera nyheter som kommer innebära bättre elbilsbatterier. Men de stora genombrotten dröjer och ingen av dem kombinerar alla fördelar, enligt en ny rapport.



Många är nyfikna på framtidens batteriteknik som kommer hamna i elbilar om några år och vissa kanske till och med väntar med sitt elbilsköp tills batteritekniken blivit bättre.

Nu presenterar [Internationella energirådet, IEA, en rapport](#) som visar att det förmodligen kommer dröja ganska många år innan nästa stora genombrott för elbilsbatterierna. Samtidigt har dagens litiumjonbatterier utvecklats enormt jämfört med för bara några år sedan.

Under de kommande fem till tio åren kommer nästa generation litiumjonbatterier dyka upp på marknaden. Största fördelen blir att de använder betydligt mindre nickel och har högre energitäthet än dagens batterier. Det ger längre räckvidd jämfört med ett batteri med dagens teknik som är lika stort.

Men ungefär där går också gränsen för vad litiumjonbatterier klarar av, tror IEA.

Läs också: [Tesla siktar på ny batteriteknik – ska klara 160 000 mil](#)

Efter 2030 kommer en del ny teknologi som kan ta elbilsbatterierna vidare ett steg till. Hit hör exempelvis [litiumluftbatterier](#) och [solid state-batterier](#) där den flytande elektrolyten ersätts med fast.

Allt detta kan ge både billigare batterier, snabbare laddning, längre hållbarhet, mindre brandrisk och längre räckvidd.

”Men ingen enskild teknologi kan skörda alla fördelar samtidigt. Dessutom kommer utvecklingen och utrullningen av dessa nya teknologier ta tid även om prestandan redan bevisats i ett laboratorium”, skriver IEA.

Priserna för elbilsbatterier har fallit från 1 100 dollar per kilowattimme 2010 till 156 dollar per kilowattimme 2019. Det genomsnittliga elbilsbatteriet har samtidigt ökat i kapacitet från 37 till 44 kWh.

Relaterade artiklar



[Här är elbilsbatteriet som ger räckvidd på 100 mil](#)

[Ny teknik ska ge billigare batterier för elbilar – med betydligt längre räckvidd.](#)



[Tesla siktar på ny batteriteknik – ska klara 160 000 mil](#)

[Tesla utvecklar en ny typ av elbilsbatteri som ska pressa ned priset och ge betydligt längre livslängd.](#)



[Nytt solid state-batteri ska ge elbilar längre räckvidd](#)

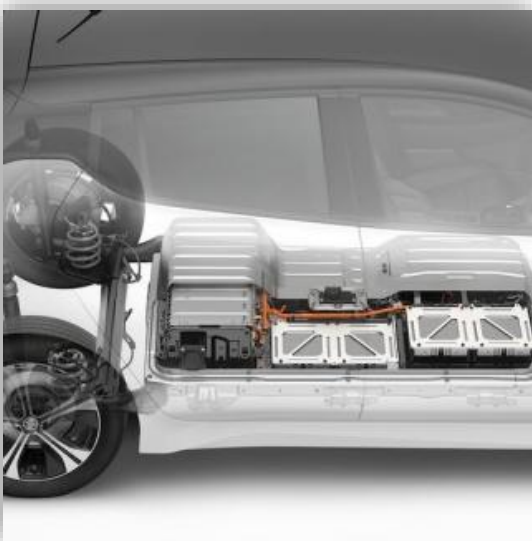
[Samsung har tagit fram en ny typ av elbilsbatteri som förlänger räckvidden och halverar batteristorleken.](#)



[Mercedes plan: Organiska elbilsbatterier – som går att kompostera](#)
Organiska batterier som går att kompostera.



[Här är elbilsbatteriet som ger räckvidd på 100 mil](#)
Ny teknik ska ge billigare batterier för elbilar – med betydligt längre räckvidd.

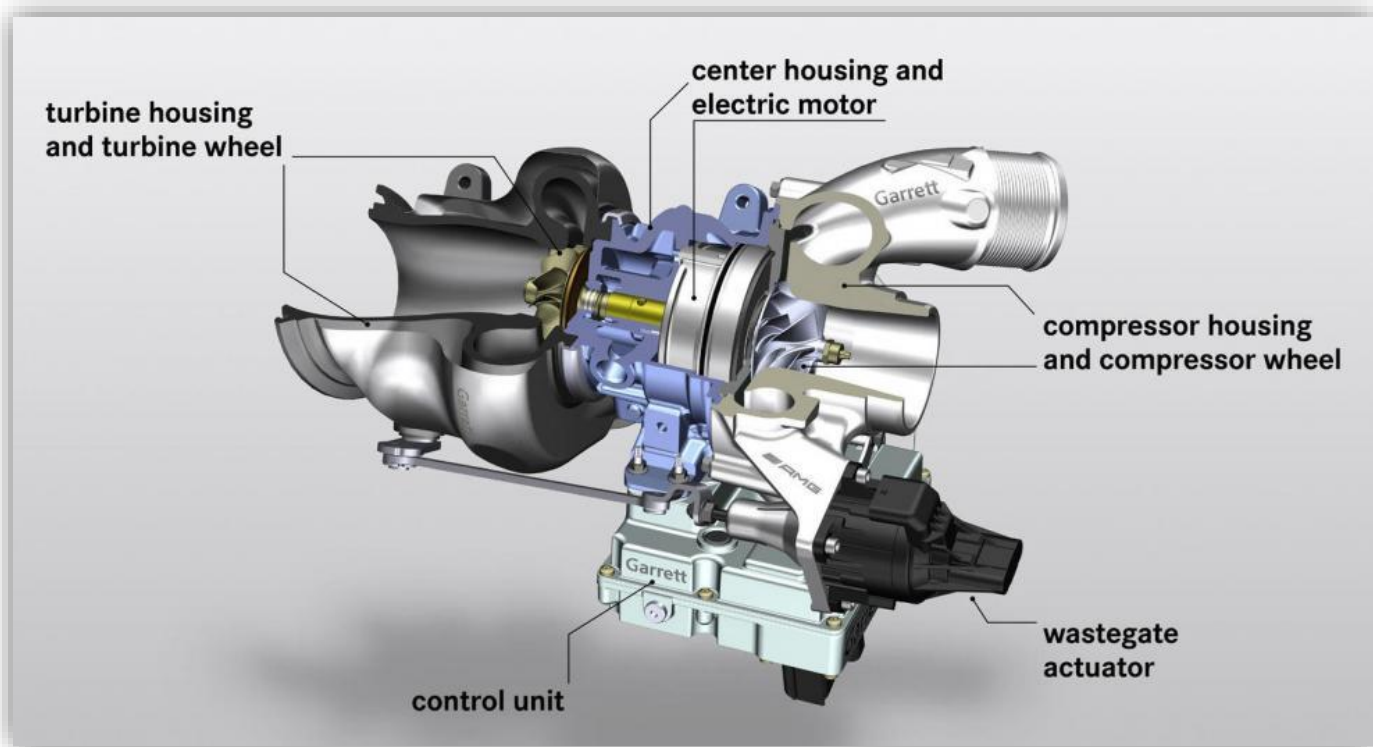


[Ny typ av solid state-batterier ger tio gånger högre strömtäthet](#)
Forskare på Chalmers har tagit fram en ny typ av solid state-batteri.

5. Mercedes elektriska turbo ska ge betydligt bättre gasrespons

Publicerad 2020-06-17 kl 12:13 text Erik Söderholm

Mercedes AMG-modeller får snart så kallad eTurbo-teknik som ska minska risken för turbofördröjning.



Mercedes elektriska turbo ska ge betydligt bättre gasrespons

För bara några årtionden sedan sågs turbomotorer som något exotiskt och ovanligt. Sedan dess har de blivit mer eller mindre standard hos nästan alla stora biltillverkare.

Det stora genombrottet kom med den så kallade downsizingtrenden där motorerna plötsligt skulle bli betydligt mindre för att sänka utsläppen i körcykeln. Nu pratas det istället om att motorerna kan [behöva bli större igen för att klara nya utsläppskrav](#).

Trots omställningen till elbilar kommer förbränningsmotorerna bli kvar ett tag till, och Mercedes visar nu upp ett intressant sätt för att lösa en av nackdelarna med turboladdade motorer, nämligen turbofördröjningen eller det så kallade turbolagget.

Mercedes ska använda en så kallad elektrisk turbo där en del av tekniken hämtats från F1-världen. Integrerat i turbon finns en minimal elmotor som snabbar upp responsen inte bara från stillastående utan också vid högre varvtal.

Mercedes är inte först med att experimentera med elektrisk turboladdning, det är något flera andra tillverkare också tittat på de senaste åren. Mercedes ska först lansera den nya eTurbo-tekniken i AMG-modellerna men eventuellt kan den även hitta in i det vanliga modellprogrammet senare.

[Efter downsizing – här är nya motortrenden](#)

6. EU granskar fusionen Fiat-Peugeot

2020-06-17 16:26

EU-kommissionen ska granska om samgåendet av Fiat Chrysler och Peugeot strider mot konkurrensreglerna när det gäller skåpbilar.



