



Corvette Coupe (C4) 1983–91

1. Bilindustrin gör fel, fel, fel!
2. Sydkoreansk batteritvist kan störa leveranser
3. 13,3 miljoner bilar har återkallats bara i år
4. Experter sågar Elon Musks plan
5. Sammanslagning med Volvo Cars och Geely pausas
6. Storförlust för Volvo Cars
7. Nästan varannan svensk kan tänka sig en elbil vid nästa köp
8. Byton tvingas skjuta på lanseringen av elbilen
9. Volkswagen ID.3 kan nu beställas i Sverige, här är priserna
10. Mercedes lovar räckvidd på 70 mil i kommande EQS
11. El-Mustang med 1400 arga hästar
12. PROV: Peugeot 508 SW Plug-In Hybrid
13. Livslängd på elbilars batteri?
14. Britishvolt väljer Wales för nya batterifabriken
15. Femton delstater sätter en tidsgräns för fossildrivna lastbilar
16. Nitton bilar som förändrade världen
17. När Opel var polisbil
18. Linus Lundqvist gör det igen – tre gånger om



Krönika

Alrik Söderlind

CHEFREDAKTÖR, AUTO MOTOR & SPORT

1. Ledare: Bilindustrin gör fel, fel, fel!

Av Alrik Söderlind Publicerad i dag, 12:00

Bilindustrin vägrar att inse vad som är på väg att hända. Resultatet är att deras trögriktiga gamla bilföretag nu är lika högt som tillverkare av VHS-band, skriver chefredaktören.



Bilindustrin har pepprat sönder sina fötter i minst fem års tid! Systematiskt saboterat sig själva eftersom man vägrat inse vad som händer.

Det bästa exemplet måste vara jämförelsen mellan Ford och den amerikanska lastbils- och pickuptillverkaren Nikola Motors. Ford spottar ur sig minst en F-150 i minuten medan Nikola inte har levererat en enda bil. Men vad säger börsvärdet? Nikola har en högre värdering!

Samma sak med Tesla som är världens högst värderade bilföretag trots dessa fakta: 2019 tillverkade man 367 000 bilar och gick back med åtta miljarder kronor.

Toyota som tidigare var nummer ett byggde samtidigt närmare nio miljoner bilar och tjänade över 175 miljarder kronor.

De gamla företagen har haft fokus på tillverkningsvolym, inkomster och vinster. Så fel! Man har nämligen samtidigt ignorerat framtiden och gör kanske till och med sitt bästa för att bromsa den. Ta bara laddnätverket Ionity som drivs av BMW, Ford, Mercedes och VAG-gruppen. Det ser bra ut på ytan, men är det inte skit att man ännu inte lyckats bygga fler snabbbladdstationer i Europa än lilla Tesla? I Sverige leder Tesla med 40 mot 17 i antal stationer och priset på Ionitys ström är mycket högre. Varför?

Svar: för att man egentligen inte vill eller vågar satsa stenhårt. Är nätverket så där kommer folk att fortsätta att köpa förbränningsmotorbilar. Smart, just nu.

Att en mängd städer och länder redan har satt ett stoppdatum för den gamla fossila tekniken verkar man blunda för.

Men aktiemarknaden är hyperkänslig när det gäller just framtiden. Vad som är eller har varit är totalt ointressant och nu värderas gamla trögrörliga bilföretag lika högt som tillverkare av VHS-band.

Det här är givetvis galet och överdrivet, men det ligger mycket i analysen. I de traditionella bilföretagen är säkert över hälften av ingenjörerna experter på gammal förbränningsmotorteknik samtidigt som man har ett gigantiskt underskott på programmerare. Miljarders miljarder har investerats i teknik som håller på att bli omodern och därför ligger alltså fokus på att kränga så många förbränningsmotorbilar som möjligt just nu.

Gissa om man kommer att kunna göra klipp på gammaldags teknik framöver? Gissa därtill om andrahandsvärdet på den här typen av bilar kommer att falla som gråstenar när det kommer ut nya och finare modeller till reapriser?

Vi ser redan nu resultatet av detta i och med att koldioxidutsläppen från nya bilar ÖKAR i Europa. Det är inte klokt, men det drivs självklart av biltillverkarnas kortsiktiga vinsttänkande.

