



Opel 4/20 PS Sports Two Seater 1930

- 1. Nevs grundare lämnar - kinesiskt bolag nu ensam ägare**
- 2. Volvos stora satsning – ett batterilabb i Göteborg**
- 3. Test: Kia Ceed SW Plug-In Hybrid**
- 4. McLaren 720S Le Mans med inspiration från F1 GTR**
- 5. McLaren kämpar för sin överlevnad**
- 6. Privatleasing av Volkswagen ID 3**
- 7. Grönt ljus för nya regplåtar för elbilar**
- 8. Mazda BT-50 ny pickup med dieselsexa**
- 9. Fiat 124 Spider 2017**
- 10. Saab 95/96 V4 1967–80**
- 11. Fredagsfilmen: Land Rover**
- 12. Så justerar du dina förgasare!**
- 13. Drömdebut för Linus Lundqvist i USA**
- 14. Mercedes i helsvart för Black lives matter**



1. Nevs grundare lämnar - kinesiskt bolag nu ensam ägare

Redaktören bytbil

2020-07-01

Kai Johan Jiang: "Trollhättan spelar fortfarande en viktig roll"



Nevs grundare Kai Johan Jiang lämnar sin ordförandepost, rapporterar Ekot. Samtidigt säljer han alla sina aktier i elbilsföretaget, vilket gör det kinesiska jättebolaget Evergrande till ensam ägare till Trollhättanföretaget.

För åtta år sedan grundades Nevs av Kai Johan Jiang samtidigt som Saabs konkursbo köptes. Sedan dess har tillverkningen av elbilar inte nått några större höjder och flera gånger har rapporter kommit om ekonomiska problem.

På fabriken i Trollhättan jobbar ändå nära 900 personer och i Kina har elbilsföretaget uppemot 5 000 anställda.

Nu väljer alltså Kai Johan Jiang att lämna sin ordförandepost samtidigt som han säljer alla sina aktier i bolaget.

– Jag tror att det är det bästa för Nevs. Men för mig är det mycket, mycket jobbigt. Jag ångrar inte att jag startade Nevs, även om det har varit en mycket svår tid för mig. Jag känner fortfarande att jag gjorde rätt för Trollhättan, säger han till [Ekot](#), vilka var först med nyheten.

Totalt handlar det om ungefär 17 procent av aktierna i bolaget som han säljer. Enligt Ekot säljs dessa för runt 3,5 miljarder kronor.



Den kinesiska fastighetsjätten Evergrande blir nu därför ensam ägare till Nevs.

Enligt Jiang kände han sig tvungen att sälja eftersom han inte har kapital nog att vara fortsatt delägare. Utvecklingen av nya elbilar hade krävt investeringar på miljardbelopp från honom. Det är pengar som han inte har.

– Mitt skuldberg blir bara större och större. Så jag har blivit en större och större belastning för de nya ägarna. Jag klarar inte av den investeringsstorlek som Nevs behöver, säger han till Ekot.

Att försäljningen skulle påverka Trollhättan negativt tror Jiang inte.

– Evergrande kommer inte att lägga ner verksamheten i Trollhättan. Tvärtom. Evergrande satsar väldigt hårt på Nevs i Trollhättan. Trollhättan spelar fortfarande en viktig roll.

Det dröjer dock innan den tänkta massproduktionen i Trollhättan – vilket kommer innebära hundratals nya jobb – kör igång. Enligt Nevs vd Stefan Tilk dröjer det minst tre år tills det blir en verklighet eftersom fokus ligger på marknaden i Kina.





2. Volvos stora satsning – ett batterilabb i Göteborg

Av Elias Medelberg, Publicerad 2020-04-28 kl 05:42, uppdaterad 2020-06-18 kl 15:35

Försäljningen av laddhybrider och elbilar ökar. Bil Sweden tror att 30 procent av nybilsförsäljningen i år kommer att bestå av laddbara bilar.



Volvo tänker förstås inte missa det tåget och kompletterar dagens uppställning av laddhybrider med helelektriska XC40 Recharge som anländer senare i år. Vi ser fram emot att få köra den men vi vet nog mer eller mindre vad som lär sägas efter första provkörningen. Det kommer att vara en trevlig bil men räckvidden blir nog sämre än hos konkurrenterna, eller i alla fall kommer den inte kunna ta sig i närheten av lika långt på en laddning som en Tesla Model 3. Utöver det lär laddningsmöjligheterna vara sämre.

Tesla har ett massivt försprång på alla områden som är specifika för en elbil. Batterier, elmotorer och laddning. Vad gör Volvo för att inte bli fränkörda av Elon Musks mannar? Vi tog en tur i Volvos nybyggda batterilabb på Hisingen för att ta reda på mer.

Det här är en satsning på 500 miljoner. På ett och ett halvt år har första delen byggts upp och steg två, som är större än det första, är under uppstart och ska stå klart senare i år. Lokalerna som labbet byggts i har tidigare använts för transmissions- och motorutveckling. När vi var på besök jobbade tio personer i labbet men planen är 15 personer till i sommar. Ungefär hälften av dagens tio nuvarande är nyanställda.

Vad händer i labbet?

I själva labbet finner man vad som ser ut som ugnar i olika storlekar. De största är till för att studera fullständiga batteripack och tillräckligt stora för att rymma två-tre enheter i samma skåp om man bygger på höjden. För tillfället finns det tolv stycken av den största typen av ugn. De mindre används för tester av celler och moduler och har plats för tolv celler eller ett par moduler.

Det sker ingen forskning på cellnivå. Det man finner inuti cellen som elektrolyter och batterikemier är upp till leverantören att ta fram. Däremot finns kompetens bland personalen hos Volvo för att göra det.

Volvo gör prover på de stängda cellerna som kommer från leverantörerna. Ensamma, i moduler eller i fullständiga batteripack. Med cellerna följer en torrspecifikation som enkelt uttryckt visar vad cellen klarar av, Volvo testar hur den kommer att fungera i dess specifika användningsområde.



Här syns en av de stora skåpen som rymmer 2–3 hela pack.

Temperaturen i cell-, modul- och batteriskåpen kan anpassas för olika sorters tester. Allt från minus 40 grader till plus 80 grader. Det går även att ändra klimatet från torrt till fuktigt. Mer utförliga klimattester och tester av den mekaniska hållbarheten görs utanför laboratoriet.

Man testar att ladda och ladda ur, och elen som laddas ur återanvänds. Även hur cellen, modulen eller packet hanterar gas och energiåtervinning undersöks. Det är mest tester av kompletta system som utförs.

Det görs långtidstester för att kontrollera hur bra cellen klarar sig över tid med laddning, urladdning och så vidare. Just detta görs mest på celler och moduler. Ett livstidstest är ungefär 18–24 månader. En del tester med simulerade batterisystem och olika mjukvaror genomförs också.

Allt från celler i tidig utveckling till klara produkter kan man utföra prover på och de behöver inte nödvändigtvis komma från Volvos egna leverantörer. Ny teknik från andra aktörer kan alltså undersökas. Labbet är rustat för att klara av att göra väldigt mycket mer än vad det används till idag.

Däremot ville inte Volvo gå in på hur arbetet med nya batterikemier ser ut, mer än att man håller ögon och öron öppna för att hänga med i den snabba utvecklingen. Det gäller att konstant optimera den teknik som finns och lyfta ner den nyare och bättre batteritekniken i bilarna så fort som möjligt. Historiskt sett har nya kemier som måste testas framkommit ungefär varannat eller var tredje år.