”Skåpbilar är viktiga för såväl enskilda som för små och stora företag när det gäller att leverera gods och erbjuda tjänster till kunder. Vi kommer att noga undersöka om det föreslagna samgåendet kommer att negativt skada konkurrensen på den här marknaden”, säger EU:s konkurrenskommissionär Margrethe Vestager i ett uttalande.

Särskilt i 14 namngivna EU-länder – dock inte Sverige – är kommissionen orolig för fusionens konsekvenser.

Besked i frågan utlovas till den 22 oktober i år.

Samgåendet mellan Fiat Chrysler och Peugeot-bolaget PSA skulle skapa världens fjärde största biltillverkare.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

[Biljättarna som utvecklar autonoma fordon tillsammans](#)

[Fiats elbil – med ”Sherpa-läge” och unik finess](#)

[Bromsen i för Fiat Chrysler](#)

7. Lotus nya plan: Nu är det eldrift som gäller

Publicerad 2020-06-16 kl 14:41 text Erik Söderholm

Brittiska sportbilmärket tänker inte gå omvägen via hybriddrift.



FILM: <https://youtu.be/3VoMlYfS9w>

Många sportbilmärken har hittills hållit sig borta från eldrivlinor på grund av de tunga batterierna. Men Lotus, som nu kört igång den största utvecklingsplanen i märkets 70-åriga historia, tänker tvärt om.

Lotus har redan visat upp [superbilen Evija](#) som är eldriven, och under ledning av Volvo-ägaren Geely ska märket som gjort sig känt för avancerad lättviktsteknik nu satsa helhjärtat på eldrift.

– **Eldrift passar väldigt bra** i sportbilar – vridmomentet, viktfordelningen, designen och flexibiliteten i kördynamiken. För mig innebär det att eldrift är den bästa teknologin för sportbilar, säger Lotuschefen Phil Popham i en intervju med [Auto Express](#).

Lotus tänker inte ens ”gå omvägen” via hybriddrift.

– **En av utmaningarna** med hybriddrift är att man släpar på både en liten förbränningsmotor och batterier och elmotorer, vilket går emot filosofin i sportbilar som är kompakt paketerade. Man vill sänka vikten och öka prestandan för att få rätt dynamik.

Phil Popham vill inte utesluta att märket bygger en suv-modell, som de flesta konkurrenter redan gjort. Men den står inte högst upp på prioriteringslistan.

– **Vi fokuserar inte** på suvar i nuläget men vi utesluter inte något segment, varken crossovers, sportsedaner eller GT-bilar. Det det måste tydligt vara en Lotus.

Nästa generation Lotusmodeller dyker upp mot slutet av 2022. Övergången till eldrift kommer förmodligen innebära högre prislappar för Lotusmodellerna, men det görs också för att öka vinstmarginalen och göra märket mer åtråvärt.



8. Volkswagen: Vi ska få ut 70 000 ID.3-bilar i år

Redaktören bytbil 2020-06-17

I dag öppnade beställningarna för den efterlängtdade elbilen Volkswagen ID.3. Om drygt två månader får de första kunderna sina elbilar. – Det har varit en mycket bra start med många kunder som redan omvandlat sina bokningar till riktiga beställningar, säger Volkswagens informationschef Marcus Thomasfolk.



Volkswagens nya elbil ID.3 premiärvisades redan på Frankfurts bilsalong i september 2019. Fabriken i Zwickau invigdes i november förra året. Tiotusentals europeer har förbokat den upphausade elbilen, men det är först i dag de kan göra en slutlig beställning.

– För våra förbokare har vi 30 000 First Edition bilar som alla är reserverade, vi har fler som väntar på dem om alla inte beställs. Efterfrågan på elbilar har öka, många vill hålla luften ren efter coronan. Men det är klart att pandemin försvårat lite för oss, säger Christine Leuderalbert under ett webbsänt pressevent på onsdagen.

Trots coronapandemin hoppas Volkswagen att ID.3 ska bli en av Europas absolut mest sålda elbilar i år.

– Vi hoppas leverera mellan 65 000 och 70 000 ID.3 i år, säger Christine Leuderalbert, Volkswagens produktchef för ID.3.

De svenska priserna för den välutrustade lanseringsmodellen startar på 419 900 kronor, innan avdrag på 60 000 kr för klimatbonus.

– Äntligen är det dags! Vi ser verkligen fram emot att kunna öppna orderboken och inom bara några månader börja leverera vår helt nya elbil som vi tror så mycket på. Intresset här i Sverige är fortsatt mycket högt och förbokarna längtar efter sin bil, säger Sten Forsberg, chef Volkswagen Sverige.

De första bilarna saknar vissa delar av mjukvaran. Vid marknads lanseringen i september kommer nämligen App Connect-funktionen och avståndsfunktionen i Head-Up-display ännu inte att ha aktiverats. Volkswagen har haft en del utmaningar med mjukvaran och kunderna får åka in till sin återförsäljare för att få bilen uppdaterad. Senare kommer ID.3 likt Tesla att kunna uppdateras över nätet.

– De första uppdateringarna kommer att ske via handlarna. Vi förklarade redan förra veckan att bilen är så kul att köra, så vi behöver inte ge de här två finesserna ännu, men vi lovar att uppdatera bilen. Det är en cool display, så den kommer, säger Christine Leuder-albert.

Den som vill provköra ID.3 i Sverige får ge sig till tåls till oktober, då anländer demobilarna till Volkswagenhandlarna här hemma.

Relaterade artiklar



[Svenska Volkswagen: "ID.3 kommer i slutet av sommaren"](#)



[Äntligen - då får svenska kunderna sina Volkswagen ID.3-bilar](#)



[Här parkerar Volkswagen 1000-tals ID.3-elbilar](#)



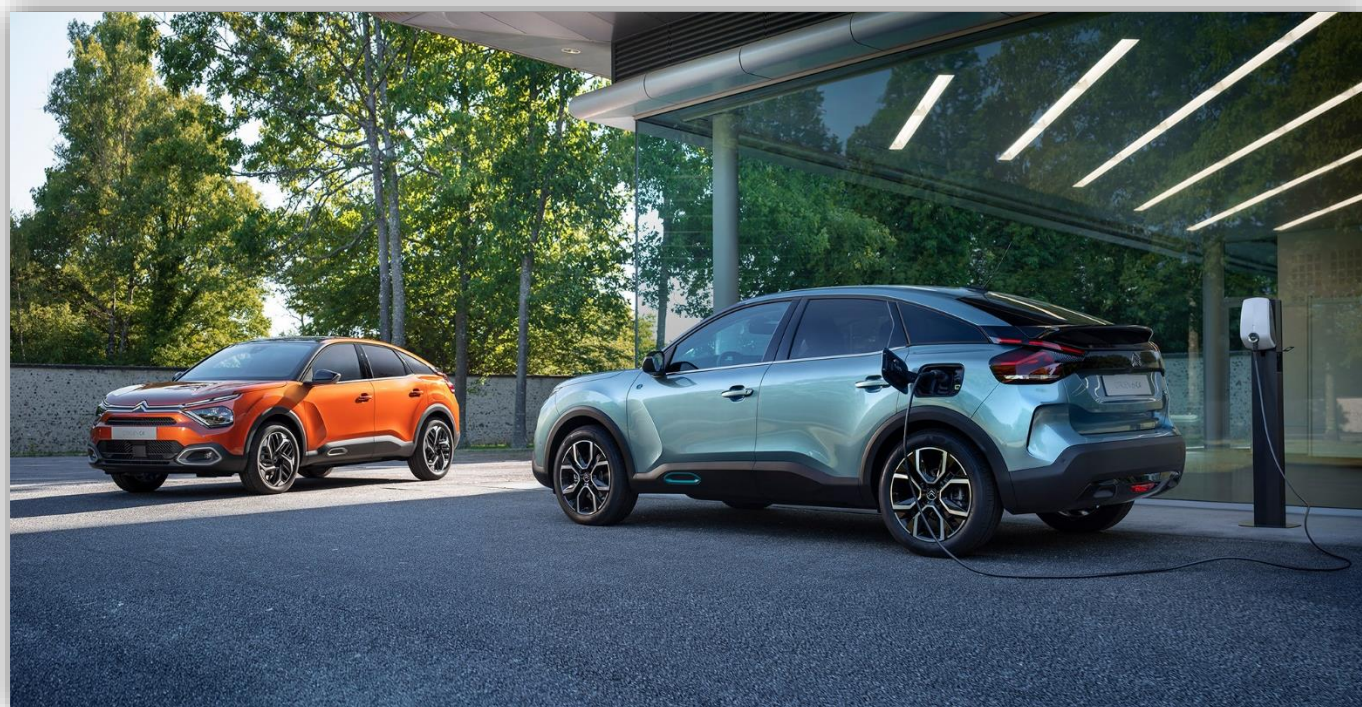
[Första bilden: Nya Volkswagen ID.4 utan maskering](#)

9. Nya Citroën C4 och e-C4 presenterade – el, bensin och diesel

Mattias Rabe

16 juni 2020

Fransmännen är otåliga och kan inte vänta till det stora datumet, så i dag presenterar de första bilderna på och informationen om nya Citroën C4 samt helt elektriska e-C4.