Avskrivningarna kommer att bli enorma och det lär bli kaos på företagen när man så sent som möjligt ska in med det nya och ut med det gamla – DET kommer också att kosta pengar. De nystartade företagen har inte de här kvarnstenarna att släpa på utan kan lägga riskvilliga pengar på ny teknik och nytexaminerade programmerare. Pengarna på framtiden redan i dag.

En annan av aktiemarknadens förbannelser är kvartals-rapporter och även det drabbar de gamla företagen. Kortsiktigheten gör att man inte investerar i nytt så mycket som man borde samtidigt som man kräver stora vinster nu, nu och nu. Förlusterna riskerar därför att bli större framöver. Det har aktiemäklarna också räknat ut.

Det här betyder inte att alla startupföretag självklart kommer att ta över. I coronastormen kapsejsar även nystartade företag, som exempelvis kinesiska elbilstillverkarna Byton och Faraday Future. Försvinner bilmaknaden försvinner företagen. I år beräknas försäljningen av nya bilar i Europa minska med minst 25 procent – det är över tre miljoner färre sålda bilar!

Men är det något som ska kunna dra igång bilförsäljningen och intresset för bilar – som enligt undersökningar har dalat kraftigt i Europa – är det elbilar med ny teknik. Bilar som Porsche Taycan, VW ID.3, Polestar 2, Tesla Model Y och Cybertruck.

Aktieanalytikerna har alltså gjort sin analys. Vilken gör du och vad köper du närmast?



Alrik Söderlind

2. Sydkoreansk batteritvist kan störa leveranser

TT 2020-07-21 14:56

Två sydkoreanska batteritillverkare strider med varandra i domstol. En konsekvens kan bli försenade leveranser till biltillverkare i Europa och USA.



En juridisk tvist i USA mellan sydkoreanska tillverkare av bilbatterier kan leda till leveransstörningar mitt i coronakrisen, varnar den tyska biltillverkaren Volkswagen (VW) och den amerikanska konkurrenten Ford.

Ford och VW har bett USA:s internationella handelskammare (ITC) att tillåta sydkoreanska SK Innovation att tillverka batterier på en fabrik i delstaten Georgia i USA, för leverans till Fords elektrifierade F-150.

SK Innovation stämdes av den större konkurrenten LG Chem i fjol. Enligt LG Chem ska konkurrenten ha stulit hemliga affärshandlingar i USA.

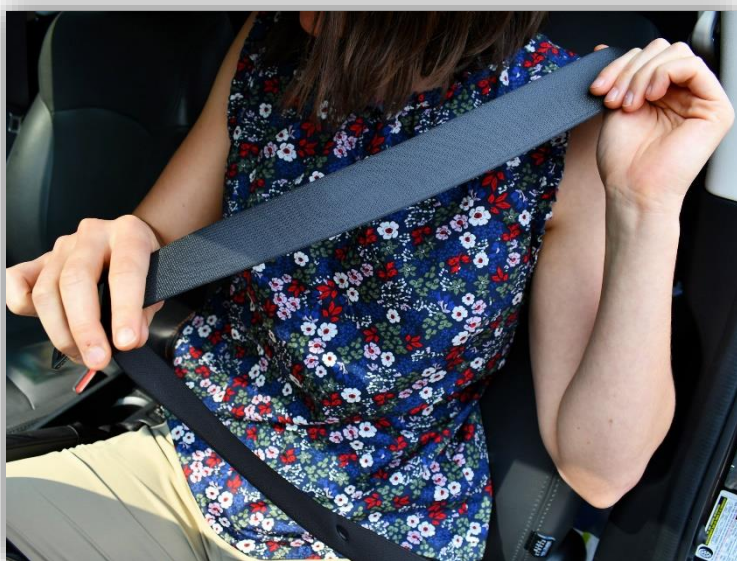
LG Chem har inte velat kommentera inlagorna från VW och Ford i tvisten, utan hänvisar till att tvistlösning pågår.

I ett preliminärt besked från skiljedomstolen fick LG Chem stöd för sina krav, men det slutliga avgörandet väntas först i oktober.