Alltihop styrs från ett kontrollrum där väggarna är täckta av skärmar med (för oss dödliga) helt oförståeliga grafer och tabeller, likt kommandobryggan på ett rymdskepp i valfri science fiction-film.



Batteriet från XC40 Recharge inne i ett testskåp.

Ingen egen batteritillverkning

Volvo har ännu inga planer på att börja tillverka batterierna själva. Istället kommer modulerna från leverantören till Volvos bilfabriker i belgiska Gent och kinesiska Luqiao där de sätts ihop till de pack som används i bilarna. Volvo har överenskommelser med CATL och LG Chem som sträcker sig fram till 2028 och det förs en kontinuerlig dialog om den tillgång på batterier som Volvo behöver.

Vid de ovan nämnda fabrikerna finns en förstation där underdelen av batteripacket kommer in och moduler och kylsystem monteras. Sedan åker locket på med en tätningsträng runt om för att säkerställa att batterierna klarar alla täthetskrav som finns. Att Volvo bygger ihop packarna själva gör att de har bättre kontroll på kvaliteten och de slipper den svårare logistiken i att skicka fullständiga pack.

Det som Volvo kan styra över är längd och bredd på påcellerna vilket gör det lättare att använda det tillgängliga utrymmet optimalt. Volvo får prisamtiskaceller av en annan leverantör, dessa följer standardmått. Det går inte att blanda påcellerna med prismatiskaceller i samma pack utan att använda speciell mjukvara som inte är värd att utveckla. Volvo använder inga cylinderformade celler.

Packet är designat av Volvo vilket även det hjälper till att utnyttja platsen på bästa sätt då det går att arbeta tillsammans med konstruktörer för olika delar av bilen. Exempelvis kan batteriet då lättare användas tillsammans med krockstrukturerna för att göra bilen säkrare. Krocktester med batteribilar görs givetvis men det är inget som folket i batterilabbet håller på med.

Elbilarna har gett oss möjligheter att göra framsteg inom flera områden. Ett elnät uppkopplat mot elbilarna – brukar benämnas Vehicle to grid eller V2G – för energilagring är något som kan bli en nödvändighet framöver. Volvo säger att det inte är något som kommer i XC40 på grund av att det inte är något som kunderna bryr sig om för stunden.



Volvos planer för framtidens teknik

Vehicle to vehicle (V2V) är en annan teknik som kan bli viktig. Just i det här fallet är det laddning mellan två laddbara fordon som avses med V2V. Det är inget som Volvo implementerat ännu, mycket på grund av att regelverken gör att det kan bli juridiska problem om något sker.

Volvos batterileverantör CATL har pratat om en batteriteknik som hoppar över steget med moduler och bygger cellerna rakt in i paket, vilket ska höja energidensiteten. Även när det gäller det här är det relativt otydliga svar som mynnar ut i att de håller koll på all utveckling. Mer får vi inte veta.

Vitala kliv i en riktning

Att Volvo gör den här satsningen kan visa sig vara avgörande för hela företagets framtid. Samtidigt skulle det kunna vara ett rejält snedsteg om bränslecells-bilarna plötsligt skulle få ett uppsving. Det är ändå mycket viktigt att man gör något och inte sitter stilla medan många andra tar steg mot vad som troligtvis blir vår framtid.

Volvo tillsammans med elbilmärket Polestar ser ut att ligga bra till inför framtiden jämfört med väldigt många andra tillverkare.

VOLVO XC40 RECHARGE & POLESTAR 2



Tekniken – nu och i framtiden

Polestar 2 och XC40 Recharge är i grunden samma bil. Batteriet har ungefär 75 kWh användbar batterikapacitet. En laddningseffekt på 150 kW vid DC-laddning ger laddning till 80 procent på 40 minuter. Ombordladdaren är på 11 kW. Batteriet består av 12 litiumjonceller i 27 moduler med ett aluminiumhölje, det hela väger ungefär 500 kg. Kylsystemet går under modulerna och inte inuti som det gör hos vissa konkurrenter, och är ihopkopplat med AC-systemet för att både kunna kyla och värma batteripacket. Även motorerna kan kylas.

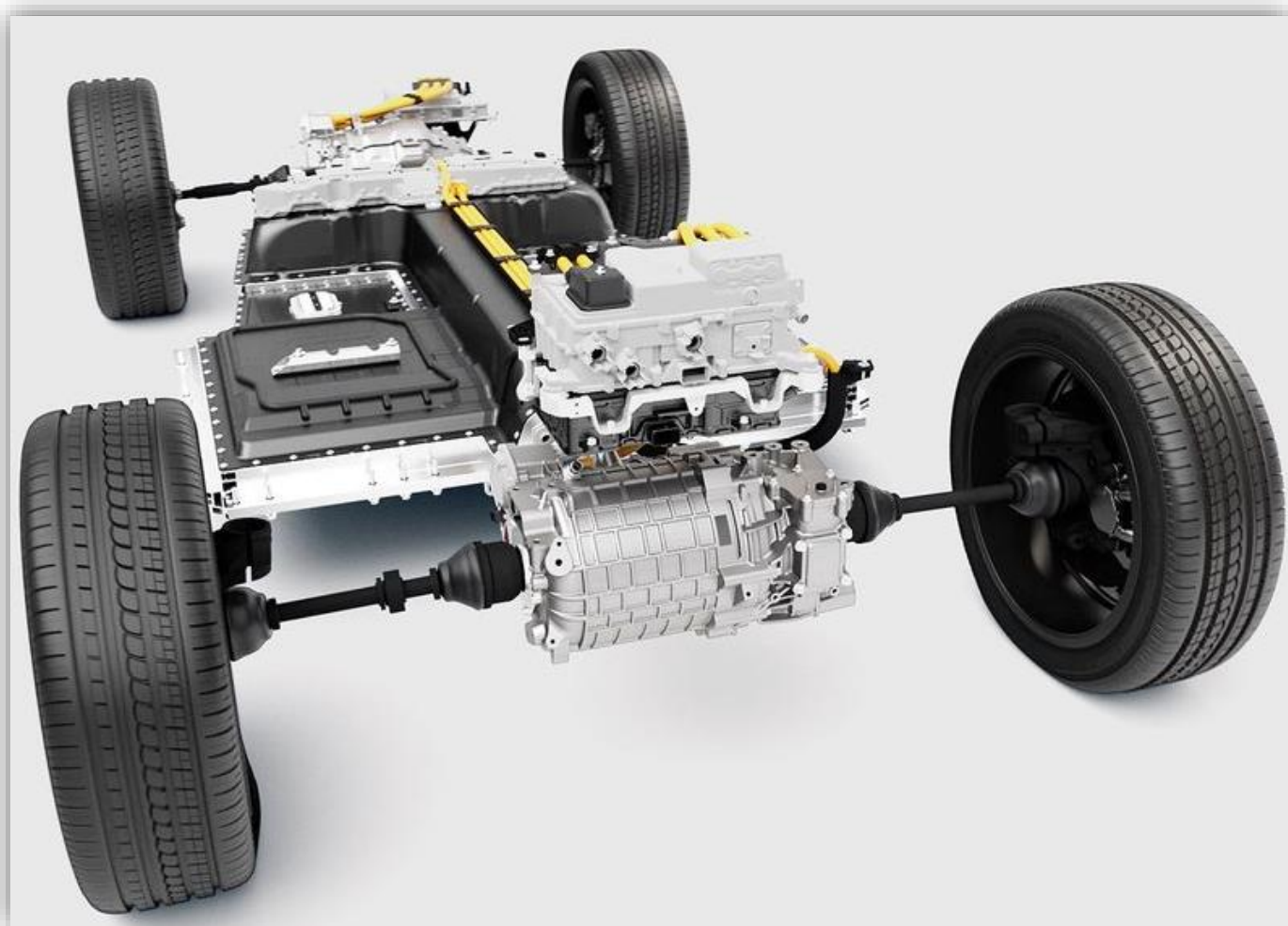
Elmotorerna kommer från Valeo Siemens men Volvos planer är att göra sina egna motorer till nästa generation elektrifierade bilar. Transmissionen är konstruerad av Volvo och det gäller även mycket av mjukvaran.