Först den 30 juni var det tänkt att världen skulle få beskåda nya [Citroën C4](#) för första gången, men i dag, fjorton dagar i förväg, har den franska biltillverkaren släppt bilder och kort information som berättar om märkets nya "C-segmentare".

Citroën C4 lades ned 2018, bortsett från den sedan som fortfarande saluförs i vissa delar av världen. Efter glappet på ett par år är det alltså dags för comeback och det är inte förmodligen inte antalet drivline-alternativ som kommer att bli den stora snackisen framöver, utan i stället kommer mångas fokus sannolikt att hamna på modellens förvandling. Från att ha varit en traditionell bil inom den så kallade golfklassen blir nya C4 ännu en C-segmentstor crossover-suv, inte helt olik exempelvis [Toyota C-HR](#).

C-segmentet är en av Europas mest lukrativa bilklasser med nästan 28 procent av marknaden under 2019. Samtidigt är suvarna ständigt på frammarsch och äter snart upp en större del av kakan som heter Europas bilmarknad. Att Citroën då kombinerar dessa båda kan ses som logiskt, trots att de lämnar det traditionella C-segmentet med en lika traditionell halvkombi.

Precis som andra nyligen presenterade PSA-modeller kommer nya C4 att erbjudas med bensin-, diesel- och elmotorer. Med andra ord kommer det att finnas en drivlina för varje smak. Den elektriska modellen får en tilläggsbokstav, som övriga elektriska PSA-modeller, i form av ett "e". Således e-C4.



Tyvärr bjuds det inte på några specifikationer i dag, vi får snällt vänta till den 30 juni för att få ta del av alla siffror. Men sedan tidigare vet vi att C4 byggs på nytvecklade CMP-plattformen som vid eldrift heter e-CMP. Det har snackats om både 50 kWh och 60 kWh-batteri (förstnämnda storlek mest trolig) samt räckvidd på runt 35 mil. De mindre koncern-syskonen, bland annat [DS 3 Crossback E-Tense](#), [Peugeot e-208](#) och [e-2008](#) samt [Opel Corsa-e](#), har 50 kWh och 32-34 mils räckvidd.

Citroën meddelar att lanseringen av nya C4 och e-C4 äger rum under andra halvan av 2020.



Raka och rena linjer, ratt som är aningen tillplattad upp- och nedtill, head up-display på plastskiva. Här har du nya C4:s interiör.

[GALLERI](#)

[Nya Citroën C4 och e-C4](#)

[7 bilder](#)



10. BMW M5 och M5 Competition facelift officiella

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-06-17, 01:02

Nyligen gjorde BMW en ansiktslyftning av sin 5-serie. Nu är det dags för värstingarna i klassen: M5 och M5 Competition.



[BMW:s ansiktslyftning av 5-serien](#) är försiktig och bjuder på putsning av lampor och en del andra yttre detaljer. De största nyheterna är ett mer avancerat infotainmentsystem och framförallt fler laddhybrider, bland annat som kombi.

Vid lanseringen av den uppiffade 5-serien berättades det att en M5 skulle komma, men någon M5 Competition nämndes inte. Inte heller visades några bilder på de två toppmodellerna. Nu är de äntligen officiella.

De båda M5-modellerna har en 4,4-liters V8 med dubbelturbo. I M5 ger motorn 600 hästkrafter och ett vridmoment på 750 Nm. Det gör det möjligt att klara av 0-100 km/h på 3,4 sekunder.





FILM: https://youtu.be/OTdJAJ_8FyE

M5 Competition är trimmad till 625 hästkrafter. Vridmomentet är samma, 750 Nm, men över ett större varvtalsregister. Tillsammans kapar det 0,1 sekund på 0-100-sprinten. 200 km/h når M8 Competition på 10,8 sekunder, vilket är 0,3 sekund snabbare än vanliga M8. Toppfarten är begränsad till 250 km/h, men genom tillval blir toppfarten 305 km/h. Automatlådan har 8 växlar. Fyrhjulsdriften kan kopplas ur så att bilen blir bakhjulsdriven om man vill drifta.





Utöver 25 extra hästkrafter har M8 Competition styvare motorfästen och stötdämpare från M8 Gran Coupe.

Vi har i dagsläget bara svenskt pris för M5, vilket är 1.167.500 kr. Prispåslaget för Competition-utförande är 9.000 euro.







[BMW M5 Competition har inte 625 hk/750 Nm – snarare runt 690 hk/900 Nm](#)

[Test: V8 mot el – Tesla Model S mot BMW M5 och Dodge Challenger](#)

[Vi provkör nya BMW M5 – nu med fyrhjulsdraft](#)

[BMW 5-serien uppdateras - fler laddhybrider och bättre infotainment](#)



Magnus Fröderberg

11. Peugeot 508 laddhybrid som går sin egen väg på ett bra sätt

Eric Lund

Publicerad 2020-06-16

Peugeot håller kombikarossens fana högt och lanserar en laddhybrid som kan locka både privatköpare och tjänstebilsförare. På ett positivt sätt går den lite vid sidan av allfarvägen.



Peugeot's emblem består i ett lejon, men de nya positionsljusen som även alternerar som blinkers ger snarare 508 huggtänder som påminner om en orm.

Mycket i bilvärlden likriktas. Utvecklingen drar mot suvar i olika storlekar och under skalen blir tekniken alltmer identisk, åtminstone i den stora bulken av vardagsbilar.

Men det finns en och annan fisk som envisas med att simma mot strömmen. Andra generationen Peugeot 508 i kombiutförande är en sådan – på flera sätt.

Den traditionella kombi är en biltyp som mött tufft motstånd från suvarna. Många biltillverkare har betraktat slaget som förlorat och helt upphört med kombikarosser.

Franska Peugeot har lång tradition av att göra riktigt rymliga kombibilar. 1970-talets 504 Break och 1980-talets 505 Break var laståsnor som fick till och med Volvos herrgårdsvagnar att verka lite förkrympta. Även 1990-talets 406 Break anslöt till den skolan. Samtidigt var Peugeot's bilar bekvämare och mer inbjudande än "tegelstenarna" från Torslanda. (Framför allt brittisk motorpress gillade att omtala den kantiga designlinjen som "Volvo bricks".)

Nya 508 SW håller bara delvis den fanan högt. Rymlig är den nämligen inte – och det finns nog en tanke med det. När nästan alla andra bilar svullnar uppåt (suvarna, alltså) gör Peugeot istället en riktigt slank, lågbyggd kombi. Snygg? Det ligger i ögat hos betraktaren, men onekligen är det en bil som sticker ut i trafikbilden.



Den verkar ha en låg angreppsvinkel, nya Peugeot 508. Men det är delvis en synvilla, 508 är ungefär lika hög som Volvo V60. Ändå känns den trängre.

Men en jämförelse av de utvändiga måtten visar att Peugeot 508 SW faktiskt bara är tolv millimeter lägre än Volvo V60. Den franska designavdelningen har lyckats med sitt uppsåt – att göra en bil som ser lägre ut den är.

Ändå känns bilen påtagligt låg även vid närkontakt. Att kliva in i baksätet tvingar till exempel även ganska korta personer att hålla god ordning på skallen, annars är det lätt att bonka i övre karmen. Motstridiga budskap kan tyckas.

Väl på plats sitter man hyfsat behagligt i baksätet, men dynan är monterad påfallande högt. Det gagnar benutrymmet, men stjälar onekligen en hel del plats för huvudet. Känslan är att baksätet är trångt för sin storlek, men att det kan passa korta och medellånga personer bra även på långfärd.



*Som taxi lär inte Peugeot 508 passa.
Baksätet är bra för korta och medellånga, men istället är ganska trångt.*

Måhända är det batteriet som sätter de bakre passagerarna i högsäte. Under dynan ligger nämligen ett sådant med 11,8 kilowattimmars (kWh) kapacitet. Peugeot 508 i laddhybridutförande siktar rakt mot etablerade konkurrenter som Kia Optima SW Plug-In Hybrid och Volkswagen Passat GTE.

Det är tjänstebilsfavoriter som även lockar en och annan privatköpare. Laddhybridernas på papperet låga förbrukning och utsläpp av koldioxid ger bonus i det svenska skattesystemet, vilket även slår igenom på förmånsvärdet som tjänstebilsföraren skattar för. Inte konstigt att det blivit rusning efter just laddhybrider. När batteriet är tomt går det att köra vidare med förbränningsmotorn, även om det då är en onödigt tung bensinbil kan tyckas.

Enligt broschyren väger 508 SW som laddhybrid 1 905 kilo. Samma bil med enbart 1,6-liters bensinmotor väger 1 549 kilo, en skillnad på hårresande 356 kilo. Jämfört med den tyngsta dieselversionen väger laddhybriden "bara" 113 kilo mer. (Enligt Transportstyrelsen väger den blå testbilen 1 878 kilo, det vill säga ovanligt nog mindre än vad faktabladet för modellen som helhet anger.)

Vad 356 extra kilogram att kånka på betyder för bensinförbrukningen lär det vara svårt att få konkreta bevis för. Men med tanke på hur hårt bilindustrin numera jagar varje gram för att spara droppar förstår man i alla fall att det krävs mycket eldrift för att "köra i kapp" den högre vikten.

