



QUANT Concept 2017

- 1. Volvos elbilsköpare snabbladdar med Plugsurfing**
- 2. Volvo-chefen om fartspärren: "Körs i extrem hastighet"**
- 3. Skodas nostalgiska elbilsjud ska låta som en bensinmotor**
- 4. Mazda återupptar full produktion**
- 5. Mercedes och Nvidia ska bygga självkörande bilar tillsammans**
- 6. BMW:s nya iDrive-system går över helt till pekskärm**
- 7. BMW börjar med trådlös uppdatering av programvara**
- 8. Prov: BMW 225xe Active Tourer**
- 9. Opel Corsa, förnuftig småbil men känns inte ny**
- 10. Här är elbilarna med de nöjdaste ägarna**
- 11. Opel Mokka-e är nya elsuven med räckvidd på 32 mil**
- 12. Volkswagen Arteon Shooting Brake visar upp sig**
- 13. Ford Ranger är mest amerikanska bilen**
- 14. Tesla är bästa tjänstebilen enligt förarna**
- 15. Nytt pendlarfordon undviker lagen**
- 16. Hejdå Segway PT**
- 17. Grattis: Fiat Panda fyller 40 år**
- 18. Monomille i Turin**
- 19. Ny seger för Scott Dixon i IndyCar**
- 20. Tungt för Ericsson och Rosenqvist i Indianapolis**
- 21. Valtteri Bottas vann premiären av F1 2020**
- 22. En intensiv racehelg är över...**

1. Klart: Volvos elbilsköpare snabbbladdar med Plugsurfing

Publicerad 2020-06-24 kl 12:06

Text Erik Söderholm

Köpare som slår till på en elbil från Volvo får tillgång till 200 000 laddare genom ett samarbete med Plugsurfing. Men det blir ingen särskild rabatt.



Tidigare i juni kom besked från Polestar gällande hur elbilsägarna ska kunna ladda sina bilar längs vägen. Polestar bygger inget eget laddnätverk som Tesla, och tänker heller inte ansluta sig till Ionity-nätverket som ägs av bland andra Volkswagen, Mercedes och BMW.

Istället anslöt sig Polestar till [tjänsten Plugsurfing](#), som knyter ihop olika laddnätverk till Europa för att förenkla laddningen.

Beskedet blev kanske inte riktigt [vad många hade hoppats på](#). Tillgång till Plugsurfing kan vem som helst få med en så kallad "tagg" och det blir heller ingen särskild rabatt på laddningen för Polestarägarna.

Nu meddelar även Volvo att de nya elbilarna som ska lanseras, och där [XC40 Recharge](#) är först ut i höst, också får tillgång till Plugsurfing-nätverket.

"Förare som kör en helt eldriven Rechargemodell från Volvo får snart enkel tillgång till över 200.000 laddpunkter", skriver Volvo i ett pressmeddelande.

Laddarna visas också i bilens infotainmentsystem som utvecklas tillsammans med Google.

"Kunderna kan filtrera laddpunkter på plats, tillgänglighet och hastighet. Appen visar också priset för varje laddpunkt vilket gör processen enklare och mer transparent", skriver Volvo.



2. Volvo-chefen om fartspärren: "Körs i extrem hastighet"

2020-06-24

Volvochefen Håkan Samuelsson tar nu bladet från munnen om nya fartspärren och debatten om kinesiska ägare. – Kom ihåg att ett antal olyckor också inträffar på de säkra tyska motorvägarna eftersom det körs i extrem hastighet, säger Samuelsson till Süddeutsche Zeitung.



Volvo Cars ägare Geely rapporteras nu vara på väg att notera sitt bolag på Shanghai-börsen för att få in nytt kapital. Samtidigt pågår debatten om att kinesiska ägare försöker flytta fram sina positioner i Europa under coronakrisen.

– Affärer med Kina är främst till förmån för båda. Sedan Volvo köptes av Geely har bilförsäljningen nästan fördubblats, liksom antalet anställda. 8 400 arbetar nu i Kina, men Sverige gynnas också, säger Håkan Samuelsson.

I Tyskland har Volvos nya fartspärr som bromsar bilarna vid 180 km/h blivit mycket omdebatterad. Kanske till förmån för Volvo, Süddeutsche Zeitung kallar spärren för ett "PR-stunt".

– Vissa kanske ropar och Volvo kan tappa vissa kunder. Men de hör inte riktigt till oss ändå. Kom ihåg att ett antal olyckor också inträffar på de säkra tyska motorvägarna eftersom de kör i extrem hastighet. Elbilar drar så mycket el i topphastigheter att batteriet skulle vara tomt omedelbart, säger Håkan Samuelsson.

Redaktören bytbil

Relaterade artiklar



[Så blir nya biljätten med Volvo: Kan bli nytt Tesla](#)

Volvo Cars till BytBil: "Håkan Samuelsson har redan startat arbetet"

11 feb. 2020



[Avslöjar Volvos plan: Vill göra nya suv-modeller](#)

20 juli 2019



[Volvo-chefen dömer ut nya motortekniken](#)

10 feb. 2020



[Efter suv-larmet: Volvo vill sälja fler sedaner](#)

"Lägre bilar som är mer aerodynamiska är bättre"

30 okt. 2019

3. Skodas nostalgiska elbils ljud ska låta som en bensinmotor

Publicerad 2020-06-24 kl 20:20

Skoda tänker inte ha något futuristiskt robotljud i elbilmodellerna. Istället kommer ett ljud som verkar hämtat från ett bilspel på 1990-talet.



Elbilar och laddhybrider måste numera ha ett särskilt varningsljud för att uppmärksamma fotgängare. Tanken är att minska olycksrisken i stadstrafik.

Tillverkarna är fria att själva "designa" ett ljud som passar varumärket. Vi har tidigare skrivit om till exempel [Polestars elbils ljud](#) som ska låta futuristiskt, medan Volvos elbil istället kommer [låta som ett ekolod när den backar](#).

Skoda har valt en lite mer traditionell lösning för laddhybridmodellerna. Ljudet är likt en vanlig förbränningsbil men låter lite mer "digitalt", och det är inte helt olikt ett gammalt retroracingspel.

"Ingen lätt uppgift"

Att utveckla elbils ljudet och ta fram en kompakt högtalare var svårt, enligt Skoda.

– Det var ingen lätt uppgift – det finns inte mycket utrymme under motorhuven och lagkraven är hårda, säger Pavel Orendáš på Skodas utvecklingsavdelning.

Lagen säger att varningsljudet måste höras i upp till 20 km/tim. I Skodas laddhybrider hörs ljudet i upp till 25 km/tim och tonas därefter ned vid 30 km/tim.

– Då ger bilen ifrån sig andra ljud i form av däckens kontakt med vägbanan och luftmotståndet, så e-ljudet är då inte längre nödvändigt, säger Pavel Orendáš.

[Lyssna på ljudet här.](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Polestars nya varningsljud i elbilen](#)

["Vi ville inte att den skulle låta som en robot eller ett rymdskepp", säger Polestarchefen.](#)



[På besök i Volvos ljudlabb – så ska nya elbilarna låta](#)

[Här utvecklas bland annat "ubåtsljudet" som väckt mycket känslor.](#)

4. Mazda återupptar full produktion

23 juni 2020

Biltillverkaren Mazda går mot full produktion efter att ha trappat ner på grund av coronapandemin.



Från och med juli månad återupptar [Mazda](#) sin bilproduktion i Japan med två skift. Produktionen har legat på 40 procent av normal kapacitet under rådande [coronapandemi](#). Ökad efterfrågan gör nu att man går upp till 80 procent jämfört med juli månad förra året, en beräknad ökning med 150 procent jämfört med juni månad i år.

Den 1 juli växlar de båda produktionsleden i Hiroshima upp samt den ena i Yamaguchi. Den 27 juli följer andra linan i Yamaguchi upp.

Produktionen i Mexiko ska hålla igång måndag till torsdag medan den i Thailand ännu ligger lågt.

Peter Klemensberger

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

5. Mercedes och Nvidia ska bygga självkörande bilar tillsammans

AV BOBBY GREEN 2020-06-24 KL 20:00

Tekniken ska lanseras 2024



Igår skrev vi att BMW och Mercedes lagt ner sitt samarbete kring självkörande bilar. Det betyder givetvis inte att någon av parterna inte kommer att satsa på tekniken, bara att de inte kommer att göra detta tillsammans. Nu får vi reda på att Mercedes istället ska göra verklighet av sina planer inom det här området med Nvidia.

Tillsammans ska de ta fram "revolutionary in-vehicle computing system and AI computing infrastructure" och planen är att rulla ut den nya tekniken 2024. Precis som hos Tesla rör det sig om att man ska kunna uppgradera framtida modeller med den självkörande tekniken allt eftersom den utvecklas. Det hela ska vara byggt på Nvidias DRIVE-plattform.

Läs mer på länken nedan.

blogs.nvidia.com +

FILM: <https://youtu.be/Ocr3fzVBSL8>

6. Uppgifter: BMW:s nya iDrive-system går över helt till pekskärm

Publicerad 2020-06-23 kl 13:10

Nya uppgifter om nästa generation av infotainmentsystemet iDrive tyder på att det fysiska kontrollvredet försvinner.