3. 13,3 miljoner bilar har återkallats bara i år

Jan-Erik Berggren 22 juli 2020

Bilbranschen skryter då och då om sitt omfattande kvalitetsarbete. Men trots det drabbas många bilar av kvalitetsproblem. Bara i år har totalt 13,3 miljoner sålda bilar kallats tillbaka till verkstaden för åtgärd.



Det är hemsidan Finbold.com som sammanställt statistik från återkallelser av bilar runtom i världen. Enligt hemsidan har totalt 13 362 759 bilar återkallats för att åtgärda felaktigheter i produktionen. Statistiken har sammanställts med hjälp av uppgifter från officiella källor.

Allra värst drabbades Toyota som tvingades [återkalla 3,95 miljoner bilar](#). Ford behövde plocka tillbaka 2,9 miljoner bilar och Volvo tog en föga smickrande tredjeplats med totalt 2,8 inkallade bilar. Volvo tvingades [återkalla 2,1 miljoner](#) bilar tidigare i år sedan det upptäckts att en vajer till säkerhetsbältet kunde försvagas. Det är Volvos största återkallelsekampanj hittills.

Det är främst olika typer av säkerhetsproblem som ligger bakom återkallelserna. Det kan handla om problem med styrningen, med krockkuddar, barnsäkerhet eller bälten. Toyota kallade tillbaka ett stort antal bilar på grund problem i bränslesystemet. En bränslepump krånglade i framför allt varma delar av USA och kunde orsaka att bilen stannade. Efter Volvo Cars placerade sig Fiat/Chrysler, Honda, Kia, Hyundai, Nissan, Mazda, Volkswagen och Tesla. Det stora hoppet fanns mellan Honda med 1,4 miljoner återkallade bilar och Kia med 244 000 återkallelser. Tesla hade bara 15 000 bilar som tvingades åka tillbaka till verkstaden för åtgärd. Men å andra sidan sköter Tesla en del av åtgärderna via uppdateringar på internet.

Finbold.com har också sammanställt intäkterna från bilförsäljning för olika bilföretag. Trots kvalitetsproblemen toppade Toyota Motors den listan före Volkswagen, Daimler, Ford, Honda, General Motors, SAIC, Fiat/Chrysler, BMW och Nissan.

4. Experter sågar Elon Musks plan

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-07-20, 18:00

Högsta nivån av självkörning är inte uppnåbar



Bildkollage. Vänster: Tesla Model Y. Höger: Elon Musk talar om SpaceX under Satellite Conference i Washington D.C. den 9 mars 2020.

Teslas plan för att nå den så kallade femte och högsta nivån av autonom körning är inte realistisk, menar flera experter. Elon Musk kan komma att skicka ett bemannat rymdskepp till Mars innan han slutför arbetet med självkörande fordon här nere på jorden, skriver Automotive News Europe.

Elon Musk får nu återigen kritik för sina uttalanden om att [Tesla snart uppnår](#) den högsta nivån av autonom körning. Flera experter har gått ut och kritiserat Musks entusiastiska påståenden om märkets teknik, [rapporterar Automotive News Europe](#) (ANE).

– Inget av det här är på ett verklighetsplan, säger Jason Levine, vd för konsumentlobbygruppen Center of Auto Safety, till ANE.

– **Det är en absurd idé** vid den här tidpunkten med den teknologi och infrastruktur som finns tillgänglig och Teslas fullständiga ovilja att erkänna sina misstag, fortsätter Levine.

Jason Levine och Center of Auto Safety är sedan tidigare kritiska till Tesla och dess förarhjälpssystem Autopilot, som idag uppfyller kriterierna för nivå två av självkörning. Teslas Autopilot har likt [konkurrerande system](#) varit involverat i [flera dödsolyckor](#), något som talar för att tekniken fortfarande inte riktigt är helt färdigutvecklad.

Fakta: Fem nivåer av självkörande bilar

Självkörande fordon är indelade i fem nivåer, från förarassistens till helt autonom körning helt utan föraringrepp. Här är en lista som definierar de olika nivåerna, hämtad från Svenska institutet för standarder, SIS.

1. Förarstöd

De flesta funktioner sköts av föraren, men bilen kan ha till exempel automatisk inbromsning. Denna nivå finns i många av dagens bilar.

2. Partiell automatisering

Fordonet kan vara försett med autopilot, det vill säga automatiska funktioner som farthållare och vägcentrering. Föraren måste dock alltid vara beredd på att ta över körningen.