Batteridegradering – är det ett problem?

Batterikapaciteten påverkas negativt av laddningar och urladdningar. Volvo tror dock inte att detta ska vara något problem, det är alltså inget som borde skrämma en eventuell begagnatköpare av en XC40 Recharge. Volvo är tydliga med att batteriet ska klara hela bilens livslängd. Hur lång en bils livslängd är vill man inte uppge men nämner att branschstandarden är 15 år, vilket känns lite väl pessimistiskt.

Service

En elbil har väldigt få rörliga delar jämfört med en förbränningsmotorbil och kräver därför mycket mindre underhåll. Det ska inte heller krävas något batterikylvätskebyte likt det som Kia e-Niro och e-Soul behöver.



Drivlinan i XC40 Recharge. Notera gropen i batteriet som finns för att ge mer plats åt baksätesspassagerarnas fötter.

Räckvidd och laddning

Det är viktigt att få till en laddeffektkurva som är anpassad för den laddning som ägarna oftast behöver, det är inte så enkelt som att ha högsta möjliga effekt genom hela laddningen. Det kan ge en bättre totaltid om man har lägre effekt en längre tid jämfört med att ta i fullt redan från start.

För tillfället samarbetar inte Volvo med något laddnätverk. Det är något som kommer att lösas, men exakt hur vet ingen. För tillfället får man alltså nöja sig med ett väldigt litet antal laddstolpar eller Ionitys höga priser om man vill utnyttja bilens maximala laddningseffekt på 150 kW.

Däremot ser Volvo räckvidden som det som först måste förbättras – laddningseffekten är sekundär. Utvecklingen av laddningskapaciteten tas upp ordentligt först när räckvidden nått en nivå som kunderna är komfortabla med.

ELBILAR – MED BATTERI ELLER BRÄNSLECELL

Elbilar kommer att dominera marknaden framöver, det syns tydligt redan nu. Däremot är det inte klart vilken typ av elbilar som kommer att stå för merparten av försäljningen. Just nu är batterielbilar klart vanligare än vätgasdrivna dito, men vilken typ som kommer att dominera i slutänden är svårt att säga. Volvo verkar inte tro alltför mycket på vätgas och håller för tillfället inte på med något arbete kring bilar med bränsleceller.

KOBOLTGRUVORNA – VOLVO FÖRST MED BLOCK CHAIN

Enligt Volvo var man den första tillverkaren att införa block chain-nätverk, som ger kontroll över alla steg i leverantörskedjorna. Nätverken innehåller ursprunget för kobolten, egenskaper som exempelvis vikt och storlek, spårbarhet och information om att deltagarna följer OECD:s (Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling) riktlinjer för leveranskedjor.

OECD ger detaljerade rekommendationer för att hjälpa företag att respektera mänskliga rättigheter och undvika att bidra till konflikter genom sina beslut och rutiner för köp av mineraler.

Tyvärr innebär inte det att kobolten garanterat är framställd på ett etiskt sätt. Men det görs tredjepartsgranskningar av gruvorna och Volvo Cars är med i ett program kallat ASM (Artisanal and small-scale mining) från revisionsföretaget RCS Global Group som dagligen kollar över gruvor. Informationen från granskningarna används för att ta fram rekommendationer för hur gruvorna kan förbättras.

VOLVOS MILJÖPÅVERKAN

Volvos har som mål att sänka varje bils livscykelutsläpp av CO2 med 40 procent 2025. 25 procent av den minskningen ska komma från leveranskedjan. 2040 ska bilarna vara klimatneutrala.

Vad som händer med batterierna efter att de gjort sitt i en bil är inget som Volvo har klart redan nu men det är något det jobbas på tillsammans med leverantörerna. Det kan handla om återvinning, återanvändning eller både och.

GEELY – HUR FRIA TYGLAR HAR VOLVO?

Hur mycket påverkar de kinesiska ägarna Volvos satsningar? Volvo samarbetar med Geelykoncernen för både tekniska och kommersiella fördelar som kommer av stor skala. Geely och Volvo producerar inte samma produkter och därför finns en, som Volvo kallar det, nödvändig differentiering – men målet är så mycket synergier som möjligt.

3. Test: Kia Ceed SW Plug-In Hybrid

Av Tobias Jonasson - 21/06/2020

En miljövänlig familjevän



Kia är att betrakta som ett av de mest prisvärda alternativen på marknaden, varför det inte är särskilt överraskande att man numera kan titulera sig som Sveriges tredje största bilmärke. Man är särskilt framgångsrika inom försäljning av laddbara bilar, vilka utgör cirka 50% av deras totala försäljning. Det ter sig därför naturligt att man styr skeppet i framtidens riktning, med elektrifiering som slutdestination. Sydkoreanernas senaste tillskott i modellflottan är en hybridversion av storsäljaren Kia Ceed Sportwagon, vilken om inte annat förväntas vinna mark inom tjänstebilsegmentet. Vi lägger i Högsta Växeln för att utröna om plug-in-hybrid-motorn kan ta Ceed SW till nya höjder.

Rent visuellt är det mesta sig likt, bortsett från en uppsättning nya miljöpartist-fälgar och den numera stängda grillen i diamantmönster, något som onekligen går i linje med de designtrender som just nu genomsyrar elbilsindustrin. Det faktum att man är i slag att träda in i en hybridbil gör sig också påmint genom den laddlucka som placerats framför förardörren. I övrigt bibehåller man det designspråk som vi på Högsta Växeln tidigare beskrivit som intetsägande. Om du, likt jag, dras till elegant kurviga bilar gör du nog bäst i att leta vidare; Ceed SW PHEV är rent visuellt definitionen av en baktung bil. Likt designen vittnar om är det emellertid en bil av extrem praktikalitet. Lastutrymmet är klart tillräckligt för en mindre familj med semesterambitioner, trots att batterierna upptar det mesta av extrautrymmet under lastgolvet.

I kontrast mot bilens exteriöra design, imponeras jag av interiören. Kupén känns välbyggd med mängder av soft touch-material – något som inte alltid är att vänta av en bil i den lägre prisklassen – samtidigt som infotainmentsystemet är lättarbetat. Testbilen sakande förvisso lyx såsom läderklädda stolar, men den var långt ifrån dåligt utrustad. Ceed SW PHEV standardutrustas med en mängd säkerhetssystem, såsom adaptiv farthållare, filhållningsassistans och autobromssystem, samtidigt som testbilen var bestyckad med eluppvärmbar läderratt och Apple CarPlay.



Hur är den då att köra? Just drivlinan är trots allt den stora nyheten i sammanhanget. El- och förbränningsmotorn balanseras i en välavvägd symfoni, och växellådan fungerar riktigt bra, vilket resulterar i en trivsamt åktur. Körningen är emellertid långt från inspirerande, varför jag har svårt att sympatisera med den sportigt hårda fjädringen. Bilens totaleffekt om 141 hästkrafter är långt ifrån tillräckligt, något som är särskilt tydligt när man likt en sengångare kämpar sig förbi framförvarande bilar i omkörningsfilen. Med tanke på dess blygsamma prestanda ter det sig underligt att man kompromissar på komfort till fördel för ett sportigt inställt chassi.