Peugeot 508 SW hybrid ska kunna köras 52 kilometer på eldrift. Därmed hamnar den nästan på par med de två tuffaste konkurrenterna, Kia och Volkswagen med 53 respektive 56 kilometer. (Samtliga siffror enligt WLTP-mätnormen.) Det innebär att en stor del daglig pendling kan ske utan att bensinmotorn behöver starta, och då är förstås miljökalkylen gynnsam.

Kvick är dessutom 508 SW Laddhybrid. Systemeffekten (bensin och el) anges till 225 hästkrafter, även om motorerna var för sig ger 180 respektive 110 hästkrafter. Det ger bra vardagsprestanda och den åttaväxlade automatlådan arbetar i bra harmoni. Kombin finns endast i framhjulsdrevet utförande. Den köpare som vill ha en fyrhjulsdreven laddhybrid från Peugeot får välja mjukis-suven 3008 som har hela 300 hästkrafter i systemeffekt.



En genuint personlig och trivsamt förarmiljö som dessutom har god funktion.

508 SW hybrid kostar i enklaste utförandet Allure 452 050 kronor, men Peugeot har i skrivande stund kampanjer som ger rabatter på 50 000–55 000 kronor. Testbilen är i det mest påkostade utförandet som kallas GT för 454 900 kronor (ordinarie pris 509 900 kronor).

Då ingår bland annat en behaglig stolsklädsel av alcantara och nappaläder och invändig dekor med träutseende.

Det sistnämnda är kanske inte avgörande för ett bilval. Men instrumentpanelen i Peugeot 508 skiljer sig från det mesta övriga på marknaden. Svepande former och ytor som bryts mot varandra på ett spännande och nytänkande sätt. Dessutom det som blivit Peugeots signum på senare år: den lilla ratten och instrumentgruppen som tronar så högt upp att den syns ovanför rattkransen. Om man gillar det sistnämnda är också en smaksak, precis som bilens design.

För tillfället sliter bilköparna, trots pandemi och samhällskris, laddbara bilar ur händerna på återförsäljarna. Hur det ser ut efter nyår är däremot svårt att sia om, det ryktas att regeringen tänker minska förmånerna för laddhybriderna för att i än högre grad elda på försäljningen av rena elbilar. Och om det plötsligt inte blir fullt så lönsamt att välja en laddhybrid kan Peugeot i alla fall locka en och annan köpare med en bilmodell som sticker ut.

Specifikationer | Peugeot 508 SW GT plug-in hybrid

| | |
|------------------------------------|---|
| Grundpris: | 509 900 kronor. |
| Förbrukning: | 1,6 liter/100 km (WLTP). |
| Koldioxidutsläpp: | 34 gram/km (WLTP). |
| Kväveoxidutsläpp: | 17,1 mg/km. |
| Motor: | 1,6-liters fyrcylindrig bensin, turbo plus elmotor. |
| Kraftöverföring: | 8-växlad dubbelkopplingsväxellåda, framhjulsdraft. |
| Skatt: | 360 kronor. |
| Max effekt: | 225 hästkrafter (systemeffekt). |
| Max vridmoment: | 360 newtonmeter (systemmoment). |
| Tjänstevikt: | 1 905 kg (testbilen 1 878 kg). |
| Längd/bredd/höjd (i meter): | 4,78/1,86/1,42. |
| 0–100 km/h: | 8,7 sek. |
| Toppfart: | 240 km/h (135 km/h på eldrift). |

Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

En liten bensinmotor med turbo, bara 1,6 liter, arbetar tillsammans med en elmotor. Tillsammans ger de 225 hästkrafter och bildar en väl fungerande enhet med den åttaväxlade automatlådan.

Ekonomi

Betyg: 3 av 6

I skrivande stund kampanjar Peugeot sina alldeles nya bilmodeller. Ordinarie pris är förvånansvärt högt. Knappt 36 000 kronor avgår i form av miljöbonus från staten, men det gäller även konkurrenterna.

Miljö

Betyg: 5 av 6

34 gram koldioxid per kilometer är inte en siffra som har så mycket med verkligheten att göra. Men 52 kilometers räckvidd på eldrift – i bästa fall – är praktiskt användbar miljöhänsyn. Med fulladdat batteri avlastar elmotorn bensinmotorn så att förbrukningen hålls i schack.

Köregenskaper

Betyg: 4 av 6

En behaglig bil att köra, förutsatt att man kommer överens med den lilla ratten. Köregenskaperna är lagom alerta för biltypen med prioritet på komfort snarare än sport. Bra in-nerutrymmen fram, halvbra bak.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

508 fick fem stjärnor av Euro NCAP när den krocktestades och bedömdes 2018. Sedan dess har kriterierna höjts, men det mesta talar för att 508 står sig som en säker bil. Förarstöds-systemen är inte så utbyggda jämfört med de allra mest framstående konkurrenterna.

Helhet

Betyg: 4 av 6

En bil som på ett positivt sätt går sin egen väg i fråga om design och paketering. Behaglig att färdas i och med laddhybridtekniken som möjliggör eldriven körning kan det resultera i attraktiv totalekonomi.

Två rivaler



Kia Optima Sportswagon Plug-In Hybrid

415 700 kr.

205 hästkrafter.

33 gram/km.



Volkswagen Passat Sportscombi GTE

469 900 kr.

218 hästkrafter.

36 gram/km.

Eric Lund

Feber

12. Nytt åkdon från Donkervoort

AV BOBBY GREEN

2020-06-17 KL 16:00

Det här är D8 GTO-JD70

DONKERVOORT D8 GTO-JD70

THE FIRST 2G SUPER SPORTS CAR

FILM: <https://youtu.be/bnnVK5UxIBY>

Visst är det kul med en biltillverkare som gör något som inte ser ut som allt annat där ute? Donkervoort är precis en sådan och nu presenterar de nytt. Visst, den ser i princip ut som det företaget har byggt tidigare, men den är ändå väldigt ball. D8 GTO-JD70 heter den och endast 70 stycken kommer att byggas. Siffran kommer från att man hyllar grundaren Joop Donkervoort som i år fyller just 70.

Under huven sitter en turbomatad femma på 2,5 liter hämtad från Audi. Här ger den 420 hästar och 520 newtonmeter i vrid. Till motorn sitter en fempetad manuell låda som ser till att driva bakhjulen. Effekten räcker gott och väl eftersom hela ekipaget bara väger 700 kilo. Det gör att bilen tar sig från 0-100 km/h på bara 2,7 sekunder, 0-200 på 7,7 och slutligen tippar 280 km/h.

Översatt av Googele: "JD70 har gått utöver de normala måtten för acceleration, bromsning och hornhinna ring så vi använder G-krafter nu. Bilen är en ren förarmaskin som inget annat på marknaden. JD70 är destillation av allt vi vet och allt vi har satt på vägen och travet, från bandagar och från kundsamtal och, naturligtvis, från Joops egna idéer om vad en superbil ska vara för dess förare."



[Xcar kör Donkervoort D8 GTO Galen!](#)



[Naken kolfiberversion av Donkervoort D8 GTO Bare Naked Carbon Edition](#)



[Donkervoort D8 blir GT och får tak Hollands svar på TVR utvidgar modellprogrammet](#)

13. Ford på gränsen – slutar sälja Edge

Jan-Erik Berggren 17 juni 2020

Ford har redan plockat bort mellanstora suven Edge från handlarna i Europa, och nu ser modellen ut att gå samma öde till mötes i USA. Om Ford slutar att bygga Edge hotar det bilfabriken i kanadensiska staden Oakville.



Det är analysföretaget AutoForecast som avslöjar Fords planer att ytterligare minska sitt modellprogram. [Ford Edge](#) var en gång en storsäljare men vikande försäljning och utökad konkurrens i segmentet för mellanstora suvar har fått Ford att få kalla fötter.

Enligt tidigare planer skulle en ny Ford Edge presenteras i juni 2023 och bilen skulle byggas på en helt ny plattform. Men planerna har ändrats och därmed är också Fords bilfabrik i Oakville, Ontario, hotad. 4 200 personer arbetar i fabriken som nu kanske måste stängas för gott.

Ford hoppades sälja 25-30 tusen Edge bara i Europa men förra året var försäljningen nere på 8 800 bilar, en nedgång med 7,5 procent jämfört med 2018. Edge presenterades så sent som 2016 och försäljningen vek relativt snabbt efter lanseringen. i USA har Edge framför allt sålt bra till företaget och i fjol levererades 138 500 Edge totalt.

Förra året plockade Ford bort modellerna Flex och Lincoln MKT från fabriken i Oakville och Ford planerar också att flytta produktionen av Lincoln Nautilus till Kina. Edge är nu den sista modell som Ford bygger i Kanada. Ford bygger också två V8-motorer i Kanada.

Ford planerar nu får en rad nya suvar där Bronco, Bronco Sport och Escape ska ta över efter Edge.

Ford Edge byggs även i Kina och det finns ännu inga beslut om modellen ska fortsätta att byggas och säljas där. Troligen får Edge leva kvar i Kina tills försäljningen av dagens generation börjar svikta även där. Det är osannolikt att Ford utvecklar en ny generation Edge bara för den kinesiska marknaden.