3. Villkorad automatisering

Fordonet kan ta över dess framfart, men föraren behöver fortfarande vara redo att kunna ta över.

4. Hög automatisering

Här gäller full autopilot där bilen kan köra helt själv, utan att föraren ska behöva ingripa.

5. Full automatisering

På denna nivå behövs varken förare eller ratt, och här behöver ingen ens sitta i bilen för att den ska kunna köra. Fordonet ska dessutom klara av att köra automatiserat i alla tänkbara väderförhållanden för att uppnå denna nivå.

Det var i ett videomeddelande som sändes på World Artificial Intelligence Conference i Shanghai i juli som Elon Musk sa till publiken att hans företag endast har månader av arbete kvar innan de når nivå 5, samtidigt som andra techbolag som Google, Waymo och Uber inte ens ska vara i närheten trots miljardinvesteringar.

– Jag är fortsatt säker att vi kommer ha funktionaliteten, den grundläggande funktionaliteten, för nivå 5-autonomi klar i år, sa Musk i videomeddelandet.

Google-ägda Waymo, som bedriver test med minivans som uppfyller nivå 4, utför dem fortfarande huvudsakligen i kontrollerade miljöer med mänskliga säkerhetsförare. Företagets vd John Krafcik har sagt ANE att han inte ser nivå 5 som uppnåbar alls.

– Nivå 5 är lite av en myt. Nivå 5 betyder att du kan köra vadsomhelst vartsomhelst i alla väderförhållanden, typ, som om du kan köra från San Francisco till Santiago, Chile, närsomhelst under året, bara med ett knapptryck, ska Krafcik ha sagt i juni 2019 till ANE.

– **Det här är något som** troligtvis aldrig kommer hända. Människor gör inte ens det här, ska han ha fortsatt.

"Han behöver hålla truten"

Även optimistiska förespråkare av självkörning har den senaste tiden medgett att det visat sig vara mer utmanande än de trott. Bland annat har [Volvo bromsat sina planer](#) att lansera självkörande fordon.

Analysfirman Guidehouse Insights, tidigare Navigant Research, publicerade i mars en sammanställning av 18 olika företag som utvecklar teknik för självkörning. I den [rankade man Tesla absolut sist](#) – och Waymo först. Guidehouses huvudanalytiker Sam Abuelsamid, som är författare till rapporten, säger att Tesla inte kommer nå nivå 5 inom någon snar framtid. De kommer inte heller kunna uppnå det med de bilar de har ute på vägarna idag, till skillnad från vad Elon Musk påstått.

– **Bilarna de bygger kommer** aldrig vara nivå 5, punkt. Det är nonsens, han behöver hålla truten tills han kan leverera något, säger Abuelsamid till ANE.

Teslas hårdvara är bristfällig

Att Tesla idag kan uppdatera sina bilar mjukvara trådlöst är inte tillräckligt, menar Abuelsamid. Det är nämligen inte bilarnas mjukvara som är begränsningen. För att uppnå nivå fem måste Teslas bilar även klara av att köra i svåra väderförhållanden. Bilens många kameror och radarsensorer måste därför vara utrustade med en typ av hårdvara de i dag saknar: rengöringsystem som torkare eller spolning.

Det är dessutom bara början. Sam Abuelsamid tror inte att Tesla planer att uppnå nivå 5 med endast kameror och radar är realistiska. De är inte tillräckligt pålitliga eller hållbara. Att använda mjukvara i form av avancerad artificiell intelligens, för att kompensera för brister i hårdvaran är inte tillräckligt.

Abuelsamid får stöd av forskaren Missy Cummings, chef för Humans and Autonomy Lab vid Duke University i North Carolina i USA.

– Det finns inget möjligt sätt överhuvudtaget som bilen kommer bli nivå 5 på, säger forskaren Missy Cummings i en intervju med radiostationen KCBS i Kalifornien. Kommentarna om Teslas bilar från radiointervjun påminner om de hon yttrade 2016 under en [utfrågning om självkörande bilar i den amerikanska senaten](#).

Cummings kritiserade Elon Musk hårt i intervjun. Hon tror att han inte förstår vad nivå 5 innebär.