BMW har gjort en mängd förändringar av infotainmentsystemet iDrive sedan det debuterade i 7-serien för nästan 20 år sedan.

Bland annat kan vissa versioner av systemet numera skötas med pekskärm och inte bara ett fysiskt kontrollvred, och navigationskartan är uppkopplad för att kunna visa trafikinformation i realtid.

Snart är det vara dags för en stor uppdatering som ska hålla systemet fräscht i ytterligare några år.

Läs också: [BMW och Mercedes har bästa mediasystemen – Volvo halkar efter](#)

Enbart pekskärm

Den största förändringen som dyker upp i nästa generation iDrive är att skärmen ”byggs ihop” med de digitala instrumenten på ungefär samma sätt som hos Mercedes. De båda skärmarna är separata men de är ändå ihopbyggda till en designmässig enhet.

Skärmen blir också vinklad mot föraren, en tydlig hint att BMW vill vara förarfokuserade. Det är en designdetalj som funnits i många äldre BMW-modeller, bland annat i generation E30 av 3-serien som hade mittkonsol som var svagt vinklad mot föraren.

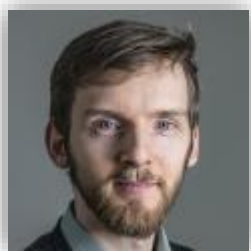
Enligt vissa uppgifter kan BMW också skrota det fysiska kontrollvredet vid växelspaken som tidigare använts för att sköta systemet. I så fall går BMW över helt till pekskärm vilket nog kan reta upp en del köpare som uppskattar möjligheten att sköta många av finesserna utan att behöva ta blicken från vägen på samma sätt som med en pekskärm.

Nästa år

BMW håller dock kvar i att skärmen är liggande och ganska högt monterad på mittkonso- len. Tesla har en större pekskärm som är liggande i Model 3 och stående i Model S och Model X, men så långt vill alltså inte BMW gå ännu.

Läs också: [Så farliga är infotainmentsystemen – Apple och Google sämst](#)

Exakt när nya generationen iDrive ska lanseras är inte bekräftat, men uppgifterna tyder på att det kommer ske 2021.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Så farliga är infotainmentsystemen – Apple och Google sämst](#)

[Apple Carplay och Android Auto påverkar bilförare mer än alkohol och droger, visar en ny studie.](#)



[BMW och Mercedes har bästa mediasystemen – Volvo halkar efter](#)

[Ett nytt test av infotainmentsystem avslöjar några tydliga vinnare. Volvo är inte en av dem.](#)



7. BMW börjar med trådlös uppdatering av programvara

AV BOBBY GREEN 2020-06-24 KL 16:40

Funkar om du har bil från 2018



Nu presenterar BMW Remote Software Upgrade. Även känt som Over-The-Air (OTA) i folkmun. Alltså trådlös uppdatering av bilens programvara. Med detta slipper man åka in till återförsäljaren när det är dags för bilen att få sig en uppdatering och kan istället göra det hela exempelvis hemma på uppfarten. 2018 lanserades det modulära operativsystemet BMW Operating System 7 som idag finns i många av märkets nya modeller. Och de flesta av dessa kommer nu att kunna uppdateras trådlöst, men inte alla.

Man kommer kunna uppdatera bilen på två vis - antingen genom direkt nedladdning via bilens integrerade SIM-kort eller genom appen BMW Connected. Uppdateringen tar runt 20 minuter varje gång.

Den första uppdateringen ska finnas tillgänglig nu och den går att få till följande modeller ur senaste generation från 2018:

BMW 1-serie

BMW 2-serie Gran Coupé

BMW 3-serie

BMW 7-serie

BMW 8-serie

BMW X5

BMW X6

BMW X7

BMW Z4

BMW 5-serie: från ny årsmodell i juli 2020

BMW X3/X4: från ny årsmodell i juli 2021



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

Av Patrik Lundin

Publicerad 2020-06-09 05:53, uppdaterad 2020-06-09 11:53

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



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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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



225xe får nöja sig med ett avgasrör. Önskar man två ändrör är det någon av de fyrcylindriga förbränningsmaskinerna som gäller.

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

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

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

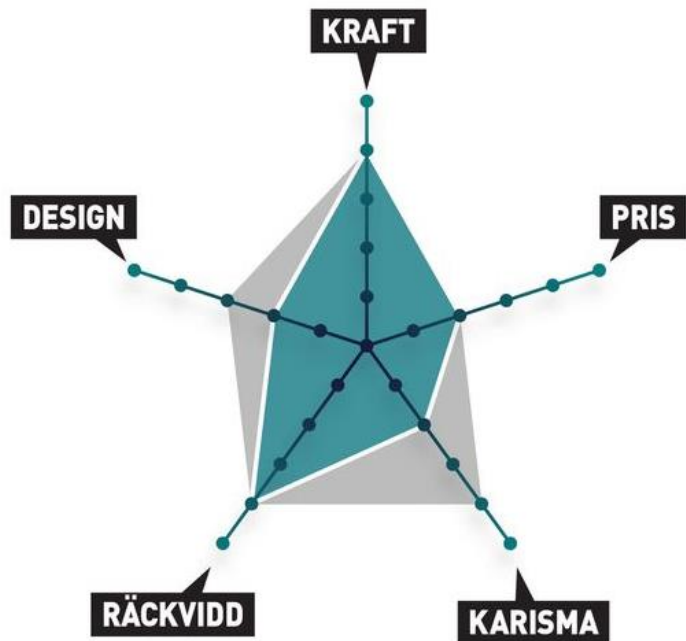
BMW 225xe ACTIVE TOURER**TEKNISKA DATA**

MOTOR: R3, bensen, 1 499 cm³, 136 hk, 220 Nm. Synkron elmotor, 88 hk, 165 Nm. Systemeffekt 224 hk/385 Nm. 6-stegad automatlåda. 4WD.

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

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,7 sek, toppfart 202 km/h. Förbrukning 1,9–2,1 l/100 km. CO₂ 42–47 g/km.

PRIS: 421 700:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

■ BMW 225xe ACTIVE TOURER
■ MINI COUNTRYMAN SE ALL4

SUMMERING

BÄST: Hög kvalitetkänsla, rapp elmotor, smidig.

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



SVENSKA DAGBLADET

9. Opel Corsa, förnuftig småbil men känns inte ny

Eric Lund Publicerad 2020-06-23

Det var en gång en tysk och en fransos som slog sina påsar ihop. Rättare sagt köpte franska PSA-koncernen hela Opel och det första resultatet är en nya Opel Corsa, som delar teknik med bland annat nya Peugeot 208.



Släktskapet med övriga Opelmodeller är tydligt, samtidigt som Corsa markerar en nystart.

Corsa är Opels för närvarande äldsta modellnamn som fortfarande är i bruk. När småbilen Corsa lanserades 1982 var det nog ingen som kunde föreställa sig att det namnet skulle överleva alla de andra.

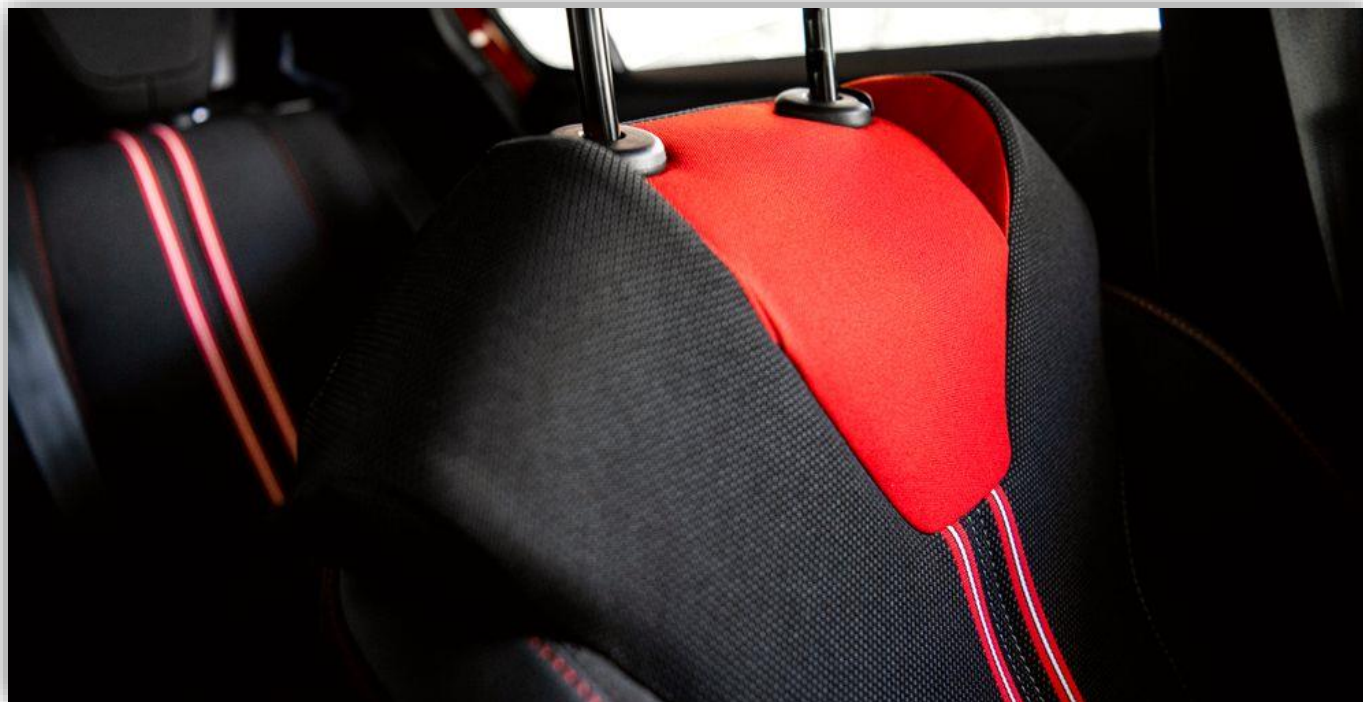
Kadett blev Astra, Ascona blev Vectra som blev Insignia och Rekord blev Omega som till slut lades ned utan någon direkt efterföljare. Odramatiskt i sig – bilmodeller kommer och går.