BETYG

Exteriör	★★★★☆
Interiör	★★★★☆
Körglädje	★★★★☆
Valuta för pengarna	★★★★☆
Relativ praktikalitet	★★★★★
Ha-begär	★★★★☆
Relativ prestanda	★★★★☆
Teknik	★★★★☆
Motorljud	★★★★☆
Komfort	★★★★☆

SAMMANFATTNING

Kia Ceed SW Plug-In Hybrid är en konkurrenskraftig pjäs inom tjänstebilsegmentet. Frågan är emellertid om prisökningen, relativt vanliga Ceed, är motiverat för en nybilsköpare.

3.3

★★★★☆
TOTAL POÄNG



I övrigt erbjuder elmotorn en väl godkänd räckvidd à 50 km, vilket i verkligheten omvandlas till cirka 40–45 km. De som önskar pendla på eldrift bör således klara sig i de flesta fall. Huruvida den förbättrade bränsleekonomin motiverar prisökningen, relativt en vanlig Ceed SW, ställer jag mig emellertid tveksam till. Det här är nog främst en bil som riktar sig mot tjänstebilister, tack vare dess låga förmånsvärde, alternativt de som lider av miljöångest.



4. McLaren 720S Le Mans med inspiration från F1 GTR

Oskar Krüger 20 juni 2020

För 25 år sedan vann McLaren 24-timmars på Le Mans med McLaren F1 GTR. Nu firar britterna segern med en specialutgåva av McLaren 720S.



1995 ställde McLaren för första gången upp i ett av världens tuffaste lopp: 24-timmars på Le Mans. Och det slutade med en sensationell seger. Det var inte bara sensationellt för att [McLaren](#) vann första gången de deltog, utan också för att [McLaren F1](#) aldrig var tänkt som en tävlingsbil när den tillverkades från början.

Men ändå gjorde tävlingsbilen med tilläggsämnet GTR spektakulärt bra ifrån sig när de inte bara vann utan också knep fyra av de fem främsta placeringarna. Detta trots att McLaren ställdes mot snabbare prototyp-bilar. Bilar som var betydligt mer renodlade för tävlingskörning.

PROVKÖRNING: [McLaren 720S](#)

McLaren har all rätt att vara stolta över sitt racingarv vilket de visar med nya [McLaren 720S](#) Le Mans. Mekaniskt har det inte hänt något utan drivkraften är fortfarande från samma fyra liter stora V8 med dubbelturbo och en effekt på 720 hästkrafter (Le Mans-vinnaren hade en BMW V12 på 600 hästkrafter). Det är i stället detaljer som gör specialutgåvan unik. Och den mest iögonfallande detaljen är de retroinspirerade fälgarna med fem grova ekrar.

720S Le Mans har också ett luftintag på taket, kolfibersäten och speciella dekaler längs med bilens sidor samt på nackstöd och dörrmattor, för att nämna det mest väsentliga.

Specialversionen tillverkas endast i 50 exemplar, varav 16 kommer till Europa, och kommer i två färgkombinationer med antingen grå eller orange grund. Priset anges till 254 500 pund, vilket motsvarar knappt tre miljoner kronor.



Vinnarbilen McLaren F1 GTR på Le Mans 24-timmars. Året var 1995.



5. McLaren kämpar för sin överlevnad

Linus Pröjtz 30 juni 2020

Klassiska racingteamet och numera framgångsrika biltillverkaren McLaren har slagits mot kraftigt fallande ekonomi under pandemin. Så pass att företagets överlevnad varit ifrågasatt. Men nu verkar man ha hittat en kortsiktig lösning.



Det har svängt snabbt för McLaren Group där både F1-teamet och gatbilsdivisionen Automotive ingår. Så pass att det brittiska märket på många sätt fått bli ansikte för hur hårt bilindustrin drabbats av corona-pandemin.

Det är tydligt att företagsgruppen kommer tvingas till betydande nedskärningar på upp emot 1 200 anställda (av totalt knappt 3 800) då deras likviditet snabbt blivit extremt ansträngd. Inte blev det lättare av att den ursprungliga planen på tillfällig finansiering avlogs, där bland annat delar av McLarens historiska bilsamling skulle stå som säkerhet. Detta har inneburit enorm press på företaget som behöver finna en lösning innan den 17 juli för att inte hamna i ekonomiskt obestånd.

Men nu verkar en tillfällig lösning vara på plats via ett lån på 150 miljoner pund (drygt 1,72 miljarder kronor) från the National Bank of Bahrain. Bakom kulisserna finner vi att the National Bank of Bahrain ägs till 44 procent av Mumtalakat Holding Company, som även äger 56 procent av McLaren.

Lånet ger McLaren någon form av lugn mitt i stormen då nya finansieringslösningar ska hittas för en mer långsiktig lösning, samtidigt som årets F1-säsong drar igång nu till helgen. Med McLaren med på startlinjen.

6. Privatleasing av Volkswagen ID 3: Så hög blir månadskostnaden

Publicerad 2020-06-22 kl 10:00

Volkswagens nya folkelbil lanseras i tre olika versioner med privatleasingpriser som börjar på 4 095 kronor i månaden.



Det är många som är nyfikna på Volkswagen ID 3, modellen som av många beskrivs som den första "folkelbilen" med rimlig prislapp.

De allra första exemplaren blir dock inte helt billiga. Vid lanseringen dyker Volkswagen ID 3 bara upp i ett specialutförande med mycket utrustning, och det drar upp priserna.

Tidigare i år släppte Volkswagen de första "prisindikationerna" på vad ID 3 skulle kosta. Därefter kom de [officiella priserna för ID 3](#), men efter det [höjdes priserna i Norge](#) och nu justeras dem även i Sverige.

– Faktorer från vår fabrik samt valutaeffekter har påverkat det slutgiltiga priset, säger Marcus Thomasfolk, informationschef på svenska Volkswagen, till Vi Bilägare.

Tre utrustningsnivåer

Volkswagen ID 3 1st Base kostar från 419 900 kronor före elbilspremien på 60 000 kronor. Då ingår bland annat navigationssystem, 18-tumsfälgar, parkeringssensorer runt om, klimatanläggning, adaptiv farthållare, autobroms, uppkoppling till mobilappen, röststyrning på svenska, nyckellös start, värmepump och snabbladdning med en effekt på 100 kW.

Merpriset för att gå upp till nästa nivå, ID 3 1st Plus, är 60 000 kronor. Då får köparna bland annat 19-tumsfälgar, mörktonade rutor bak, backkamera, designstolar och LED Matrix-ljus fram och bak.

Det finns även en topputrustad version kallad ID 3 1st Max som kostar 541 900 kronor, ett merpris på 122 000 kronor jämfört med ID 3 1st Base. Här ingår bland annat head up-display, bättre högtalarsystem, 20-tumsfälgar, panoramatak och komfortstolar.

De här priserna är något högre än vad Volkswagen meddelade tidigare i år.

– **De som gjort** icke-bindande förbokningar har sedan den 17 juni möjlighet att välja om de vill gå vidare och göra en definitiv order. Vi är glada över att många kunder har valt att göra det, säger Marcus Thomasfolk.

42 mils räckvidd

Samtliga versioner har batteripaket på 58 kWh, räckvidd på 42 mil enligt WLTP-körcykeln och elmotor på 204 hästkrafter.