14. Range Rover fyller 50 år

Av Tobias Mersinger, Publicerad 2020-06-17, 14:35

Idag fyller anrika Range Rover 50 år. Modellen, som nästan på egen hand skapade lyxsuvsegmentet, föddes dock knappast med en silversked i munnen och har bytt ägare mer än en gång. Häng med på en liten historielektion!



FILM: <https://youtu.be/F8Z8rQV3GYs>

Det går knappast att återberätta Range Rovers historia utan att nämna den nog mest ikoniska bergsgeten från England, nämligen Land Rover Defender. Inspirerad av en amerikansk Jeep som lämnades kvar av amerikanska styrkor efter andra världskriget och som sedan användes flitigt på gården, utvecklade Rovers designchef Maurice Wilks en egen version av den odödliga terrängbilen.

1947 skapades således en prototyp vid namn Land Rover som byggde på ett Jeepchassi och även använde dess axlar; den presenterades för styrelsen och fick grönt ljus för en mindre produktionsserie. Att produktionen beviljades är kanske inte så konstigt med tanke på att Maurices bror Spencer innehade posten som verkställande direktör hos Rover.

Året efter släpptes alltså den kantiga tredörrars terrängbilen med permanent fyrhjulsdraft som kom att bli en ikon för engelsk bilbyggarkonst. Färgutbudet för de första modellerna var tämligen begränsat eftersom kulören köptes in från militärens överskottslager. Det enda man kunde välja var olika nyanser av ljusgrönt, samma kulörer som användes för att måla cockpiten på flygplan.

Redan i början av 50-talet föddes idén om att bygga en mer bekväm, men lika kompetent variant av den tämligen spartanska Land Rover. Det skulle dock dröja till 1966 innan utvecklingsarbetet för den nya, lyxigare varianten kom att starta. Anledningen var att Rovers styrelse såg framgångarna för de mer civiliserade modellerna från amerikanerna: Ford Bronco och Jeep Wagoneer.

Fyra år senare presenterades således den nya modellen Range Rover, som i likhet med Land Rover använde sig av stela axlar, separat ram och en del karosspaneler i aluminium. Range Rover utrustades dock dessutom med skruvfjädrar, skivbromsar och en permanent fyrhjulsdraft med hög- och lågväxel.

Range Rover var därmed nästan lika tuff i terrängen men erbjöd en helt ny värld fylld av hög komfort, trevlig design, mycket utrustning och en hel del tekniska finesser. Exempelvis innebar den längre fjädringsvägen att passagerarna kunde avskämmas effektivare från terrängens faser än med Land Rovers bladfjädrar.



Även Range Rover var från början en tredörrars-modell som dock drevs av en 3,5-liters V8-motor som köptes in från amerikanska Buick. Det lyxiga konceptet formligen revolutionerade terrängbilsmarknaden och var förebild för en rad andra bergsgetter med lyxambitioner som Monteverdi Safari och Felber Oasis.

Att modellen endast såldes med tre dörrar ledde till en del protester från kunderna, vilket gjorde att man lejde ut arbetet att ta fram en femdörrarsmodell till den schweiziska tillverkaren Monteverdi. Mellan 1980 och 1982 tillverkades dock endast 167 exemplar. Från och med augusti 1981 tog Range Rover över arbetet med femdörrarsmodellen och anammade de mest väsentliga elementen från Monteverdikonstruktionen.

Men vad var egentligen grejen med Range Rover? Bilen var knappast först med att vara en sorts SUV? Problemet med konkurrensen var huvudsakligen att deras lyxigare terrängbilar fortfarande byggdes på pickupplattformar och utrustades med samma standardfjädring som arbetsbilarna. Visserligen kunde dessa modeller beställas med fyrhjulsdrift och de var därmed synnerligen kapabla i terrängen, men knappast förstahandsvalet för köpkraftiga, lyxälskande kunder.

Föga förvånande gick försäljningen av nya Range Rover strålande. Påståendet är i och för sig en underdrift: den lilla Roverfabriken kunde helt enkelt inte möta efterfrågan. Rover var för tillfället ytterst lönsamt, men det kunde knappast sägas om moderföretaget British Leyland som samtidigt blödde pengar och roffade åt sig Range Rovers vinster.

En ohållbar situation som 1979 ledde till att Land Rover blev ett eget märke, vilket i sin tur frigjorde välbehövliga ekonomiska resurser för den första, riktiga uppdateringen av storsäljaren sedan marknadsintroduktion nio år tidigare. Under tiden misslyckades British Leylands andra satsningar nästan fullständigt, men man lyckades i alla fall med en sak: att modernisera och förbättra den av Buick utvecklade 3,5-liters aluminium-V8 som man köpte in från den amerikanska tillverkaren sedan 1966. Rovers ingenjörer förvandlade den lätta och kompakta vinkelåttan till en ytterst pålitlig och silkeslen arbetshäst.

Modellens långa liv (den första generationen Range Rover byggdes mellan 1970 och 1995) innebar självklart en uppsjö av uppdateringar för att förbli konkurrenskraftig. I oktober 1985 optimerades SUV:n optiskt och tekniskt. Bland annat fick motorn en ny insprutning. Tre år senare var det dags att öka aluminiummotorns volym från 3,5 till 3,9 liter.

En 203 millimeter förlängd variant presenterades 1992 och fick tilläggsnamnet LSE. Det var inte bara karossen som växte; motorn borrades återigen upp, den här gången till hela 4,2 liter. Dessutom använde man sig för första gången av en luftfjädring som förhöjde komforten ytterligare.



Trots alla modifieringar på den första Range Rovermodellen var det dock hög tid för en värdig efterföljare. Utvecklingsarbetet började så tidigt som 1988, men det skulle dröja ändå till 1994 innan en tronföljare presenterades. Under tiden såldes den första generationen överlappande som Classicmodell fram till 1995.

Produktionen av Range Rover Mk III upphörde hösten 2012 samtidigt som efterföljaren presenterades på Paris Autosalon den 6 september som konceptet Range Rover Parigi Concept. Designarbetet svarade karosstillverkaren Vercarmodel Saro för och serietillverkningen påbörjades redan ett par dagar efter avtäckandet. Bilen var återigen en komplett nytveckling med en monocoquekaross i aluminium som vägde 150 kg mindre än föregångarens stålkaross.

Tillsammans med en rad viktreducerande åtgärder, bland annat ett nytvecklade lättviktschassi, lyckades nykomlingen pressa ned vikten med upp till 420 kg jämfört med föregångaren. Strålkastardesignen bestod dessutom för första gången av LED-ljuskällor med en distinkt DRL-signatur som gav bilen en individuell optik, även i mörkret.

Generation fyra kan (även här för första gången) beställas med två olika axelavstånd och dessutom med ett tvåsitsigt baksäte där platserna är avskilda via en förlängd mittkonsol. Där hittar man kontrollenheten för klimatanläggningen, sätesvärmern och sätesventilationen, baksätesunderhållningen samt ett kylfack under armstödet. Tack vare den minskade vikten kan man sedan 2006 använda sig av en sexcylindrig dieselmotor istället för den åttacylindriga varianten TDV8.

Den nuvarande generationen erbjuder dessutom bättre terrängegenskaper än någonsin förr, vilket inte enbart beror på den lägre vikten. I nykomlingen har man nämligen ändrat insuget och dessutom utvecklat en helt ny luftfjädring. Den innebär en maximal markfrigång på 30 centimeter och ett vaddjup på hela 90 centimeter, en ökning med 30 cm jämfört med Mk III. Dessutom har föraren tillgång till ett helt nytt och helautomatiskt fyrhjulsdryftsystem med namn Terrain Response 2. Den självbärande karossen är extremt styv och även när axlarna vrids maximalt kan man öppna samtliga dörrar och bakluckan.

Utrustningslinjerna som tillhandhålls på den europeiska marknaden sträcker sig från grundmodellen HSE över Vogue och Autobiography till värstingen SVAutobiography som presenterades för första gången på New York International Auto Show 2015. Utvecklad av märkets "Special Vehicles Operations"-grupp erbjuder lyxlimpan inte enbart en påkostad tvåtonslack och två olika axelavstånd utan använder sig dessutom enbart av de finaste materialerna som finns att tillgå.

Toppmodellens motor är samma kompressormatade aluminium-V8 som vi hittar i Range Rover Sport SVR även om kraftkällan har optimerats ytterligare: den fem liter stora motorn spottar ur sig hela 550 hk och 680 Nm och gör SVAutobiography till den starkaste Range Roveren någonsin. Från och med 2018 har man finjusterat monstermotorn ännu mer: effekten för den stora lyxsuven landar därmed på respektabla 565 hk och 700 Nm.



Sedan introduktionen 1970 har Range Rover rört sig alltmer åt lyxhållet och det stod tidigt klart att bilen var i stort behov av en modernisering på samtliga plan eftersom allt fler konkurrenter insåg hur lukrativ marknaden för terränggående lyxbilar var. Prototypprojektet kallades till en början för "Pegasus" men det interna arbetsnamnet byttes snabbt till "Projekt 38A", en hänvisning till byggnaden där hela utvecklingsstaben satt.