Men för det tyska märkets del har 2000-talet så här långt inneburit kräftgång på de flesta marknader.

För mig som motorskribent har det inte alltid varit en begriplig utförslöpa. Bilarna har ofta varit både genomtänkta och lågmält trevliga. Nuvarande Astra och Insignia är välutrustade och prisvärda. Ändå har de kört fast långt ner i försäljningsstatistiken. I Sverige såldes ungefär lika många exemplar av familjebilen Opel Insignia som av den dyra sportbilen Porsche 911 förra året.

Oförtjänt vad bilarna beträffar. Likafullt begripligt ur köparnas perspektiv – en standardbil som inte är populär som ny riskerar att vara ännu kallare när den ska ut på begagnatmarknaden.

Den negativa spiralen har av någon anledning blivit som en självborrande skruv för Opel, uppenbarligen svårare och svårare att få loss. Men det kan finnas hopp.



*Framstolarna i testbilen är bekväma för storleksklassen.
Baksätet är användbart men inte bekvämt.*

Efter att ha ägts av amerikanska General Motors ända sedan 1929 såldes Opel 2017 till franska PSA-koncernen, som på hemmaplan har märkena Citroën, DS och Peugeot. När jag hoppar in i nya Opel Corsa möter en växelväljare för automatlådan som är välbekant från flera av Peugeots och DS Automobiles bilmodeller.

Utan kaross skulle släktskapet bli än tydligare. Nya Corsa, som är den sjätte generationen, delar all teknik med nya Peugeot 208 och har flera andra franska kusiner. Det behöver inte vara fel, vi har nog bara sett början på samordningen inom bilindustrin. Om det inte redan tidigare var på tapeten lär pandemikrisen tvinga fram många oortodoxa äktenskap.

Ändå är det förmodligen inte enkelt att gifta samman företagskulturer vars livsluft har varit knivhård konkurrens under många decennier. Om produktionen behöver minskas som anpassning till sämre tider – är det då Opels eller PSA:s egna fabriker som får slå igen? Det finns sammanträden där man skulle vilja vara en mus i ett hörn, exempelvis när de franska och tyska fackklubbarna ska snacka ihop sig om den saken ...

Utöver växelväljaren är det svårt att se något som helst släktskap mellan Corsa och övriga PSA-bilar. Exteriören har en tydlig Opelprägel men lite mer kavat än tidigare. Invändigt är det också en välbekant atmosfär, i testbilen med lite pigga färginslag och bekväma framstolar. Men den mer ombonade och i varierande grad luxuösa känsla som PSA försöker ympa in i Peugeots bilar saknas.

Saknas gör även moderniteter som digital instrumentering. Där de franska släktingarna excellerar i grafiska krumbukter på sina skärmar är Opels förarmiljö spiknykter. Det behöver inte heller vara fel, ännu 2020 finns det garanterat bilköpare som föredrar analoga mätare.

Ändå får jag en förnimmelse av tuffare kostnadskrav i Opel Corsa. Den känns inte lika välbyggd, eller åtminstone inte lika polstrad invändigt. Tunnare plast, lite enklare framtoning.

Det gäller trots att testbilen är i det mest påkostade utförandet, GS Line.



Förarmiljön är befriad från konstigheter, precis som det brukar vara i Opels bilar.

Den har dessutom den starkaste motorn i programmet, en trecylindrig, 1,2-liters bensinmotor på 130 hästkrafter. Den är kopplad till en åttaväxlad automatlåda och så långt är det mest solsken. Trecylindriga motorer har ett lite egensinnigt ljud som kan vara ganska trivsamt.

Men i Corsa är det oväntat påträngande.

Överlag förefaller Corsa lite sämre isolerad än de franska PSA-bilar vi kört på sistone.

Framför allt känns Corsa stramare i fjädringen, den är påtagligt hårdgående över ojämna vägbana och släpper även igenom förvånansvärt mycket vibrationer från drivlinan.

Det är uppiggande att bilar har olika karaktärer och tillåts vara personliga. Men ibland får jag en känsla av att bilmärken som ska samordnas i stora koncerner tvingas in i tillgjorda fallor för att minska den interna kannibalismen. ”Märke A ska dra sina bilar åt det sportiga hållet, märke B får göra sina bilar bekvämare men inte alltför komfortabla för då inkräktar de på märke C.”

Vilken roll Opel ska ikläda sig i PSA-koncernen är ännu svårt att skönja. Inte lika insmickrande som övriga märken är uppenbart, och det kan nog gå hem hos många köpare som föredrar den chosefria framtoning som länge varit Opels kännetecken.

Ändå blir det trångt på marknaden, i klassen för småbilar där Corsa kvalar in finns mängder av alternativ från både Europa och Asien. Dessutom har de små suv-bilarna gått från att knapra till att hugga stora köttstycken ur den traditionella småbilsklassen. Det sistnämnda kan nog ändå PSA-koncernen parera, tack vare ett stort urval kompakta suv-bilar i modellprogrammet.

Mest intressant är kanske att PSA grundat klokt genom att från början anpassa den nya plattformen för eldrift. Såväl Opel Corsa som dess kusiner finns från start i eldrivna versioner.

Bensin- och dieselmotorer finns i spannet 75–130 hästkrafter och i det enklaste utförandet med minsta motorn kostar Corsa 179 900 kronor. I skrivande stund pågår en kampanj som sänker det priset till 154 900 kronor – en drastisk rabatt på en ny bil.

Testbilen kostar normalt 264 900 kronor men under kampanjen 239 900 kronor. Det finns även prisvärda och för klassen lite ovanliga tillbehör som avancerade Matrixstrålkastare (led-ljus).

Hur långt räcker det? Det är inga större fel på nya Corsa – men det är heller inte någon bil som ger direkt mersmak. Ändå är det nog för tidigt att pensionera modellnamnet.



*Corsa finns bara med fem dörrar och halvkombikaross på den svenska marknaden.
Det borgar för en praktisk vardagsbil.*

Specifikationer | Opel Corsa GS Line 130

Grundpris:	264 900 kronor.
Förbrukning:	5,6–6,4 liter/100 km (enligt WLTP-normen).
Koldioxidutsläpp:	127–144 gram/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	26 mg/km (WLTP).
Motor:	1,2-liters trecylindrig bensin.
Kraftöverföring:	8-växlad automatisk växellåda, framhjulsdraft.
Skatt:	3 148 kronor.
Max effekt:	130 hästkrafter vid 5 500 varv/minut.
Max vridmoment:	230 newtonmeter vid 1 750 varv/minut.
Tjänstevikt:	1 233 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,06/1,77/1,43.
0–100 km/h:	8,7 s.
Toppfart:	208 km/h.

CO₂-utsläpp: Opel Corsa GS Line 130: **127–144 g/km**

EU:s mål 2020: 95 g/km



NO_x-utsläpp:

Euro 6-normen: 60 mg/km

Opel Corsa GS Line 130: **26 mg/km**

Motor/växellåda**Betyg: 3 av 6**

En trecylindrig 1,2-litersmotor på 130 hästkrafter gör Corsa pigg, men den är ganska dåligt isolerad och bidrar med både surr och vibrationer.

Ekonomi**Betyg: 3 av 6**

Det är anmärkningsvärt att Opel redan från start kampanjar Corsa med häftiga rabatter. Ordinarie pris är inte heller satt i ovankant i jämförelse med konkurrenterna och det finns gott om prisvärda tillval och paketutrustningar.

Miljö**Betyg: 2 av 6**

PSA har vinnlagt sig att sänka vikten och nya Corsa uppges vara upp till 108 kg lättare än den förra, som konstruerades under General Motors ägarskap. Låg vikt gynnar bränsleförbrukningen, men sensationellt snål är inte Corsa med 130 hästkrafter. Snarare mitt i fältet.

Köregenskaper**Betyg: 3 av 6**

Corsa är pigg att köra, styrning och fjädring är åt det stunsiga hållet. Men komforten är inte på topp och det finns bilar i denna klass med – positivt sett – mer storbilskänsla.