Förutom priserna har Volkswagen även släppt priserna för att privatleasa en ID 3. Månadskostnaden ligger på 4 095 kronor per månad för Base, 5 150 kronor för Plus och 6 725 kronor för Max.

Månadskostnaden gäller vid privatleasing i 36 månader och med en körsträcka på 1 000 mil per år. Metalliclack och vinterdäck kostar extra, men att snabbladda upp till 2 000 kWh hos Ionity ingår.

Volkswagen har tidigare [presenterat en ny laddbox](#) som kostar från drygt 18 000 kronor inklusive installation för den billigaste versionen.

Volkswagen ID 3: Priser i Sverige

Volkswagen ID 3 1st Base: 419 900:–

Volkswagen ID 3 1st Plus: 479 900:–

Volkswagen ID 3 1st Max: 541 900:–

Volkswagen ID 3: Pris för privatleasing

Volkswagen ID 3 1st Base: 4 095:–/mån

Volkswagen ID 3 1st Plus: 5 150:–/mån

Volkswagen ID 3 1st Max: 6 725:–/mån

Månadskostnaden gäller vid privatleasing i 36 månader och med en körsträcka på 1 000 mil per år. Metalliclack och vinterdäck kostar extra, men att snabbladda upp till 2 000 kWh hos Ionity ingår.



Erik Söderholm



7. Grönt ljus för nya regplåtar för elbilar

2020-06-22

Norge har redan gjort det, nu går Storbritannien ett steg längre. Landet inför speciella gröna nummerplåtar för den som köper en elbil. Borde även Sverige följa efter?



Sedan flera år tillbaka får den som köper en elbil i Norge en speciell nummerplåt som börjar med bokstäverna EL eller EV. Nu har Storbritannien fattat beslut om att gå ytterligare ett steg längre. Alla som köper en elbil kommer att få en nummerplåt med en stor grön rand på ena sidan för att göra det lättare att identifiera en elbil, uppger Reuters. Tanken är att elbilarna ska kunna slippa biltullar och få billigare parkering.

Storbritannien satsar nu hårt på att skapa en grönare bilpark efter coronapandemin.

– En grön återhämtning är nyckeln till att hjälpa oss att uppnå våra mål med noll koldioxid och samtidigt främja ekonomisk tillväxt, säger landets transportminister Grant Shapps.

Endast bilar med nollutsläpp får ha de nya skyltarna, det gäller alltså inte laddhybrider. Förra veckan kom nyheten att premiärminister Boris Johnson överväger ett bidrag på 80.000 kr till den som byter bort sin bensin- eller dieselbil mot en elbil.

Även i Sverige finns det många som skulle vilja se gröna nummerplåtar. Det pågår olika utredningar inom MSB och Transportstyrelsen för att se om det kan höja säkerheten till exempel vid olyckor och bränder.

Redaktören bytbil

8. Mazda BT-50 ny pickup med dieselsexa

Publicerad 2020-06-22 kl 9:47

Mazda har lanserat en ny generation av pick-upen BT-50 med Isuzuteknik under skalet.



Flera biltillverkare har gett sig in i pickupvärlden de senaste åren, lockade av höga marginaler och ökande försäljning. Men att sälja en pickup innebär inte någon säker succé – det har till exempel Mercedes fått erfara med [X-klass som nu ska läggas ned](#).

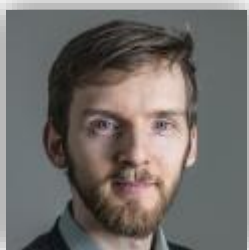
Mazda har sålt pickupmodellen BT-50 i många år och den var tidigare baserad på Ford Ranger. Nu visas en ny generation av Mazda BT-50 upp och den här gången är det Isuzu D-Max som står för tekniken under skalet.

Det är lite udda att se Mazdas designspråk kallat "Kodo" på en bruksig pickup. Mazda BT-50 kommer i så kallat Crew Cab-utförande med bakdörrar med en 3,0-liters dieselsexa på omkring 190 hästkrafter och automatlåda som tillval.

Bilen är bakhjulsdriven som standard men fyrhjulsdraft finns på tillvalslistan.

Det är oklart om nya Mazda BT-50 ska säljas i Sverige – vi söker Mazda för en kommentar och uppdaterar artikeln om vi får ett besked.





Erik Söderholm

Läs mer om:



[Avslöjat: Mazda kan ge efter och lansera ny turbomotor](#)

[Har storsatsat på sugmotorer – nu kan en turbofyra vara på ingång.](#)

[Krångel med autobroms i Mazda 3 och CX-30](#)

[Mjukvarufel gör att bilarna kan bromsa tvärt utan orsak. Vi Bilägares långtestbil berörs.](#)

[Nya uppgifter: Mazda 6 får bakhjulsdrift och rak sexa](#)

[Mazda planerar att utmana BMW med ett välkänt recept när nästa modellgeneration lanseras.](#)

LIVSSTILSBILAR**9. Fiat 124 Spider 2017**

Författare Stefan Nilsson

Postades **2017-11-14**

Forskare som säger sig vilja ligga i framkant säger att självkörande bilar kommer att ta över, andra talar om human/machine interface. Jag säger bara att den klassiska sportbilens död är mycket överdriven. Fiat 124 Spider är bilen som utmanar Mazda MX-5 och jag kan hitta flera skäl att välja den italienska kusinen till den japanska sportbilen.



Nu är som väl är flera biltillverkare, som exempelvis Audi och Nissan, inte lika övertygade om den självkörande bilens dominans. Fiat 124 Spider är totalt ointressant om den skulle vara självkörande. Här är det körningen som är det viktigaste och det mest underhållande.

Det numera så vanliga uttrycket human/machine interface, översatt till gränssyta eller samverkan mellan människa och maskin må fungera när jag jobbar med min dator. Den stretar åt sitt håll, låser sig och måste omstartas, men inte bakom ratten i den här bilen.





När man ska avnjuta en stunds bilkörning klär man på sig Fiat 124 Spider. Då spelar det ingen roll att den är opraktiskt trång. Det handlar inte om samverkan. Det handlar om att förlänga armar, ben och ryggrad ut i bilens nervsystem. Det handlar om att känna var gränsen för bilens väghållning går och hur den svarar om man går över gränsen. Det handlar om att peta med den korta växelspaken med de korta snabba och exakta växellägena. Det handlar om att lägga ner cabrioleten på några sekunder och det handlar om att lyssna på hur väl den lilla 1,4-liters turboladdade fyran låter i avgaspiporna.



Bilen är inte lika varvillig som salig Honda S 2000, men rent spontant känns Fiats fyra trevligare än både Mazdas 2-liters och 1,5-liters fyror. Det känns som att någon har gått in i motorlabbet och sagt till konstruktörerna att nu har vi en perfekt växellåda så bygg en motor som behöver växlas ofta. Kunderna kommer att älska den kombinationen.



Fiat 124 Spider är en sportbil av den klassiska typen med låg vikt, endast två säten, ganska liten motor och bakhjulsdrivning. Den låga vikten ger bilen ändå bra prestanda trots den lilla motorn som "bara" erbjuder 140 hk. Det som skiljer den här bilen från exempelvis de brittiska originalen från 60-talet är att motorn är mycket flexibel. Den drar bra på alla varav och kan köras hårt om man vill eller bara slököras när det är dags att glida fram längs den smala vägen och se höstlöven virvla bakom bilen. Naturligtvis med cabrioleten nere så att doften av fuktig men varm höst gör resan till en naturupplevelse.