Eftersom George Thomson var designansvarig hos Land Rover vid tillfället låg det tunga ansvaret att översätta den ursprungliga designen till ett modernt formspråk på honom. Kravet från ledningen var att utseendet skulle tilltala befintliga och nya kunder lika mycket. Man tog fram en rad designlösningar, inte minst med hjälp av välkända designföretag som Bertone, Pininfarina och Italdesign Giugiaro. I slutänden stod det mellan endast två designförslag, nämligen det från Bertone och Thomsons egna. Efter omfattande marknadsundersökningar kom man dock fram till att det italienska förslaget inte riktigt kunde förknippas med ursprungsdesignen och beslöt sig för att använda sig av chefsdesignerns egen modell.



1994 års Range Rover 4.6 HSE

Andra generationen Range Rover avtäcktes under pompa och ståt den 29 september 1994 och var den första nyutvecklade modellen sedan Rover köptes upp av BMW. Motorutbudet var, förutom hos en del specialupplagor, begränsat till tre alternativ: en fyraliters V8 med 185–190 hk, en 4,6-liters bensin-V8 med 218–224 hk och slutligen en 2,5-liters dieselradsexa med 136 hk. Här använde man sig av BMW:s egen turbodieselmotor istället för av Land Rovers gamla dieselsexa för en mindre råbarkad körupplevelse. De åttacylindriga alternativen byggde däremot fortfarande på den gamla Buickmotorn, om än i modifierad form.

Nykomlingen hade samma chassi som föregångaren fast med längslänkar och stela axlar med Panhard-stag. Samtliga modeller utrustades med en elektroniskt styrd luftfjädring för ännu bättre komfort och den kunde dessutom höja markfrigången när det behövdes. Inredningsmässigt tog Range Rover Mk II ytterligare ett stort mot lyxbilssegmentet.



Andra generationen blev dock inte alls lika långvarig på marknaden som modellen den efterträdde. Till skillnad från föregångarens Metusalemliknande livslängd på ett kvarts sekel avlöstes Mark II (2002, efter blott åtta år) av modellens tredje generation. Den nya Range Rovern med internbeteckningen L322 byggdes i samarbete med dåvarande ägaren BMW med visionen att skapa världens bästa terränggående lyxfordon.

Nykomlingen hade för första gången någonsin en självbärande kaross och individuell hjulupphängning runt om. L322-generationen delade med andra ord inte en enda pinal med föregångaren utan hämtade istället teknik- och motorkomponenterna direkt från sin ägare. Optiskt försökte man att återgå till ursprungsdesignen fast med en modern twist såklart.

När bilen presenterades för allmänheten 2001 hade tyska BMW dock redan hunnit sälja det engelska märket till amerikanska Ford Motor Company. Visserligen fortsatte man att leverera motorer samt viktiga komponenter, men man slutade däremot att vidareutveckla aggregaten.

Därför dröjde det inte mer än två år innan man uppdaterade modellen för första gången. En del tekniska komponenter togs från den nyligen presenterade Land Rover Discovery 3, men den tyska V8-motorn byttes ut mot ett åttacylindrigt aggregat från Jaguar med kompressor som tillval. Den femstegade automatlådan ersattes av en sexstegad och Torsenspärren i centraldifferen fick ge vika till förmån för en elektroniskt styrd lamellkoppling.

Mellan 2006 och 2010 erbjöds Range Rover även med en åttacylindrig dieselmotor på 3,6 liter och 272 hk samt 640 Nm som härstammade från ett samarbete med PSA-koncernen. I slutet av 2007 tog man beslutet att avveckla sin åttacylindriga sugmotor och hade därmed enbart en TDV8 och bensin-V8:an med kompressor.

Gör din bil starkare med KCR
 Finns till diesel, bensin, hybrid & elbilar

KCR Effektboxar - Sveriges mest sålda
 Upplev skillnaden du också

KCR RACING
 Produkter AB
 www.kcr.se



ALRIK SÖDERLIND OM RANGE ROVER

"... ja faktiskt helt underbar på de flesta vis."

Den absolut maffigaste bil jag haft var en Range Rover Sport Supercharged av första generationen. Kompressormatad aluminium-V8 med 390 hk, alldeles underbart mjuk gång och rejält med tryck, och bra drag i bränsletanken. Luftfjädring, läderklädsel, skön att köra, tyst – ja faktiskt helt underbar på de flesta vis.

Den importerades från Italien och dagen innan jag skulle åka och hämta bilen ringde man från bilfirman och berättade att man hade haft en lite olycka på väg till serviceverkstaden ... Men det resulterade i en ny kofångare – så mycket bättre för mig.

Att köpa dyra begagnade lyxbilar osett från Italien innebär ett visst spänningsmoment, men bilen gick drömmen, bara ett hjullager måste bytas under de två år som jag hade den.

Jag fick 200 000 för den 2015 och nu ser jag att liknande bilar kostar runt 150 000 så värdefallet har banne mig avtagit. Dags igen ...?



JOAKIM DYREDAND OM RANGE ROVER

"Jag blev helt golvad av designen ..."

Sommaren 2002 kom L322, eller Mk III som britterna föredrar. Ett lika omvälvande generationsskifte hade väl sällan skådats. Jag blev helt golvad av designen. De med linjal ritade linjerna (det måste vara en version före facelift, innan strålkastarna började rinna ut ur sina kvadratiska bo) stod i bjärt kontrast till den mjuka komforten.

Som förare gled man snabbt in i rollen av en lord. Interiören var bland det lyxigaste jag sett, med oceaner av skinn och knappar samt reglage från BMW. Ironiskt bara att Ford redan var ägare till märket. Pressbilen var grön (så klart!) med beige skinnklädsel (så klart!). Att den 4,4 liter stora V8-motorn drack som Ozzy Osbourne bekymrade inte Lord Dyredand.

Jag var testredaktör på en annan tidning vid denna tidpunkt och minns att jag matchade Voguebilen mot en imolaröd BMW X5 4,6iS. Habegäret har aldrig riktigt släppt taget, L322 har fortfarande pondus. Det finns bara en sak som hindrat mig – en driftsäkerhet lika osäker som utskickshanteringen hos Postnord.

**JOHN ARGELANDER OM RANGE ROVER**

"Så underlig att man bara måste älska den."

Range Rover är ett av få ytterst bilmärken som aldrig har gjort en modell som inte är top-penfin. Det ligger liksom lite i DNA-strängen att bilarna blir oerhört trevliga. Den våg av upphöjt lugn som infinner sig när man sitter bakom ratten i en Range Rover, Range Rover Sport eller Velar är något som jag unnar alla att få uppleva.

Därför är det otroligt svårt att välja en favorit – om det inte vore för att Range Rover har gjort en helt knäpp bil, nämligen Evoque Cabriolet. Minstingen. Med bara två dörrar. Och tygsufflett. En modell som är så underlig att man bara måste älska den.

Eller är den så konstig, egentligen? Lyxiga suvar (oavsett storlek) köps ju för att man vill visa andra människor att man har det gott ställt. Så varför inte köra öppet och även visa vem man är? Jag tycker att idén är helt briljant! De större Range Rover-modellerna är dessutom relativt vanliga i vår huvudstad – Evoque Cabriolet är ett klart mer originellt val om man vill ge jantelagen fingret.



JOHN ERIKSSON OM RANGE ROVER

"Jag har varma minnen av Range Rover Sport."

Bilar under uppväxtåren har en förmåga att etsa sig fast i sinnet. För mig är en sådan den andra generationen Range Rover. Det handlar framför allt om formgivningen. Jag tycker fortfarande att den har en tilltalande tidlös kombination av enkel elegans och funktion.

Men om jag skulle välja en att leva med blir det nuvarande generation Range Rover Sport. Jag har fortfarande varma minnen från när vi testade den i ams 26/2016. Trots såväl modernare som mer kompetenta och lyxigare konkurrenter, var det utan tvekan den bil jag allra helst ville behålla nyckeln till. RR Sport får mig att må bra på ett sätt som få andra bilar lyckas med. Komforten är kanon, interiören mysigt ombonad och jag får en känsla av att allt är möjligt. Och jag vill ha mitt exemplar i grönt med beige inredning.



Range Rover Fifty är en extrautrustad jubileumsmodell som finns i fyra olika specialfärger.



Range Rover Fifty tillverkas i 1970 exemplar för att uppmärksamma att den första modellen kom 1970.

FAKTA RANGE ROVER

Den första Land Rovern hade ratten i mitten. Bilen var inspirerad av den amerikanska Jeepen som användes under andra världskriget. För att hålla bilen så enkel och traktorliknande som möjligt satte man ratten i mitten. En trevlig bieffekt var att man slapp bygga två versioner för vänster- och högerstyrda marknader.

Range Rovers fader brukade utveckla jetmotorer. Efter andra världskriget jobbade Charles S. King hos Rolls-Royce och hjälpte till att ta fram märkets första turbinmotorer. Självlklart byggde han även en bil runt en jetmotor och satte världens första hastighetsrekord för en bil med raketmotor.