Säkerhet**Betyg: 3 av 6**

När EuroNCAP testade nya Corsa räckte delpoängen bara till totalt fyra stjärnor av fem. Det är anmärkningsvärt att en ny bilmodell från en etablerad tillverkare inte kammar hem full pott.

Helhet**Betyg: 3 av 6**

Adekvat är ett ord som ofta kunnat ringa in Opels bilar. Förnuftiga och när det bjuds guld-kant sker det också med förnuft. Det gäller även nya Corsa, en småbil som trots att den är helt ny inte känns särskilt ny. Hård fjädring och högt buller gillas inte, pigg motor och bra förarmiljö finns på pluskontot.

Två rivaler**Kia Rio GT-Line DCT-7**

207 900 kronor.

120 hästkrafter.

142 gram/km.

Nissan Micra Tekna IG-T 100 Xtronic

218 240 kronor.

100 hästkrafter.

141–146 g/km.



10. Lista: Här är elbilarna med de nöjdaste ägarna

Publicerad 2020-06-23, 17:16

Via vår begagnatdatabas, som i dagsläget innehåller över 56.000 betyg som är satta av ägarna själva, får vi en unik inblick i hur bra vissa bilmodeller eller biltyper är. För ingen kan en bil så bra som den som lever med den varje dag.



En tydlig indikation på om man när nöjd med sin bil är om man hade gjort om köpet av den. I hela vår databas ligger genomsnittet för att göra om köpet på 87,1 procent. Men elbilsägarna verkar vara extra nöjda med sina bilar, eftersom nästa alla elbilar som är med i denna jämförelse får en långt mycket högre siffra än så. Men det finns några bilar som sladdar.

Volkswagen och Kia i botten

Ägarna av Kia e-Soul eller Volkswagen e-Golf skulle inte göra om sitt köp lika ofta som genomsnittsbilisten. 85,5 procent av e-Golfägarna skulle köpa en e-Golf igen. Om e-Golf ägarna är märkestrogna kanske de istället hittar till ID 3. För Kia e-Souls del ser det ännu värre ut. Endast 83,3 procent av de som satt betyg göra om köpet, vilket är anmärkningsvärt lågt. Det ska dock poängteras att detta gäller den första generationen Kia e-Soul, den nya har för få betyg för att kunna dra slutsatser av.

Det finns ingen jättetydlig gemensam nämnare mellan de ägare som rapporterar om strul, förutom att ett flertal nämner problem med centrallåset. En ägare skriver att han helnöjd med sin e-Soul men konstaterar också krasst att han "med facit i hand skulle skaffat en Tesla enbart baserat på deras laddningsnätverk".

På tal om Tesla så är ägarna av alla Teslas modeller mycket nöjda med sina bilar. Model 3 (93,1 procent) Model S (95,3 procent) och Model X (93,4 procent) ligger alla långt över genomsnittet. När man läser igenom kommentarerna som lämnats för dessa bilar är det tydligt att det är Supercharger-nätverket, drivlinorna och "over the air"-uppdateringarna som är Teslas trumfkort.

Några återkommande klagomål finns det dock. Till exempel om krånglande dörrhandtag på Model S och Model X där dessa åker ut automatiskt. För Model 3 del handlar det oftare om småfel som funnits vid leverans, lackskador och liknande.

Franskt i topp

Men ingen av Teslorna eller någon av de andra bilarna i jämförelsen kommer i närheten av förra generationens Renault Zoe som har de allra nöjdaste ägarna. Hela 97,7 procent skulle göra om köpet. Men även solen har fläckar. Flera ägare rapporterar om att klimat-anläggningen har problem med att kyla kupén när det är riktigt varmt, och omvänt värma kupén när det är kallt.

Detta är också ett problem som vi upptäckte hos Zoe när vi testade att göra upprepade snabbladdningar med [Renault Zoe, BMW i3, Hyundai Ionic Electric, Volkswagen e-Golf och Nissan Leaf](#).

Den nya Renault Zoe har för få betyg i vår databas för att vara med i jämförelsen.

Nedan följer hela listan.

Modell:	Göra om köpet (procent)
Kia e-Niro	87,8
Kia e-Soul	83,3
Tesla Model 3	93,1
Tesla Model X	93,4
Tesla Model S	95,3
Hyundai Kona Electric	93,2
Hyundai Ioniq Electric	94,0
Renault Zoe	97,7
Nissan Leaf (gamla)	93,4
Nissan Leaf (nya)	93,1
VW e-Up!	90,6
BMW i3	94,3

Av Patrik Lundin

[Ellevio satsar på elbilsladdning för hus, bostadsrätter och företag](#)

11. Officiell: Opel Mokka-e är nya elsuven med räckvidd på 32 mil

Publicerad 2020-06-24 kl 10:18 text Erik Söderholm

Opel lanserar en helt ny generation av kompaktsuven Mokka som blir mindre än föregångaren. Största nyheten är att den först dyker upp med eldrift.



Många har varit nyfikna på hur Opel ska "nystartas" efter att ha [bytt ägare från General Motors till PSA-koncernen](#) med Peugeot och Citroën.

De senaste månaderna har det dykt upp en del uppgifter om vad vi kan förvänta oss, bland annat en [förhandstitt på det nya designspråket](#), men nu kommer det första konkreta resultatet i form av en helt ny generation av kompaktsuven Mokka.

Nya Opel Mokka visas först upp i helt eldrivet utförande och kallas då Mokka-e. Bilen är faktiskt 12,5 centimeter kortare än förra generationen Mokka men axelavståndet är två millimeter längre så innerutrymmena borde inte bli lidande.

Bagagevolymen är sex liter mindre vilket inte är så farligt med tanke på hur mycket mer kompakt bilen är.

Ingen prestandagalning

Opel Mokka bygger på PSA-koncernens plattform CMP och modellen blir 120 kilo lättare än förra Mokka. Den eldrivna Mokka-e är 30 procent mer vridstyv än föregångaren med bensinmotor.

Bland elbilar har det blivit vanligt med imponerande accelerationsiffror och skenande motoreffekt. Så är det inte i Opel Mokka-e. Den har en elmotor på 136 hästkrafter och 260 Nm vilket borde räcka utmärkt för de flesta. Toppfarten är begränsad till 150 km/tim.

Batteripaketet är på 50 kWh och ska ge en räckvidd på 32 mil enligt WLTP-körcykeln. Det finns snabbladdning på upp till 100 kW vilket inte hör till elbilsvärldens snabbaste, men som återigen borde vara tillräckligt för många.

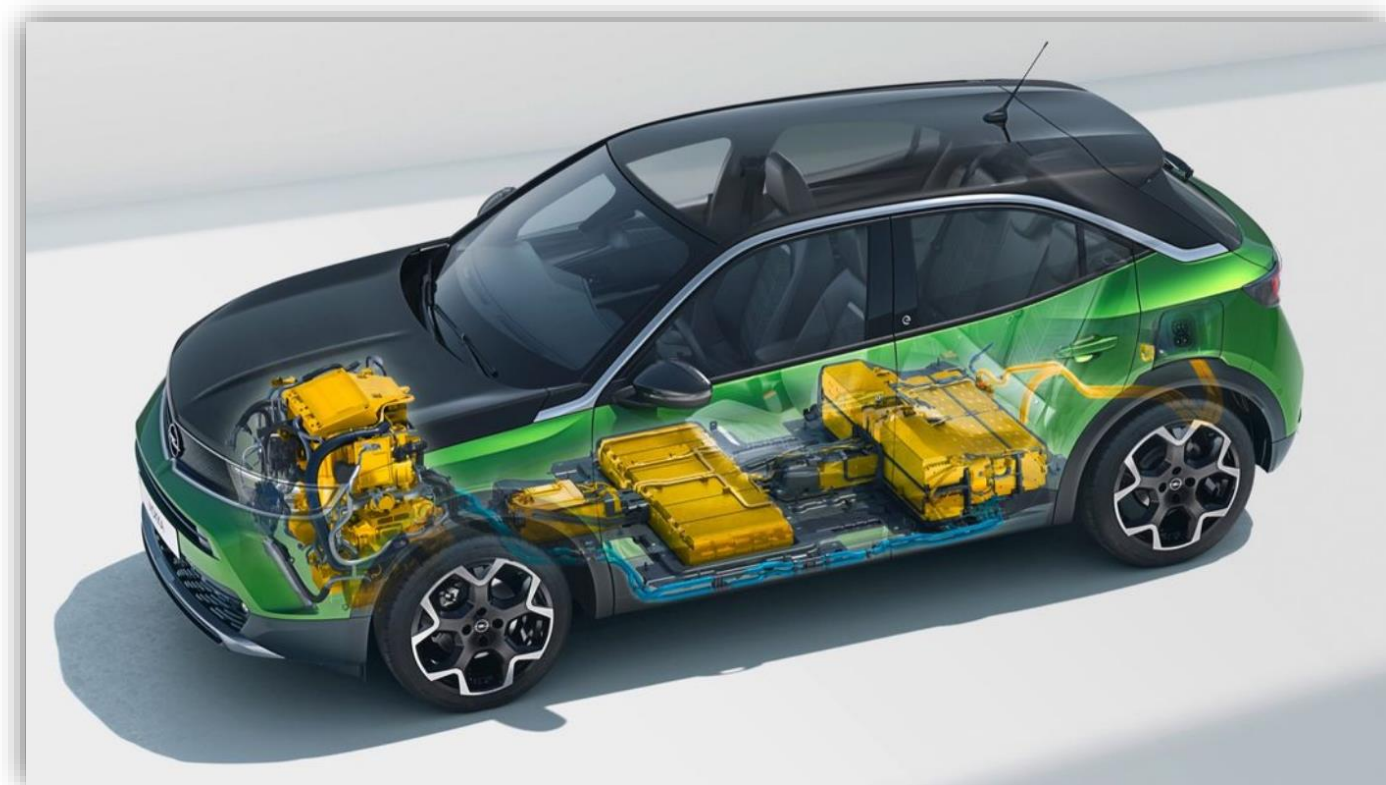


FILM: <https://youtu.be/GRGWegmObHQ>

Högre tekniknivå

När det gäller designen får nya Opel Mokka ta del av märkets nya designspråk där fronten ska hämta inspiration från klassiska Manta, och på sidan finns en kromlinje som ska ge bilen en tydlig identitet.