Bilen har en toppfart på 215 km/t, men det är ganska ointressant för det här är en bil man kör snabbt på krokiga småvägar, inte på Autobahn. Den accelererar till 100 km/t på 7,5 sekunder.

Vad ska man ha en sådan här bil till då?

Jag menar det finns 7-sitsiga SUV:ar som har motsvarande prestanda och är betydligt tystare att åka i. Det går att peta in flera IKEA-paket i en sådan och mugghållarna gör att du kan njuta favoritkaffe utan att söla.



Fiat 124 Spider har inga mugghållare. Här är det bilen som ska njutas, om man är intresserad av bilkörning och tycker att man har tid och råd att ägna sig åt den typen av njutning. Det går möjligen att få med sig några kuddar och kanske lite köksutrustning, men sedan är bagagen full. Kort sagt den lilla tvåsitsiga cabrioleten är inget man köper på rationella argument. Här handlar det mer om teknik och körupplevelse. Motorn sitter ganska långt bak, nästan i knät på föraren, växelspaken är kort och växellägena distinkta med korta slag. Det betyder bra viktfördelning och bra respons från bilen till föraren.



Den är bakhjulsdriven och lätt med en tygcabriolet och det känns inte som bästa vinterbilsvalet, men modern teknik som antisladd och antispinn gör den till ett betydligt bättre val än de brittiska 60-talssportbilarna som MG och Triumph. Bilen fungerar utmärkt som andrabil i en familj och som pendlarbil. Strålkastare och instrumentering är riktigt bra liksom stolarna.



Poängen med den här bilen är nog just det där med att unna sig något speciellt. Det handlar inte bara om körupplevelsen också utan om skönhetsupplevelsen, bilen är faktiskt riktigt snygg. Lite som en liten Maserati, kanske. Det handlar också om att möta bilintresserade människor som alltid har en kommentar till någon med en speciell bil.



Faktaruta:**Fiat 124 Spider.**

Biltyp:	Bakhjulsdriven klassisk öppen sportbil.
Motor:	1,4 liters fyrcylindrig bensen.
Effekt:	140 hk.
Max vridmoment:	240 Nm
Acceleration	0-100 km/t: 7,5 s
Toppfart:	215 km/t
Tjänstevikt:	1 176 kg.
Max totalvikt:	1 315 kg.
Max släpvagnsvikt:	Inte möjligt.
Bränsleförbrukning:	6,4 liter/100 km vid blandad körning enligt EU-cykeln. Uppmätt: 7,8 liter/100 km blandat och 7,6 liter/100 km motorväg
CO2:	148 g/km.
Pris:	Från: 264 900:-, som provkörd utrustningsnivå Lounge: 284 900:-.

Titta också på: Mazda MX-5, eller kanske en begagnad Honda S 2000 eller BMW Z4.



Fiat 124 Sport Spider 1969–79



Pininfarina Spidereuropa Volumex (124 DS) 1983–85

10. Köpguide Saab 95/96 V4 1967–80

Publicerad 8 juli 2013 text admin

Kramgoa Lothar

Stryktåliga Saab V4 blandar stark karaktär med gosiga mjukisegenskaper. Den kramar grusväg som ingen annan och frihjulet gör körningen till ett nöje. Unna dig den unika V4-känslan. Det kostar inte mycket.



Med kniven mot strupen genomförde Saab bilhistoriens kanske mest lyckade motorbyte. Operation Kajsa innebar att den karaktärsfulla men omoderna tvåtaktaren ersattes av en halverad V8, cool, robust och själfull, det kan vem som helst intyga som någon gång tuggat sig genom en snötyngd svensk granskog en öde januarinatt till det trygga bakgrundsljudet av en hummande V4. I ett speciellt läge – det kan vara 88 km/h eller 103 km/h eller 122 km/h – andas motorn ut, slappnar av, och tåspetsarna nuddar vid evigheten.

Flumma lagom. Jag vill veta allt om balansaxellagringen. Det var något om ett drev gjort i pressad cornflakes?

Okej, det klassiska V4-raset. Fordmotorn har en motroterande balansaxel för att mjuka upp gången. Den drivs via en drevtransmission från vevaxeln. Axeln snurrar lika fort som vevaxeln men är bara lagrad i två lager och i dess ände sitter remskivan som driver fläkt, generator och vattenpump. Remskivan sitter alltså inte direkt på vevaxeln som på vanliga motorer. Slarvar man med oljebyten och oljekvalitet tar lagren stryk och börjar glappa. Kör man för länge i detta tillstånd kan transmissionsdrevet i ett fibermaterial haverera. Ett annat berömt fiberdrev driver kamaxeln. Det kan ryka i samma veva, eller om kamaxlarnas lager är glappa, vilket är mer sällsynt.



Saab 96 1969–78

Något om historien och antal tillverkade?

Saab 95 och 96 V4 blev under många år basen i Saabs försäljning, den hade en trogen kundkrets och den hann få syskon i form av 99 och 900 innan den till slut abdikerade. De första 600 bilarna byggdes i hemlighet och problemet med de 5 778 färdiga tvåtaktsbilarna i lager löstes genom att man bytte motorer på löpande band.

I Sverige såldes 50 949 Saab 95 mellan kalenderåren 1966 och 1981 (jo det finns 11 noterade 1979 och en 1980). Under samma period kom 176 135 96:or till världen. Enligt den senaste undersökningen Klassiker genomförde finns bara 4,6 procent kvar i registret. 1,2 procent är kvar i trafik. Vi som inte odlats i päronhalvor och spyfällor, vad finns det att hämta utöver nostalgikoma?

En stryktålig, rolig och egensinnig bil. Du får en unik körupplevelse med rattväxel och fenomenal vägkänsla. Frihjulet är en kvarleva från tvåtaktstiden, men faktum är att finessen fungerar bättre med fyrtaktarens lugna gång med snabbare nedgång till tomgångsvarv. Så fort du kommit upp i fart behöver du inte använda kopplingen över huvud taget och när det rullar små garnbollar av motorljud ur avgasröret är det som att prova berusningsmedel för första gången.

Tungstyrd va?

Bilen är en smula fronttung vid parkeringsmanövrar, ja, men i fart är vägkontakten helgjuten och skojfaktorn på slingerväg finns där hela tiden. Ju halkigare och motigare, desto mer älskar man en V4. Den är också billig att hålla igång och lättmekad så länge du inte jämför med en jämgammal Volvo eller Opel. Knepen går att lära sig.



Saab 95 Van 1962–65

Berätta mer om 95. Den ser ju verkligen helknäpp ut?

Vi i Sverige må vara vana vid dess uppsyn, men internationellt är modellen en chockupplevelse i positiv bemärkelse och efterfrågan ökar. Den är liksom flyg och träsko i ett, med fenor raketutblås. Kan det bli bättre? 95:an utvecklades parallellt med 96:an men lades ner två år tidigare, 1978. Utöver det rent uppenbara att modellen ger mer utrymme till folk och prylar är 95:an den du ska satsa på av flera skäl. Utöver design handlar det om tillverkningstal och antal överlevare. Det är ont om fina exemplar. Av årgångarna 1973–78 finns bara 1 566 exemplar kvar i registret, de flesta rishögar. 1960-talarna är ännu ovanligare.

Rent allmänt då? Nyare eller äldre V4?

Går du loss på sextitotalskänslan är det en -67:a du ska. Låga vindrutan och lackkulörer sprungna ur Saabs mer dämpade och väldigt snygga färgskala. Fin inredning med blank tutring och grålackerad panel. De äldsta bilarna har den så kallade Silvermotorn som enligt kännarna är den som går allra mjukast. Nästa period är 1969–73. Öststatsperioden. Den särpräglade aluminumgrillen gör den till en återkommande statist i amerikanska kallakrigsfilmerna "inspelade" i Ryssland. Egentligen det tuffaste trynet, med bredbandsstrålkastare.