Land Rover uppfann monstertrucken 30 år innan alla andra. På 50-talet beställde den brittiska skogsstyrelsen personbilar som kunde klara även de djupaste lerpölarerna. Land Rover svarade på beställningen med att montera kraftiga axlar från Studebaker och fyra traktorhjul på sin Mk IIA.

Land Rover dominerade världens tuffaste rally i mer än två decennier. Camel Trophy inkluderade extremt utmanande sträckor i bland annat Sibirien, Amazonas, Tierra del Fuego och den australienska outbacken med bilar som nära nog körde i standardutförande.

Den första Range Rovern designades redan på 50-talet. Modellen introducerades dock först 1970, men nästan 20 år tidigare presenterade Land Rover sin Road Rover som byggde på en personbilsplattform och var ungefär 50 år före sin tid.

Designen på ursprungsprototypen fördes över till seriebilen till 100 procent. Nej, det händer aldrig annars, men faktum är att Range Rover Mk I är en exakt kopia av 1966 års prototyp.

Range Rover ställdes ut i Louvren eftersom man ansåg bilen vara ett mästerverk av industriell design.

Namnet på den första Range Roverprototypen var Velar. Namnet är taget från det italienska ordet "velare" som betyder att gömma undan något. Det är dock inte hela betydelsen. Velar är nämligen även en förkortning för Vee Eight Land Rover, alltså en Land Rover bestyckad med en V8-motor.



Range Rover Velar

Andra Range Rovermodeller

Under de senaste åren har modellutbudet hos Range Rover växt alltmer. Numera finns det inte mindre än fyra olika modeller.

Range Rover – behöver knappast någon förklaring om man har läst texten.

Range Rover Sport – en lyxig SUV av mindre proportioner än urmodellen. Den första generationen Range Rover Sport (internt L320) presenterades 2005 och avlöstes av efterföljaren (internt L494) 2013.

Range Rover Evoque – en kompakt crossover som bygger på LRX-prototypen som presenterades 2008. Den första generationen tillverkades mellan 2011 och 2018 varpå den avlöstes av dagens modell.

Range Rover Velar – är modellutbudets senaste tillskott som presenterades så sent som 2017. Bilen är en mellanstor crossover med slankare linjer än syskonen och större fokus på prestanda på vägen.



1966 – Rover påbörjar utvecklingsarbetet på ett terränggående fordon för den amerikanska marknaden. "Road Rover" skulle dock bli mer civiliserad och bekväm än märkets mest hårdkokta modell Land Rover för att kunna utmana de amerikanska storsäljarna Jeep Wagoneer, Chevrolet Suburban och International Travelall.

1967 – Den första prototypen byggs och testas. Bilen drivs av en 3,5-liters V8 från Buick.

1969 – De första riktiga prototyperna testas ute på vägarna under namnet Velar.

1970 – Den 17 juni presenterar British Leyland sin nyaste modell Range Rover för pressen. Den erbjuds endast med tre dörrar och en fyrväxlad manuell låda.

1979 – Land Rover blir ett eget märke under British Leyland.

1980 – Den första femdörrarsmodellen presenteras.

1982 – Den första automatlådan lanseras: en amerikansk Chrysler Torqueflite med tre växlar.

1989–1994 – den åttacylindriga motorn borrar upp till 3,9 liter och levererar numera 188 hk. Man introducerar även versioner med 4,0- och 4,2-liters V8 tillsammans med säkerhetsuppgaderingar, tekniska finesser och lyxiga inredningar.

1995 – Efterföljaren presenteras i regi av BMW. Samtidigt byggs urmodellen för sista året efter 25 år av trogen tjänst.

2000 – Ford köper Land Rover från BMW. Samtidigt är utvecklingsarbetet med modellens tredje generation nästan avslutat.

2001 – Efter blott sex års produktion ersätts den andra generationen. Nykomlingen bygger till stor del på delar från BMW.

2005 – Range Rover Sport, en mindre och snabbare version, lanseras.

2006–2007 – Ford ersätter tekniken och motorerna från BMW med komponenter från Ford och Jaguar.

2012 – Den fjärde generationen avtäcks. Bilen präglas av bättre aerodynamik, modern design och en kaross helt i aluminium. Även en hybriddrivlina erbjuds.

2012– Kompaktmodellen Evoque börjar säljas och blir snabbt märkets största globala kassako.

2017 – Range Roverfamiljen utökas ytterligare med en superlyxig, vägfokuserad variant: Velar.

15. Biljägarens dröm – ”fynd” för 14 miljoner

Av: Anna Björe/TT

Publicerad: mån 08 jun 2020 KL. 14.01

Uppdaterad: ons 10 jun 2020

Tidigare hade han en verkstad för veteranbilar. Numera letar han efter bilar åt samlare i hela Europa. För Daniel Lindell kan en rostig rishög i en lada vara en guldklimp.



Daniel Lindell hade en sådan här Jaguar MK2 som vardagsbil för ett antal år sedan, men det var med en E-type bilintresset föddes.

Priserna på samlarbilar har fallit något i samband med coronapandemin, men det påverkar inte Daniel Lindell nämnvärt. Han ser sitt jobb som ett intresse som han kan leva av, men han har inga krav att förmedla ett visst antal bilar per månad till köpare.

Ibland kan det dröja flera år innan en bilaffär blir av. Köparen finns, men ingen hugad säljare. En attraktiv bil kan en ägare ha svårt att skiljas ifrån, oavsett pris.

Åkte som barn

För Daniel själv är det här inget konstigt. Han tycker om bilar – mycket. Alltsammans började när han åkte med sin farbrors Jaguar E-type som åtta-nioåring.



En Jaguar E-Type från 1965.

Det har hjälpt honom i jobbet på mer än ett sätt.

– Jag nördade in på den och långt senare var jag inblandad i en försäljning av en dyr E-type som skulle vara i originalskick. Men jag kunde se att motornumret var stämplat av en högerhänt person, inte en vänsterhänt som på originalet. Motorn var alltså bytt och bilen inte värd lika mycket som säljaren trodde.

Daniel har stenkoll på vad köparna vill ha och var rätt bilar finns. Kvalitet är viktigt, inte kvantitet. Han får provision av köparna och han letar bilar i hela Skandinavien.



Särskilt orange och gröna 1970- och 1980-talsbilar av olika märken och modeller vill bilsamlarna ha.



Givet samlarobjekt: En Alfa Romeo 2600 Spider från 1964.

– Förut hade jag en verkstad för veteranbilar, men när ett holländskt företag bad mig leta reda på en särskild bil kom jag in i biljagarbranschen. Det är sex år sedan nu.

Genom årens lopp har Daniel gjort många fynd. Till exempel hittade han en [BMW](#) 327 från 1939 med alla originalhandlingar i en lada på Värmdö. Där hade den stått sedan 1952. Han sålde den senare vidare till Tyskland.



En BMW 327 från 1939 hittade Daniel i en lada.

Inga annonser

Utannonserade bilar undviker både Daniel och hans kolleger. Den som köper ett renoveringsobjekt som den sedan lägger tid och pengar på att göra i ordning vill inte att köpare i nästa led ska veta vad bilen har kostat i inköp. Det är annars lätt att ta reda på om bilen, och registreringsnumret, har synts i en annons.



– Då blir det inget bra förhandlingsläge när bilen ska säljas, säger Daniel.

För egen del kör han en VW Tiguan numera. Han har redan kört de flesta superbilar som finns och ägt många fina bilar. Han hade bland annat en Jaguar MK2 som vardagsbil. När han köpte dubbdäck var det många på däckfirman som var förvånade.

Vilka trender gäller nu?

– "Affordable classics" – samlarbilar för under 250 000 kronor. 1970- och 1980-talsbilar inte minst. Exempelvis en orange BMW 2002, "tvålkopp", den är eftertraktad.

Pojkdrömmarna styr och de som köper nu var unga för femtio år sedan. Därför är inte de lite äldre bilarna lika mycket i ropet för närvarande.

FAKTA**”Trenderna är olika”**

- ▶ ”Det är faktiskt bara i Norden vi gillar amerikanare. För en tysk är en amerikansk bil bara ett billigt hemmabygge”, säger Daniel Lindell.
- ▶ ”Alfa Romeo Bertone är poppis i Europa – det finns nästan inga kvar i Sverige.”
- ▶ ”Skulle du sedan råka ha en Lamborghini Countach, som först lanserades 1973, så kan prislappen ligga på 14 miljoner kronor för rätt skick och årsmodell.”

FAKTA**Daniel Lindell**

Ålder: 51 år.

Bor: I hus i Näshulta utanför Eskilstuna.

Familj: Tre barn som är sju, tio och 25 år.

Gör: Biljägare, utbildad säljare i botten.

Hobby: ”Jag är dykinstruktör och åker ofta till Egypten och dyker. Sjunger också i kör.”

**16. Att köra på tre hjul samt andra citroëntrix**

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

17. Skyltfonden delar ut 5 miljoner till projekt för trafiksäkerhet

AV WILLE WILHELMSSON

2020-06-16 KL 17:40

Pengar som kommer från personliga nummerplåtar

Personliga registrerings skyltar höjer trafiksäkerheten på våra vägar



Trafikverket skriver i ett pressmeddelande att man har delat ut 5 miljoner kronor till olika trafiksäkerhetsprojekt via den så kallade "Skyltfonden".