På insidan tar Opel ett stort steg med ett helt nytt infotainmentsystem med upp till 12 tum stor skärm och digitala instrument framför föraren. Däremot har designteamet behållit ganska många fysiska knappar för att föraren inte ska behöva ta ögonen från vägen mer än nödvändigt.



”På så sätt undviker vi farligt utforskande av olika undermenyer i infotainmentsystemet”, skriver Opel i pressmaterialet.

Opel Mokka dyker alltså först upp med eldrift men kommer med vanliga bensin- och dieselmotorer senare. Eldrivna Mokka-e börjar säljas på sensommaren 2020 och ska börja levereras till köparna tidigt 2021.

Quiz: [Hur bra koll har du på Opel? Upp till bevis!](#)

Relaterade artiklar



[Opel avslöjar nya designspråket – inspirerat av Manta](#)
[Opel visar hur märkets kommande modeller kommer se ut. 6](#)

[Opel Vivaro-e ska locka hantverkare med 33 mils räckvidd](#)
[Opel lanserar en eldriven transportbil för köpare som vill komma undan straffskatten på dieselbilar.](#)

[Opel Mokka kommer i helt nytt utförande – blir eldriven](#)
[Bortglömda modellen blev knappast någon succé. Men det ska Opel ändra på.](#)



12. Volkswagen Arteon Shooting Brake visar upp sig

Publicerad 2020-06-24, 00:01

I samband med en ansiktslyftning av Arteon introducerar Volkswagen en kombiversion och fler motorvarianter. Kraftfullast är R-versionen med 320 hästar och snålast är laddhybriden.



Volkswagen Arteon Shooting Brake R med rejäla utblås och 320 hästar.

Arteon har upplevts för lik Passat och inte som den premiumbil det var tänkt. Därför satsar Volkswagen på att ge inredningen mer premiumkänsla. Det sker bland annat med två klassiska grepp: mer trä och läder.

Andra förändringar i inredningen är omgjorda luftutsläpp och att luftkonditioneringen styrs med en pekfunktion istället för med rattar och knappar. Ratten görs också om och får pekstyrda funktioner. Digital instrumentering är standard.





På utsidan är Ljudanläggningen har blivit bättre och är utvecklad i samarbete med Harman/Kardon.

Den självkörande funktionen Travel assist har anpassats mer för Autobahnkörning och fungerar nu upp till 210 km/h.

den största förändringen att man inte längre bara kan välja halvkombi Gran Turismo utan även en riktig kombimodell kallad Shooting Brake. Den har en mer sluttande taklinje och bakruta än Passat kombi, men eftersom Arteon är längre så blir lastkapaciteten ändå liknande.



Arteon kan tack vare sin längd lasta objekt som är drygt två meter långa när baksätet är fällt. Shooting Brake klarar att lasta 590 liter med baksätet uppfällt och 1.632 liter nedfällt.

Volkswagen uppger att Shooting Brake ska ge 5 centimeter mer huvudutrymme för baksätesspassagerarna än halvkombin.



*Ansiktslyfta Arteon har en tvärgående ledlist över hela fronten.
I Elegance-utförandet finns även en tvärgående kromlist på spoilern.*

FILM: <https://youtu.be/c3XDjOe79d0>

Den nya ansiktslyfta versionen känns igen på en tvärgående ledlist som går över hela fronten. Med utrustningspaketet Elegance finns det också en tvärgående kromlist på frontspoilern. Volkswagen tror att nästan alla bilar kommer att säljas med något av de två utrustningspaketen Elegance och R-line.



Laddhybriden kallas Ehybrid och inte GTE.

Arteon blir äntligen laddhybrid. GTE-bilarnas drivlina med 218 hästars systemeffekt och framhjulsdraft tar plats i Arteon-serien. Men modellnamnet blir inte GTE utan Ehybrid. Räckvidden på el anges till 54 km enligt WLTP. Batteriet har en kapacitet på 13 kWh.

Det går också att välja traditionella bensin- och dieselmotorer om man så önskar. Alla motorer är fyrcylindriga. Bensinalternativen börjar med 1,5 liter och 150 hästkrafter. Nästa steg är 2 liter och 190 hästkrafter. Vill man ha fyrhjulsdraft och bensin måste får man minst 280 hästkrafter.



Arteon R med 320 hästkrafter.

Toppmodellen är Arteon R med en 2-liters fyra som ger 320 hästkrafter och har fyrhjulsdraft och en ny funktion för att fördela kraften mellan hjulen på 20 millisekunder. Föregångaren GTR bjöd på 280 hästar. Den som vill nöjesköra kan koppla av antisladdsystemet fullständigt.



Volkswagen uppger att motorn kan ge minst 450 hästar, men de nöjde sig ändå med 320. Utvecklingsteamet har även testat att stoppa en 3-liters sexa i Arteon, men den tunga motorn gav sämre köregenskaper. Till saken här också att Volkswagen jobbar mot en vision om nollutsläpp.

Vill man hellre tanka diesel så finns två 2-litersmotorer att välja mellan. Den ena ger 150 hästkrafter och den andra 200 hk. Den senare kan fås ihop med fyrhjulsdraft.

För att minska utsläppen av kväveoxid har dieselmotorerna dubbla katalysatorer. En som snabbt når hög effektivitet och en som är anpassad för högt effektuttag, som snabb motorvägskörning.

Folkafolket har också jobbat för att få ned ljudnivån från dieselmotorn - ett steg i ledet att göra Arteon mer premium.



Magnus Fröderberg

13. Ford Ranger är mest amerikanska bilen – Tesla knappar in

Publicerad 2020-06-24 kl 13:30 text Erik Söderholm

En ny genomgång av vilka bilmodeller som innehåller störst andel delar från USA toppas av Ford.



Pickupmodellen Ford Ranger är den mest amerikanska bilmodellen av alla, enligt en [ny genomgång gjord av sajten Cars.com](#).

På topp-tio-listan fanns även tre Teslamodeller eftersom märket gjort sig kända för att utveckla och tillverka en stor del av komponenterna utan hjälp av underleverantörer.

Även Honda har tre modeller i toppen och bilarna byggs i Alabama. Jeep Cherokee tog andraplatsen och även Chevrolet Corvette och Colorado finns med bland de mest amerikanska modellerna.

Rankningen görs med utgångspunkt i bland annat tillverkningsort och hur stor andel av komponenterna som kommer från inhemska underleverantörer.

General Motors är välrepresenterade i toppen, men även i botten. Framför allt gäller det Buick där flera modeller tillverkas i Kina eller Sydkorea. De innehåller färre än fem procent amerikanska delar.

Ford toppar alltså listan med Ranger, men skåpbilen Transit Connect byggs i Spanien och suven Ecosport kommer från Indien.

10 mest amerikanska bilmodellerna

1. Ford Ranger (tillverkas i Wayne, Michigan)
2. Jeep Cherokee (Belvidere, Illinois)
3. Tesla Model S (Fremont, Kalifornien)
4. Tesla Model 3 (Fremont, Kalifornien)
5. Honda Odyssey (Lincoln, Alabama)
6. Honda Ridgeline (Lincoln, Alabama)
7. Honda Passport (Lincoln, Alabama)
8. Chevrolet Corvette (Bowling Green, Kentucky)
9. Tesla Model X (Fremont, Kalifornien)
10. Chevrolet Colorado (Wentzville, Missouri)

14. Tesla är bästa tjänstebilen enligt förarna – direkt in på förstaplatsen

Publicerad 2020-06-24 kl 7:24

Text Erik Söderholm

Volvo är fortfarande vanligast bland svenska tjänstebilister. Men Tesla har nöjdare förare, visar en ny undersökning.



Det kanske inte är någon överraskning att Volvo har ett starkt fäste bland de svenska förmånsbilisterna. Nästan åtta av tio Volvobilar som registrerats hittills i år har gått till en företagskund.

Men de nöjdaste tjänstebilisterna kör inte Volvo – utan Tesla, visar företaget Leaseplans årliga Tjänstebilsbarometer som 3 800 svenska tjänstebilsförare svarat på.