Nästa fas kan grovt indelas i plåtstötfångare eller gummiöverdragna gigantparkbänkstötfångare. Båda har sin charm. När det gäller inredningen blev den mer brunrationell än sinnlig med åren. Oavsett årsmodell får du en bil som förenar ingenjörsmättat flygarv med oförfalskad hemslöjd.

Det var något med rally också?

Skämtar du? Den är skogarna konung. I allt från RAC till Vissemålas grusgropsmästerskap. Att bygga sin autentiska dröm-V4 för finåkning eller tävlingsbruk har på senare år blivit en folkrörelse. Ska du ge dig in i denna förtrollade värld av tätstegade lådor och korsinsug – greppa stora plånboken. Alla jagar samma typ av oåtkomliga delar. Men är det en rallyklon du vill ha så satsa på Indiskt gul – den superhäftiga, nästan självlysande officiella tävlingsfärgen. Det fanns också en obetalbar ljusgrön officiell tävlingsfärg som kom 1976.



SAAB MONTE CARLO 96 V4 1967

Några specialare man kan rikta in sig på?

Utöver tidiga bilar kan konnässören fokusera på exportvarianterna Monte Carlo V4 och V4 DeLuxe som var mer utstyrda med dubbla lister och sportig inredning. Även 95 fanns i DeLuxeutförande, hitta en sådan den som kan. Någon vassare motor var det aldrig frågan om. Leta i USA.

1700S var en version som byggdes på beställning av Saabs tävlingsavdelning 1974–75 i kanske 150 exemplar. Med två hundra kubik större maskin, Solex 32-förgasare och sport-system hamnade effekten på 90 hästar. Sportkoppling, sportstol och sportfjädring gjorde den – sportigare.

Det som i snäva Saabkretsar benämns "Jubbe" syftar på två jubileumsmodeller värda att titta närmare på. Den lite mer okända är den silverfärgade -75:an med Lejongul alternativt Manillabrun inredning. 2 317 byggdes varav 2 165 stannade i Sverige. Den mest kända jubileumsbilen – och mer samlarvärd – är den sista serien på 300 bilar, 1980, med Aquamarinblå metallic och ljusblå plysch i snygg kombination med krokekerfälgar. Här är den procentuella överlevnaden riktigt bra, men varning utfärdas å det skarpaste: rostproblemen upphöjt till tio.

Något om värdet?

Saabentusiasterna är omtalat snåla till sin läggning och V4:orna har fram till nyligen enbart betraktats som slit- och slängbilar. Rallyfeber och utländska intressenter har drivit upp priserna, men de är sensationellt låga än så länge. Det är som om bilarna inte hittar utanför den inre kretsen. Den har drabbats av "vanlighetssyndomet" men till skillnad från Volvo Amazon har priserna knappt rört sig. 0–10 000 kronor kostar de urkiga exemplaren, men här går fortfarande att hitta bruksmaskiner. För 25 000–30 000 ska du kunna få en riktigt fin vagn. Lite till och du köper en "ny-i-kartong". 95:an är aningen dyrare.

Det här med spyfällan kanske du ska utveckla en smula.

Det är en fackterm som beskriver den bakåtvända och nedfällbara extrasoffan i 95:ans bagageutrymme. Den jag och många med mig växte upp i. Har du barn ska du absolut se till att din tilltänkta bil har denna finesse. Baklängeskräkning är själva grundbulten i ett livslångt Saabintresse.

* Lothar var seriefiguren Mandrakes urstarke men snälle kompis. En reslig kraftkarl i leopardskinn. Han dök även upp i humorserien Rally i P3, bara lite mer kramsugen.

Text Claes Johanss **Foto** Simon Hamelius

Hårdfakta**Saab 95 V4 1972**

Nypris:	19 850 kronor.
Värde idag:	25 000–30 000 kronor*
Motor:	Fyrcylindrig V-motor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 498 cm ³ . Max effekt 65 hk DIN (73 hk SAE) vid 5 200 r/min. Max vridmoment 115 Nm vid 2 500 r/min.
Kraftöverföring:	Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Rattspak och frihjul.
Mått:	Axelavstånd 250 cm. Spårvidd fram/bak 122/122. Längd/bredd/höjd 430/150/147 cm. Tjänstevikt 1 060 kg. Tank 42 liter.
Fjädring/hjulställ:	Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram, bak gångjärnsdämpare.
Styrning:	Kuggstång. Vändcirkel 10,8 m. Rattvarv 2,7.
Hjul:	Plåtfälgar, bredd 4 tum, 5.20x15.
Elsystem:	12 volt.
Bromsar:	Skivor fram, trummor bak.
Fartresurser:	Toppfart 145 km/h. Acceleration 0–100 km/h 18 s.
Förbrukning:	1,0 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Reservdelar och service

Fågeholksmin är att vänta om du går in till närmaste Saabhandlare. Lite servicedetaljer kan langas upp på disken. Men det kan vilken reservdelsfirma som helst göra. Men ställ frågan! Återförsäljarna har ingen gemensam sökfunktion för gamla delar. Kanske finns en smärre skatt undanstoppad?

Annars är det www.saabklubben.se som gäller. I klubbens forum slänger du ut frågorna och på medlemmarnas webshop finns ett och annat att köpa. I annat fall är det hobby-idkare som säljer grejer. Kolla Tradera och nyss nämnda hemsida. En annan startpunkt är www.getemotordelar.se, www.bromsoksrenovering.se och www.speedparts.se.

Checklista – kolla detta innan du slår till!

KAROSS

Karossen är självbärande och urstark, ändå lätt. Även om det inte låter så i följande rader klarar den rosten riktigt bra. När den kommer är den övervägande synlig och det ska till rejäla mängder rost innan styrkan går ur. Eländet äter sig in i bottenplattans fyra hörn, dörrbottnar/falsar och bakre stötdämparinfästningar. Även de främre fästena drabbas. Och hjulhusen fram och bak, speciellt i topp men också dubbelplåteländet i främre hjulhusen. Domkraftsfästena är rosthärdar. Rostrisk i golvet mot torpedväggen och under tvärgående balk. Balken innanför fronten bör kollas. Bakskärmarnas övre hörn rostar liksom plåtfickan i vindrutestolparnas nedre ändar. Framskärmarna rostar runt blinkers. På 95:an ska du kolla fenor (runt bakljusen) och baklucka en extra gång. Likaså plåten som sitter mot bakstammen. Otäta rutlister släpper in vatten som kan lägga sig som en sjö i bottenbaljan. Klar rostrisk.

Varning för de sista årsmodellerna då man bytte rostskyddsmassa. Under den fina svarta ytan kan det dölja sig en helvetesskildring.

Saabklubben säljer golvplåtar. Begagnad plåt som dörrar och skärmar är ingen bristvara. Billigt är det.

MEKANIK

Robust. Motoröra räcker långt för att detektera en frisk maskin. Ett sätt att fördjupa kontrollen är att låta motorn gå på tomgång utan ventilkåpor. Med en torktrasa i beredskap synar du att stötstängerna och vipporna får sin korrekta smörjning från dropplåtarna, oljan ska droppa i en jämn takt på båda vänster och höger motorhalva.

Du måste kolla balansaxellagringen. Demontera fläktremmen. Greppa remskivan. Ett radiellt glapp tyder på slitna lager – problem!