Skyltfonden finansieras via de avgifter personer som beställer personliga registrerings skyltar betalar in till Transportstyrelsen. I pressmeddelandet skriver man att pengarna från Skyltfonden bland annat kommer att gå till:

Cykelöverfarer - strategier för ökad efterlevnad hos bilister.

Krockprovning för motorcykel - bilkollisioner.

Olycks- och skadestatistik vid påbackning av motorfordon.

Modell för kommunvis redovisning av skade- och åtgärds kostnader för halkolyckor.

Utvärdering och test av skyddsväst för cykel.

Merparten av de pengar som Transportstyrelsen får in via personliga registrerings skyltar slussas vidare till Skyltfonden. Fonden delar ut pengar till olika projekt två gånger om året. Alla som inte är anställda av Trafikverket och har idéer om hur trafiksäkerheten i Sverige kan förbättras kan söka bidrag från Skyltfonden.

18. Oljejättarna överens: Efterfrågan kommer rasa

Publicerad 2020-06-16 kl 13:17

En ny plan avslöjar att efterfrågan på olja kommer rasa när fler byter till eldrift. Men utspelet och den nya planen sågas från miljöhåll.



De fyra oljejättarna Shell, BP, Exxonmobil och Total presenterade under måndagen en plan värd 650 miljarder euro för att sänka koldioxidutsläppen.

Planen går ut på att få ned koldioxidutsläppen för verksamheten till noll senast 2050, alltså om 30 år.

– **Vi har stöttat** Parisöverenskommelsen och Europas klimatneutrala mål redan från början, säger John Cooper, generalsekreterare för Fuels Europe där de flesta stora oljeproducenter ingår.

Han är övertygad om att oljejättarna inte kan gå tillbaka till ”business as usual” efter coronakrisen. Företagen räknar nu med att efterfrågan på flytande, fossila bränslen till transporter kommer minska till en dryg tredjedel jämfört med dagens siffra.

Biobränslen och vätgas

Det motsvarar ungefär 150 miljoner ton flytande bränsle per år. Företagen räknar med att all efterfrågan som återstår kommer från flyg, båttransporter och vissa tunga vägtransporter som då kommer behöva tanka biobränsle eller vätgas.

– De här bränslena kommer kosta mer än bensin, det går inte att komma undan. Men vi tror det är görbart och överkomligt, säger John Cooper, som också flikar in att prisskillnaden skulle kunna subventioneras bort.

Den nya planen kritiserar dock hårt av olika miljöorganisationer som kallar den för en pr-kupp.

– Deras pr-spel har förbättrats men det finns inget nytt i deras förslag som minskar Europas beroende av oljeimport i verkligheten, säger William Todts, chef för organisationen Transport & Environment, till sajten [Euractiv](https://www.euractiv.com).

Erik Söderholm

19. Thed Björk fortsätter för Cyan Racing i WTCR

Mattias Rabe 15 juni 2020

Svenske racerföraren Thed Björk har kritat på för ytterligare en säsong i Lynk & Co Cyan Racing och World Touring Car Cup.



I fjol deltog Lynk & Co Cyan Racing med fyra förare och fyra bilar i World Touring Car Cup, WTCR. Det slutade med Yvan Muller på tredje plats, Thed Björk på fjärde plats, Yann Ehrlacher på nionde plats och Andy Priaulx på 18:e plats. Tillsammans lyckades de bärga hem guldets till teamet.

Till nästa säsong är föraruppsättningen intakt till tre fjärdedelar sedan det står klart att Thed Björk stannar kvar hos Lynk & Co Cyan Racing medan Andy Priaulx lämnar.

– Thed och Andy är utan tvekan två av de bästa touring car-förarna i världen. Medan vi är glada över att fortsätta vårt framgångsrika samarbete med Thed, är vi naturligtvis ledsna att se Andy gå. Vi respekterar dock hans beslut fullt ut och vi kommer att hålla kontakten med honom framöver. Vi har inlett vårt arbete med att hitta en ny förare för kommande säsongen, säger Christian Dahl, grundare av och vd för Cyan Racing.

– Att vinna teamtiteln är fortfarande huvudmålet för säsong 2020 och mitt personliga mål är så klart att avancera i förarmästerskap, att återigen kämpa om titeln, säger Thed Björk [som 2017 blev världsmästare i en Volvo S60 med Polestar Cyan Racing](#). På den tiden hette mästerskapet WTCC.

Kommande WTCR-säsong drar igång med tävling på Salzburgring helgen den 12-13 september.

20. Familjens nya beslut för Schumachers vård

Publicerad 10 jun 2020 kl 15.15 av Jacob Johannesson

Michael Schumacher och tystnaden – detta har hänt



Michael Schumacher

Michael Schumacher skadades allvarligt under en skidolycka under december 2013 och därefter har Formel 1-stjärnan tillstånd hållits hemligt. Men enligt italienska Contro Copertina kommer Schumacher att genomgå en ny operation.

Michael Schumachers hälsotillstånd är ännu ett mysterium för allmänheten. Efter skidolyckan i Méribel för snart sju år sedan är det i dagsläget inte säkert hur 50-åringen lever, eller i vilket tillstånd han befinner sig i. Hans familj och managern Sabine Kehm har varit sparsamma i sina uttalanden kring stjärnans hälsotillstånd.

Men enligt Contro Copertina kommer Michael Schumacher, 51, att genomgå operation för stamcellsbehandling, enligt italienska Contro Copertina.

LÄS MER: [Läkarens dom – om Schumachers skada](#)

Familjen har fått kritik

Schumacher genomgick redan förra året medicinsk behandling i Paris hos läkaren Philippe Menasché som har specialiserat sig på kranskirurgi. Enligt samma källa kommer Menasché även att genomföra den nya operationen.

”Målet är att förnya och återbilda Michaels centrala nervsystem,” enligt Menasché.

Den italienska neurokirurgen Nicola Acciari har enligt Contro Copertina sagt att Schumacher lider av muskelatrofi och osteoporos och kan därmed inte utföra några fysiska aktiviteter.

Men världen vet fortsatt väldigt lite om 51-åringens tillstånd. Familjen Schumacher, och medierådgivaren Sabine Kehm, har vid flera tillfällen fått kritik för att de hemlighåller Schumachers hälsostatus för fansen.

Väcktes ur koma

– Jag skulle vilja veta hur han mår, skaka hans hand eller stryka honom över ansiktet. Men tyvärr avvisas jag av Corinna (Schumachers fru), har hans tidigare manager Willi Weber sagt till den tyska tv-kanalen RTL.

LÄS MER: [Förre rivalen: "Jag har information om honom"](#)

De tidigare ingreppen som har genomförts uppges ha handlat dels om att ta bort blodproppar som uppstått på grund av hematomet, dels om att öppna själva skallen för att minska trycket (kranietomi).

Genom att försätta honom i koma minskade man hjärnaktiviteten och kunde lättare få ner svullnaden. Först efter sex månader väcktes Michael Schumacher ut koman.

LÄS MER: ["Varför säger de inte sanningen?"](#)



21. Ändrar klassiska formel 1-firandet

Publicerad 13 jun 2020 kl 13.09

När formel 1-säsongen kör i gång i början av juli blir det med lite nya regler, allt för att undvika spridning av covid-19. – Vi måste hålla oss säkra. Vi kan inte göra som vi har gjort tidigare, säger F1-chefen Ross Brawn.



När vinnaren i årets första formel 1-lopp i Spielberg ska fira sin seger blir det utan det sedvanliga champagnesprutandet på ett podium, det är enligt Ross Brawn en av sportens nya coronaregler.

– Podiumceremonierna kan inte äga rum, men vi tittar på möjligheterna att göra något på banan efter loppet. Ett förslag är att rada upp bilarna och att låta förarna stå framför dem, säger han till motorseriens hemsida.

Ett problem är att ingen kan lämna över segerpokalerna utan att bryta mot coronareglerna, men Brawn lovar att de ska hitta ett sätt för den vinnande föraren att få en pokal och att det kommer se bra ut i tv.



Ny rutin inför starten

Men det är inte bara segerceremonierna som blir annorlunda, även inför loppet kommer tv-tittarna kunna se nya ordningsregler. Brawn pekar i synnerhet ut problemen med de stora mängder av folk som samlas runt bilarna inför starterna.

– Varje aspekt från det att stallen kommer till banan till att de lämnar den har gått igenom. Alla planer är inte spikade ännu, men vi arbetar på det tillsammans med (det internationella motorsportförbundet) Fia.

Under fredagen meddelade F1-arrangörerna att loppet i Azerbajdzjan, Singapore och Japan på grund av coronapandemin stryks från årets kalender.

Fyra andra lopp har ställts in sedan tidigare och hela VM-programmet har reviderats. Årets F1-premiär är planerad till Spielberg i Österrike 3–5 juli och de åtta hittills schemalagda tävlingarna går samtliga i Europa. Målet är att säsongen ska bestå av mellan 15 och 18 lopp.

LÄS MER: [Tvingas att ställa in ytterligare tre lopp](#)

LÄS MER: [Beslutet: Formel 1 startar säsongen](#)

Av TT

SLUT