Tesla har inte varit med i undersökningen tidigare men går direkt in på förstaplatsen sett till hur nöjda tjänstebilisterna är. Tesla får ett betyg på 4,6 av 5 vilket är bättre än både BMW och Mercedes (4,2) samt Nissan och Volvo (4,1).

– Tjänstebilsförare i Sverige är väldigt nöjda generellt. Majoriteten uppger nämligen att deras helhetsomdöme om bilen de kör idag är utmärkt eller mycket bra, säger Malin Malm, försäljningschef på Leaseplan Sverige.

Volvo är alltså överlägset vanligast bland tjänstebilsförarna och drygar ut avståndet ned till Volkswagen på andraplatsen med 25 procent. Även BMW, Audi och Mercedes är vanliga som tjänstebil.

Jämfört med fjolårets kartläggning tappar Volkswagen störst andel förare och uppvisar en minskning på fyra procentenheter.

Tjänstebilsförarna rankar säkerheten som den viktigaste faktorn i sin bil.

15. Nytt pendlarfordon undviker lagen

Jan-Erik Berggren

24 juni 2020

Det är inte en moped och det är inte en elcykel. Ändå får Vässla Bike köras på cykelbanan i 20 km/h utan vare sig körkort eller registrering. Här är fordonet som ramlat mellan pedalerna.



Det dyker upp allt fler fordon som går på el och nu har svenska Vässla utvecklat något som är mitt emellan moped och elcykel. Samtidigt utmanar Vässla den gamla "sanningen" att du måste trampa på en elcykel för att den ska drivas av elmotorn.

– Det här är ett fordon som är godkänt att köras i 20 km/h. Det har pedaler och inga trampor, ändå är det godkänt av Transportstyrelsen, säger Dan Svensson på Vässla om nya Bike.

Designen liknar Vässlas tidigare eldrivna sparkbräda men nu finns det en sadel och ett rejält styre. Batterierna kommer från Samsung och räckvidden på el är cirka fyra mil. Pris: 15 000 kronor totalt om du förbeställer de fordon som kommer senare i sommar.



FILM: https://res.cloudinary.com/vassla/video/upload/ac_none,c_scale,vc_vp9,w_960/v1582624663/Va%CC%88ssla_Bike_Teaser_Wide_6s_CLEAN_bpquto.webm

Alternativ till bil och buss

Vässla har märkt ett ökat intresse från pendlare som vill undvika kollektivtrafiken men som inte ser bilen som ett alternativ på grund av intensiv trafik.

– Har du fem kilometer upp till en mil till jobbet så är det här ett perfekt fordon. Det går att fälla ihop den och den ryms i de flesta hissar. De som hittills köpt Bike är människor i flera olika åldrar.

Maxhastigheten är 20 km/h men i vissa andra länder i Europa där det är tillåtet att köra 25 km/h klarar den det vilket betyder att styrning och bromsar är dimensionerade för högre hastigheter.

Dan Svensson tror att det kommer att dyka upp ännu fler elfordon framöver och på sikt gissar han att reglerna inom EU kommer att ändras och bli lika i flera länder.

– Nu är det lite olika regler i olika länder men det kommer säkert att utvecklas gemensamma regler. Intresset för de här fordonen är väldigt stort i många länder och vi har börjat sälja Bike i Tyskland, säger Dan Svensson.

Feber

16. Hejdå Segway PT

AV WILLE WILHELMSSON

2020-06-24 KL 08:00

Nu läggs produktionen av det självbalanserade fordonet ner

Fast Company rapporterar att Segway kommer att sluta tillverka sitt tvåhjuliga självbalanserade fordon Segway PT nästa månad.

Det var uppfinnaren Dean Kamen som lanserade Segway PT (Personal Transporter) 2001, ett fordon som då fick en enorm stor uppmärksamhet. Apples grundare Steve Jobs sa då bland annat att fordonet skulle bli större än pc:n. Så blev som bekant inte fallet och även om fordonet har fått väldigt mycket uppmärksamhet så tog försäljningen aldrig riktigt fart. Nu för tiden är det mest turister och ordningsmakten som fortfarande glider runt på den lite udda skapelsen.

Dean Kamen sålde Segway 2009 och 2015 såldes det vidare till kinesiska Ninebot som sedan har utvecklat andra fordon baserade på Segways patent. Sammanlagt ska det ha sålts runt 140.000 Segway PT sedan 2001. Den 15:e juli rullar den sista Segway PT:n ut från fabriken i Bedford, New Hampshire, och det innebär även att de 25 personer som tillverkat fordonet blir av med sina jobb.

17. Grattis: Fiat Panda fyller 40 år

Peter Klemensberger 24 juni 2020

Budgetbilen från Fiat fyller 40 år. Vi blickar tillbaka på de tre generationerna sedan 1980.



[Fiat Panda](#) fyller 40 år och är i dag inne på generation tre. Nyligen [lanserades den med mildhybridteknik](#) men i grund och botten är det en gammal konstruktion. Dagens generation lanserades redan 2011 och ersatte tvåan som presenterades 2003 och kom att utses till [Årets bil i Europa](#).

De två senaste upplagorna av modellen har ett släktskap designmässigt med ett lekfullt formspråk som helt saknas hos urversionen som utan tvekan kan göra anspråk på att vara världens mest kantiga bilmodell. Formen var signerad [Giorgetto Giugiaro](#) och bilen kom att ersätta den nästan lika kantiga modellen 126.

Första Pandan uppdaterades, rundades till och kom att bli lyxigare med åren även om ordet känns malplacerat – det handlade om en budgetbil som även tillverkades i Spanien vid namn Seat Marbella.

Generation två, Nuova Panda, ritades av [Chris Bangle](#) som senare kom att flytta till BMW och röra om rejält i designgrytan. Panda nummer två hade fyra dörrar och var i sammanhanget välutrustad med låsningsfria bromsar, antispinnsystem och krockkuddar. Bilen tillverkades i Polen och fanns i en prestandaversion med 100-hästarmotor. Plattformen delade den med [Ford Ka](#) och kommande [Fiat 500](#) samt med dagens Panda.

[Dagens Panda kom 2011](#) och tillverkas i den gamla [Alfasud](#)-fabriken i Neapel då man har fullt upp med modell 500 i Polen. Bilen fick tillgång Fiats nya [TwinAir-motor](#), en konstruktion som visade sig vara väldigt törstig i våra tester. Modellen charmade testlaget men med milen tappade den mark allteftersom på grund av stötighet och buller. Även på säkerhetsfronten har det gått i moll. [Senaste gången bilen testades av av EuroNCAP](#) (2018) kamade den hem noll stjärnor.



Fiat Panda. Primitiv som en 1960-talsbil trots att den debuterade 1980. Teknik och motorer från lagerhyllorna. Uppdaterades och blev mer "lyxig" med åren. Fanns även med fyrhjulsdrift. En riktigt långkörare, lades ner först 2003.

Extra charmig är Panda med fyrhjulsdrift, något alla generationer har kunnat erbjuda. Vi var dock inte särskilt imponerade när vi testade utförandet första gången 1988. På så gott som varje punkt dömdes den som sämre än den tvåhjulsdrivna versionen. Den var bullrigare, tyngre, struttigare, mer spårkänslig, törstigare och betydligt dyrare: 77 000 kronor, 22.000 mer än för ur-Pandan. Vi var i alla fall glada när vi fann "vår" gamla testbil 22 år senare – i de sörmländska skogarna där den röjde bland träd, drog höbalar och fiskade upp grannar ur dikena.

Grattis Panda 40 år, runt hörnet lurar en ny version baserad på konceptet [Centoventi](#). Blev du sugen på mer Pandaläsning? [Här kan du läsa provkörningar](#) och [här alla nyheter](#) om modellen.



Panda generation tre med fyrhjulsdrift i händerna på testlaget.

18. Monomille i Turin

Publicerad 2020-06-24 kl 7:00

Text Mårten Carlsson

ITALIENSKT

Abarth förvandlade den lilla knubbiga Fiat 600 till en elegant sportcoupé



Abarths storhetstid var sena femtiotalet och sextiotalet igenom.

Inte bara trimmade Fiatbilar utan hel rad egna modeller såg dagens ljus då. Som i det mesta var dock baserade på befintliga delar från Fiat och senare även från Simca.

Monomille presenterades 1961 och var en vacker liten coupé baserad på bottenplattan från Fiat 600. Med motor förstörad upp till 982cc gav den runt 60 hästar vilket räckte väl i den lilla lätta bilen. Hur många som byggdes är okänt men de sista Monomillebilarna gjordes tidigt 1965.

Bilden är tagen utanför Abarths domäner i Turin och i bakgrunden ser man gott om Abarths främsta utgångsmaterial - Fiat 600:or i massor. Skall alla dessa gå till slakt eller är det bara personalparkeringen? I mängden skymtar även en Volkswagen typ 1 och en Karmann Ghia.

19. Ny seger för Scott Dixon i IndyCar

Anna Andersson, publicerad: 2020-07-04 kl 19.59, uppdaterad: 2020-07-04 kl 22.40

Svenskarna långt från pallen



Scott Dixon

Gammal är inte bara äldst. Han är bäst också. Scott Dixon, snart 40, har inlett säsongen med två segrar.