Växellådan är stark, men den kan vina en del. Är vinandet åt det obehagliga hållet är raset nära. Frihjulet ska löpa i och ur utan klonk eller hyss. Är vattenpumpen dålig invändigt kan motorn gå varm, trots att kylsystemet ser okej ut i övrigt. Kostar en femhundring. Kompressionen bör ej understiga 9 bar.

Tvåportsförgasaren (från årsmodell 1977B) är extra känslig mot tjuvluft. Friska slangar är a och o. Under motorn löper kylarslangar i form av en befruktningssugen Alien. Jobbigt att byta. Men byt. När du provkör: börja med kall maskin. Bilar med automatchoke kan trilskas. Går att smörja upp.

CHASSI

Stötdämpare och bussningar är standardvaror. Hjullager och bromscyliktrar ordnar specialfirmorna eller hobbyhandlare inom klubben. Lägg in en sökning på Tradera.

INREDNING

Antalet klädselalternativ minskade med åren, ju nyare bil desto större chans att hitta rätt textilier på begmarknaden. Ingen nytillverkning finns. Klubben är rätt forum. En fin inredning är ett köpargument, ett rosthål i golvet går alltid att fixa.

ELSYSTEM

Inga extraordinära felkällor. På allmänt vis ska tänddelar vara fräscha och bytas innan de ger upp. En klassiker i Saabsammanhang är dålig kontakt i säkringshållaren, putsa av och smörj med kontaktspray. Värmen från avgasröret kan göra att kabelhärvan till startmotorn åldras och spricker.

Classic
motor

11. Fredagsfilmen: Land Rover

Av Jim Lundberg PUBLICERAD 2020-06-19, 12:48

Land Rover lanserades redan 1948, fast bilen i filmen är en "yngling" från 1973. Visst skulle det vara roligt att få köra en sån här i terrängen!



FILM: <https://youtu.be/h3eKfL083ns>

Klassiker

12. Så justerar du dina förgasare!

Publicerad 2020-06-20 kl 15:25

En pedagogisk djupdykning i Zenith Stromberg förgasarnas inre.



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

13. Drömdebut för Linus Lundqvist i USA

Av: Anna Andersson, Publicerad: sön 28 jun 2020 kl 21.48

Linus Lundqvist bad Donald Trump om hjälp, satt i karantän i Mexiko och gjorde allt för att ta sig till premiären i Ohio. Han lyckades. Han tackade genom att vara överlägsen på banan.



Dubbla segrar för Linus Lundqvist

21-åringen från Tyresö körde hem två pole positions i premiären av Formula Regional Americas, han följde upp med att köra det snabbaste varvet i båda racen - och med att leda varje varv i helgens två lopp.

Linus Lundqvist var överlägsen alla konkurrenter och tog två segrar direkt i premiären.

– Det har varit en helt fantastisk helg, en riktig drömstart på säsongen, säger Linus Lundqvist.

– Det är svårt att ta in det. Jag har varit här i USA i mindre än två veckor och att få med sig ett sådant här resultat direkt i premiären är otroligt.

Succé för Linus Lundqvist

Lundqvist har de senaste åren framgångsrik i europeisk racing, men inför säsongen var hans budget inte tillräckligt omfattande för att fortsätta i de supportmästerskap som kör tillsammans med Formel 1. Därför valde han en annan väg. Han flyttade till USA och Formula Regional Americas, det amerikanska mästerskapet för Formel 3. En seger i det mästerskapet ger en direktplats till mästerskapet Indy Lights 2021, och det är mästerskapet precis under IndyCar Series och ger förarna goda möjligheter för förarna att ta sig till toppen av amerikansk racing.

– I och med att mästartiteln ger en styrning i IndyLights är detta en drömchans som faktiskt kan leda till något väldigt konkret och bra. Jag stänger inga dörrar för något mästerskap framöver, utan kan tänka mig att tävla i USA, Japan och Europa. Detta är en långsiktig satsning för att nå världstoppen inom formelbil, sa Lundqvist till Sportbladet när han presenterade årets satsning.

Ledning i mästerskapet

Årets amerikanska mästerskap är en tuff utmaning, eftersom Indy Lights har ställt in sin säsong har ett par förare som skulle ha kört den högre serien tagit ett steg tillbaka och konkurrerar nu med Lundqvist. Det var dock ingenting som kunde hota svensken. Efter premiären i Mid-Ohio Sports Car Course leder han nu mästerskapet med 14 poäng.

– Naturligtvis har jag fått ta i för att vinna, men det har ändå varit väldigt mycket under kontroll och innanför marginalerna hela tiden, berättar Linus Lundqvist.

– Det kunde helt enkelt inte ha gått bättre, och det är ytterst sällan man kan säga så i motorsport. Samtidigt är jag säker på att våra rivaler inte kommer ligga på latsidan framöver, så det gäller att vi fortsätter utvecklas.

Mästerskapet ska, enligt planen, köra nästa deltävling i Virginia i mitten av juli, men redan till helgen är det dags för racing igen. Då tävlar IndyCar i Indianapolis och Formel 1 kör sin premiär i Österrike.



Linus Lundqvist vann premiären av Formula Regional Americas

RESULTAT

Formula Regional Americas Rd. 1
Mid-Ohio Sports Car Course (USA)

Race 1

- 1: Linus Lundqvist (SWE), 24 varv
- 2: David Malukas (USA), +3.407s
- 3: Victor Franzoni (BRA), +6.962s
- 4: Benjamin Pedersen (DEN), +8.891s
- 5: James Roe (IRL), +11.776s

Race 2

- 1: Linus Lundqvist (SWE), 18 varv
- 2: David Malukas (USA), +1.418s
- 3: Santiago Urrutia (URY), +6.170s
- 4: Danial Frost (SGP), +6.425s
- 5: Joshua Car (AUS), +9.384s

POÄNGSTÄLLNING

Formula Regional Americas Topp 5

Efter 2/17 race

- 1: Linus Lundqvist (SWE), 50 p.
- 2: David Malukas (USA), 36 p.
- 3: Victor Franzoni (BRA), 19 p.
- 4: Danial Frost (SGP), 16 p.
- 5: Jacob Abel (USA), 16 p.

LÄS VIDARE

[Linus Lundqvists bön till Donald Trump](#)

[Linus Lundqvist klar för Formula Regional Americas 2020](#)


14. Mercedes i helsvart för Black lives matter

Av:TT publicerad: 2020-06-29 kl 20.09 uppdaterad: I GÅR 21.37

F1-världsmästaren Lewis Hamiltons stall Mercedes har tillverkat nya, helsvarta bilar för att visa sitt stöd för Black lives matter.



Lewis Hamilton i Mercedes tidigare vitsvarta bil. Den nya är helsvart.

MOTORNYTT

Britten Hamilton, sexfaldig världsmästare, har varit en stark röst för den antirasistiska rörelsen, som den enda svarta föraren i årets F1-cirkus. Nu visar alltså även mästarstallet sitt stöd.

"Under 2020 väljer vi att köra i en bil med helsvart kaross som ett allmänt budskap för att öka mångfalden i vårt stall. Ett tydligt budskap att vi är mot rasism och alla former av diskriminering", skriver Mercedes i ett uttalande.

F1-säsongen inleds med Österrikes GP i Spielberg på söndag.

LÄS VIDARE



[Klart för start för förkortad F1-säsong](#)



[Rasar efter förre F1-bossens uttalande](#)



[Mick Schumachers fina hyllning till pappa Michael](#)

MOTORNYTT

SLUT