Nya zeeländaren har vunnit fem mästartitlar i IndyCar och under en märklig säsong visar han vad erfarenheten betyder. Efter segern i premiären satsade han återigen rätt och körde hem även IndyCar Grand Prix i Indianapolis.

– Det är härligt att få vinna här, vi har varit tvåa här så många gånger, säger en lycklig Scott Dixon till NBC efter segern.

Nyckeln till hans seger låg i att han redan varit i depån när nykomlingen Oliver Askew kraschade. När den gula flaggan kom ut öppnades racet upp för Dixon.

– Vi hade ändå lite tur i dag, efter guldflaggan låg vi plötsligt helt rätt med strategin. Sedan fick vi ordning på balansen i bilen och då stack den bara.

Han var ungefär 20 sekunder före tvåan Graham Rahal i mål, Simon Pagenaud slutade trea. Dixon har nu vunnit både de inledande loppen av IndyCar 2020 och drygade ut ledningen i mästerskapet.

– Vi har varit med om mycket i vårt team, men vi har fått en bra start i år, säger Dixon som tävlat i IndyCar i 18 säsonger och vunnit 48 lopp.

– Samtidigt är det oerhört jämnt och tufft. Vi måste stoppa ner huvudet och arbeta hårt. I går var det jag som missade i kvalet och då känns det naturligtvis skönt att kunna slå tillbaka och ge teamet segern i dag.

Hindrades av depåmiss

Ingen av svenskarna kunde hota sin teamkollega Dixon i kampen om segern. [Marcus Ericsson](#) lyckades bäst av dem och slutade sexa.

– Jag tycker att det var ett bra race. Även om vi började på de hårda däckerna höll vi positionen bra under den första stinten och klättrade in i topp tio. Bilen och körningen kändes riktigt bra, säger Marcus Ericsson till Sportbladet.

Han hade en bra strategi och möjligheten att nå en pallplats, men återigen var det en miss i depån som hindrade svenskens möjligheter till en framskjuten placering.

– Vi fick inte i något bränsle på det andra stoppet. Då tappade jag många placeringar. Det var riktigt surt eftersom jag var på väg mot en bra position, säger Ericsson. som hade elva omkörningar.

– Utan den incidenten hade en pallplats varit möjlig. Scott vann och det visar att farten finns i vår bil, jag tar med mig det positiva.

För Felix Rosenqvist var det en tung dag. Han tappade flera placeringar redan under inledningen av loppet och tog sig upp till plats tio, men hade inte varit i depå när Askew kraschade. Det gjorde att han tappade nästan ett helt varv.

– Det var stökigt under det första varvet och jag tappade ett par placeringar. Vi hade inte riktigt farten för att hämta hem det under den första stinten. Sedan fick vi motorstopp i depån, säger Felix Rosenqvist som slutade på plats 15.

–Det kändes som att ingenting gick vår väg idag.

Redan nästa helg fortsätter IndyCar med två lopp i Wisconsin.

LÄS VIDARE



[Rekordstort antal lopp i F1 och IndyCar sommaren 2020](#)



[Racing Pont överraskar – med en kopia av Mercedes](#)

20. Tungt för Ericsson och Rosenqvist i Indianapolis

Anna Andersson, publicerad: 03 JULI 2020 KL. 23.38

Både Felix Rosenqvist och Marcus Ericsson hoppades på en startplats i toppen. Men ingen av dem lyckades i Indianapolis GP.



Felix Rosenqvist under första tävlingen i Texas.

[Felix Rosenqvist](#) var bäst av svenskarna i kvalet till Indianapolis Grand Prix och tog sig vidare från den första kvalomgången, men i den andra var han inte tillräckligt snabb. Svensken, som hade pole position för ett år sedan, var inte snabbare än nia i kvalet. Det gör att han har startplats nio, direkt bakom kollegan Scott Dixon.

– Vi jobbade med olika downforcenivåer men fick inte riktigt till det, säger Scott Dixon är han pratar med NBC.

– Men detta är ett lopp där det kan hända många saker. Det kommer att handla om att göra ett bra första varv och ha en bra däckstrategi.

”Riktigt bra tid”

[Marcus Ericsson](#) hade ett tuffare kval och var sju i den första kvalomgången, tre hundradelar från avancemang. Det gör att den svenska Chip Ganassi Racing-föraren startar i sjunde led i morgondagens tävling.

Will Power tog sin 58:e pole position efter en mycket bra sista sektor. Därmed har Team Penske tagit pole position i säsongens två inledande lopp.

– Jag visste att Jack Harvey hade en riktigt bra tid och gav allt, säger Power som nu startar intill Harvey i första led.

– Vi måste bara tänka på det som vi är riktigt bra för att vi ska lyckas jag ska köra och teamet måste lösa sina uppgifter. För vi det så har vi ett var läge att vinna.

21. Valtteri Bottas vann premiären av F1 2020

Anna Andersson, publicerad:05 juli 2020 kl. 17.00

Valtteri Bottas startar säsongen med en seger men F1 2020 är allt annat än en självklarhet, nio bilar bröt säsongens första lopp.



F1-premiären i Österrike utvecklades till ett spännande lopp där flera förare hade problem med tillförlitligheten. Max Verstappen försvann med motorproblem redan på det elfte varvet och därefter såg Mercedes båda förare [Valtteri Bottas](#) och [Lewis Hamilton](#) ut att ha ett grepp om loppet.

– Det var ett enormt pressat läge för mig, säger Valtteri Bottas när han intervjuas efter loppet.

– Jag hade en jagande Lewis bakom mig och sedan kom det säkerhetsbil på säkerhetsbil. Jag visste att om jag gör så mycket som ett enda litet misstag så skulle han vara där och satsa allt för en seger.

Bottas oroad trots ledning

Men den här gången blev det ingen dubbelseger för Mercedes. När säkerhetsbilen kom ut på banan sedan Kimi Räikkönens Alfa Romeo tappat ett hjul såg Red Bull Alex Albon sin chans att ta sin första pallplats.

Han satsade allt - tio varv från mål.

Från sin tredjeplats attackerade han Mercedes Lewis Hamilton, men den flerfaldige världsmästaren bet i från och bilarna kolliderade. Hamilton straffades med ett tidstillägg på fem sekunder. Det kostade honom flera placeringar och totalt 13 poäng på Valtteri Bottas som vann premiären.

– Jag var verkligen orolig under stora delar av loppet och är otroligt glad över att jag kunde kontrollera loppet hela vägen. Jag kunde inte få någon bättre start på säsongen, säger Valtteri Bottas som precis som 2019 vann säsongens första lopp.

Bakom honom smög Charles Leclerc, Ferrari, oväntat upp på plats två.

– Detta hade jag absolut inte förväntat mig, det var en stor och väldigt bra överraskning, säger Charles Leclerc.

– Vi kom till den här helgen med målsättningen att göra allt av de möjligheter som vi fick och att då starta säsongen ned en andraplats när vi inte har farten för det är. Vi vet att inledningen av säsongen är tuff för oss. Vi är inte där vi vill vara, men vi kommer tillbaka.

Lando Norris första pallplats

I och med att Lewis Hamilton drabbades av en bestraffning öppnades möjligheter för McLarens Lando Norris. Den unge britten säkrade sin första pallplats genom att köra tävlingens snabbaste varv på det sista varvet.

– Jag saknar ord, utbrister britten efter loppet.

– Jag är så otroligt glad över att jag lyckades trycka på och att vi som team har utvecklats enormt mycket de senaste åren. Se var vi var för ett par år sedan, var vi var i fjol. Nu startar vi säsongen på prisballen.

F1-säsongen fortsätter med ytterligare ett lopp i Österrike om en vecka.

Resultat Österrike GP i Formel 1

- 1) V. Bottas, Mercedes
- 2) C. Leclerc, Ferrari
- 3) L. Norris, McLaren
- 4) L. Hamilton, Mercedes (+5 sek)
- 5) C. Sainz, McLaren
- 6) S. Perez, Racing Point (+5 sek)
- 7) P. Gasly, AlphaTauri
- 8) E. Ocon, Renault
- 9) A. Giovinazzi, Alfa Romeo
- 10) S. Vettel, Ferrari
- 11) N. Latifi, Williams
- 12) D. Kvyatt, AlphaTauri (hjuluphängningen)
- 13) A. Albon, Red Bull (elektronik)

Förare som bröt loppet:

- | | |
|----------------|--------------------------|
| K. Räikkönen, | Alfa Romeo (tappat hjul) |
| R. Grosjean, | Haas F1(bromsarna) |
| G. Russell | Williams (bränsletryck) |
| K. Magnussen, | Haas F1(bromsarna) |
| L. Stroll, | Racing Point |
| D. Ricciardo, | Renault (kylaren) |
| M. Verstappen, | Red Bull (elektronik) |



22. En intensiv racehelg är över...

Skrivet den 6 juli 2020 kl 08:58 av Janne Blomqvist | [30 kommentarer](#)



Valtteri Bottas tog hem säsongspremiären i Österrike

En mycket efterlängtat för helg för Formel 1 nu avklarad. Vi fick ett race vars utgång inte riktigt stämde med de förväntningar som fanns på förhand. Visst, en Mercedes vann och just detta var ju ingen skräll men därbakom desto mer oväntade resultat.

Om vi börjar med segraren Valtteri Bottas så gjorde han en rakt igenom stark helg. Missen i slutet på kvalet enda plumpen i protokollet, den fick också konsekvenser för hans största rival i år, Lewis Hamilton, som bakom Bottas på banan när finländaren körde av inte hann med att sakta ner förbi gulflaggen. Domarna missade detta i det första skedet men när Formel 1 själva postade en video från en 360 kamera på Lewis bil blev det tydligt att Hamilton brutit mot reglerna. Red Bull var inte sena att påpeka detta för domarna och krävde en review (vilket man bara kan få om ytterligare bevisning kan visas upp). 3 platser ner för Hamilton redan innan start alltså.



McLaren kunde fira andra pallplatsen på tre race när Lando Norris igår blev trea

Valtteri Bottas fick därmed en lite lättare resa än han nog trott han skull få till att börja med. Max Verstappen kunde inte hänga med de inledande varven och bakom honom tappade även Lewis Hamilton mark även om han relativt snabbt tog sig upp på tredje plats. När Max Verstappen sedermera tvingades bryta ärvde Hamilton andra position med i det läget drygt 7 sekunder bakom Bottas.

Valtteri Bottas fick sedan kriga på längst fram med flertalet meddelande över radion om att det var kritiskt med en sensor till växellådan på båda bilarna och man helst såg att användningen av banmarkeringen hölls till ett minimum. Utan på det fick Bottas även visa sin förmåga i omstarter då säkerhetsbilen neutraliserade fältet inte mindre än tre gånger. Det nya DAS-systemet var säkert värdefullt när det gällde att hålla temp i framdäcken och vi såg tydligt hur man använder systemet till just detta. Bottas höll undan och lyckades vinna säsongspremiären för andra året i rad efter en mycket stabil insats.

Två blev Charles Leclerc trots att han var trea i mål efter att Hamilton fått fem sekunder tidstillägg för att ha orsakat kollisionen med Alex Albon ett antal varv innan målgång. Leclerc gjorde ett riktigt bra race rakt igenom och tog verkligen vara på de chanser han fick i loppet med aggressiv körning när det behövdes och i övrigt på max av vad bilen klarar just nu, som tyvärr inte är ganska långt från de bästa.

Fyra i mål, men på sista pallplatsen med Lewis bestraffning, hamnade Lando Norris. En superinsats av Norris som därmed grejade sin första pallplats i karriären. Måste dock säga att jag fortfarande tycker han har en hel del kvar när det gäller racecraft, han sätter sig i svåra situationer emellanåt som lätt kan göra att han faller bakåt, samma sak i gårdagens race mot slutet när han blev rejält uppvaktad av Carlos Sainz och tvingades köra defensivt. Men det som imponerade stort denna gång var att han istället för att tappa greppet studsade tillbaka och mycket vaket började ösa på då en pallplats fanns inom räckhåll. Först en tuff omkörning på Sergio Perez som var nödvändig trots att Perez även han hade en tidsbestraffning efter målgång på fem sekunder. För att klara Hamilton för sista positionen på podiet var Norris tvungen att ladda allt han hade vilket han också gjorde och klämde till med racet snabbaste varv (en extra poäng) på sista rundan vilket räckte för att klara Hamilton med två tiondelar vid målgång efter att regerande världsmästaren fått sina fem sekunder pålagda.

På minussidan igår hamnar Sebastian Vettel. Igen gör han en ganska rejäl missbedömning i fight med en annan förare. Han verkar helt tappat omdömet i dessa situationer. Desperationen i dessa manövrar lyser igenom och han fortsätter tyvärr på samma sätt i årets första race som vi sett honom agera de senaste åren. Sebastian Vettel sa efteråt att han var glad han bara snurrade en gång och bilen var säkert inget vidare men det har inget med varför han snurrade igår, det var endast ett chansning som inte alls gick hem.

Lewis Hamilton hade inte heller någon av sina bättre dagar. Självklart störd redan innan start med den sena bestraffningen men inte heller i racet blixtrade han till på det sätt man är van att se från Lewis. Incidenten med Alex Albon mot slutet av loppet, som gav Hamilton en bestraffning och fjärde plats i mål, är det många som har synpunkter kring såklart. Min syn på det hela är att bestraffningen var korrekt, Lewis var vållande till kollisionen. Grejen med sådana här typer av saker är hur man ser på vem som har spåret och vem som måste backa ur. Marcus Ericsson gav efter loppet sin väldigt balanserade syn på det hela och som jag delar i det stora hela.

Det är en väldigt svår kurva att köra om på yttern i och som mycket riktigt påpekas så var det strax efter omstart, Albon på relativt nya soft, med mycket grepp som han ville utnyttja så snabbt som möjligt, och Lewis Hamilton på väldigt begagnade hårda däck med förhållandevis dåligt grepp, åtminstone jämfört med Albon. Alex Albon fick en bra "run" på Lewis mellan T3 och T4 och var tillräckligt nära för att attackera. Lewis valde intern och Albon tvingades då försöka runda på yttern. Albon kunde hålla högre fart in i kurvan och var också före Lewis på väg ut, det som händer är dock att Lewis, med som jag uppfattar det "full lock" höger, glider ut lite grann och det blir kontakt. Albons högra bakhjul slår i Hamiltons vänster fram och Albon snurrar – game over.

Det är nu resonemanget blir intressant. Vem äger egentligen kurvan i det läget det blir kontakt?

När man kör racing kan man inte bara luta sig mot regelboken, man måste även vara bra på att förutse vad som händer närmast och där får vi nog säga att Alex Albon inte läser situationen helt bra. Precis som Ericsson skriver är kurvan notorisk när det gäller den här typen av händelser, det är väldigt lätt att få understyrt då inbromsningen är nerför och man måste därför ta höjd för att bilen innanför får svårt att lämna det utrymmet som krävs för två bilar i utgången. Oavsett vad som står i reglerna, och att Hamilton fick sin bestraffning, så hjälper inte det Alex Albon idag. Han borde nog väntat till ett bättre läge för sin omkörning med sina överlägset bättre däck och kanske då även haft chans på segern.

Det är alltid lätt att vara efterklok men det är just denna typ av bedömningar som i slutändan skiljer de som är bra från de som blir riktigt framgångsrika. Självklart är det också en fråga om erfarenhet, att välja sina fighter och ta dem vid "rätt" tillfälle och Albon är ännu med tiden framför sig.

Vad var det nu Senna sa..

"If you no longer go for a gap that exists, you are no longer a racingdriver"

Möjligen en sanning med modifikation.

Helgens andra stora begivenhet var race 2 för Indycar som kördes på Indianapolis GP-slinga. Scott Dixon i en klass för sig där han verkligen med eftertryck dominerade racet. Som alltid med Indycar ett stort mått av tur med timing gällde för ett bra resultat. Gulflaggen efter Oliver Askews krasch i sista kurvan ställde till det för många men blev också flera föräres smala lycka.



Scott Dixon tog hem GMR Indy GP

Det fanns några rejäla klättrare i racet med Simon Pagenaud som körde upp sig från P20 till tredje plats i mål. Rinus Veekay gjorde en liknande resa med start P18 och femma i mål. Marcus Ericsson klättrade också en hel del och hade utan ett nytt strul med tankningen haft bra chans på en pallplats. Ericsson blev sexa i mål efter att ha startat P14.

Marcus gjorde ett starkt race med bra fart och en hel del omkörningar, bara så synd att det återigen är strul i depån som ställer till det. Just detta var som bekant något teamet filat extra på inför denna helg men fortfarande är det något kring själva tankningen inte fungerar perfekt. Sjätte plats är dock ett bra resultat och som jag skrev någonstans ska man inte heller bli girig, det var många som hade oflyt med både det ena och det andra och det är tyvärr en del av racingen. Allt måste klaffa perfekt för bästa tänkbara resultat och att Ganassi är kapabla till det visade Scott Dixon.

Felix Rosenqvist hade inte det riktiga flytet denna helg. Det började med en väldigt dålig start där han såg ut att bli inboxad ner mot första kurvan och tappade därför momentet helt och förlorade många placeringar, från start P9 ner till 15:e plats just bakom Marcus Ericsson under första varvet.

Felix var en av dem som inte hade någon tur med timingen på depåstoppet efter Askews avåkning och tappade mycket mark där också.

– Det här var helt enkelt inget bra race, **säger Felix Rosenqvist**. Man har sådana ibland, när allting mer eller mindre går fel. Det började stökigt redan på det första varvet och jag tappade en hel del placeringar, och vi hade inte riktigt farten för att hämta hem det under den första stinten. Sedan hade vi problem i ett av depåstoppen, fick motorstopp där, och tappade i praktiken ett varv bakom säkerhetsbilen. Det kändes som att ingenting gick vår väg idag.

MOTORNYTT

Det var verkligen oturligt för Felix med allt som hände då han nu två helger i rad inte fått med sig något resultat att tala om och det har man inte råd med i detta tigha startfält om man vill vara med och slåss i den absoluta toppen.

Ny chans till bra resultat kommer dock redan nästa helg i en extremt komprimerad kalender. Kommande helg körs race 3 och 4 lördag och söndag på Road America, det är bara att ladda om så snabbt det bara går.

SLUT