– Jag tror att han menar nivå 4, och han kommer inte ens att få nivå 4. Perceptionssystemen funkar inte väl i väderförhållanden med långa skuggor. Vi känner till Teslas system, och nyheten är att det är ett riktigt dåligt system, säger hon till KCBS.

Cummings har forskat om Teslas nivå 2-system Autopilot. Systemet har bland annat visat sig ha problem att upptäcka lastbilar som korsar motorvägar – en livsfarlig brist för ett system som ska användas i USA där det finns många höghastighetskorsningar.

Vad händer när sensorerna strular?

Självkörande bilars hållbarhet har varit uppe på tavlan tidigare. Fords chef för självkörande bilar, John Rich, sa i november att självkörande bilar [bara kommer hålla i fyra år](#). Rich pekade på att bilarna kommer behöva köras lika mycket som taxibilar i New York gör för att vara lönsamma.

Men oavsett körsträckan finns en annan växande oro kring självkörande bilar: [vad händer när sensorerna går sönder?](#) Sensor-strul kan komma att bli både ett stort säkerhetsproblem för passagerare – och en enorm risk för biltillverkarna. Hur väl sensorerna tål vägsalt, regn och rusk kan komma att bli avgörande.

Audi ska enligt uppgifter till ANE ha blivit mindre entusiastiska att genomföra den planerade aktiveringen av sitt nivå 3-system i nya Audi A8 efter att de varnats av jurister. De kan nämligen hållas juridiskt ansvariga även för systemfel som orsakats av kundens vårdslöshet.

Biltillverkare ska vara medvetna om att de tar stora risker om de väljer att sälja fordon som uppfyller nivå 3 och uppåt till privata köpare, som står utanför deras kontroll. För att tillverkarna ska kunna behålla kontrollen över sina självkörande fordon och se till att de sköts rätt kan därför bildelningstjänster komma att bli normen.



[Tesla fälda i tysk domstol: Autopilot-reklam är vilseledande](#)



[Elon Musk: Tesla är "våldigt nära" helt självkörande bilar](#)



[Självkörande bilar inte så säkra som man kan tro](#)



[Volvochefen om självkörande bilar: "Mer utmanande än vi trodde"](#)

5. Sammanslagning med Volvo Cars och Geely pausas

AV WILLE WILHELMSSON 2020-07-21 KL 13:20

På grund av Geelys börsaktiviteter i Kina



I början av året flöt det upp planer på att Volvo Cars skulle slås ihop med Geely Automobile, det kinesiska bilföretaget som ägs av Volvos storägare Zhejiang Geely Holding. Detta är dock något som pausas nu skriver Dagens Industri.

Anledningen till att sammanslagningen, åtminstone tillfälligt, lagts på is beror på Geelys börsaktiviteter i Kina. I Kina siktar Geely nu på att dubbelnoteras på Shanghai-börsen för att få in mer kapital till företaget och det verkar ha gjort att sammanslagningsplanerna med Volvo Cars tillfälligt fått stå tillbaka. Kina-kännaren Frededric Cho säger till DI:

"Jag tolkar det som att Geely har kapitalbehov och att man vill vända sig till kinesiska investerare för att få del av kinesisk valuta. Geely är numera ett respekterat varumärke och det finns ett stort intresse. När den kinesiska bilmärknaden tagit fart efter coronautbrottet kan man behöva kapital för att öka marknadsaktiviteterna och det kan också behövas för fusionsplanerna med Volvo Cars."

DI skriver vidare att tidsplanen för fusionen mellan de båda bilföretagen har fått revideras flera gånger då många frågor som uppstått varit mer komplexa att lösa än vad man hade tänkt sig. Det verkar dock som om sammanslagningen kommer att bli av någon gång i framtiden enligt planerna men när så blir fallet är oklart. Volvo Cars vd Håkan Samuelsson säger till DI:

"Logiken är fortfarande densamma och den är positiv, men sammanslagningsplanerna har tillfälligt lagts på is."

6. Storförlust för Volvo Cars

Publicerad 2020-07-21 kl 8:54

Text Carl Hempel

Volvo Cars redovisar en förlust på 989 miljoner kronor för det första halvåret 2020. Det kan jämföras med en vinst på 5,5 miljarder kronor under motsvarande period förra året.



När Volvo Cars redovisar sin halvårsrapport för 2020 är det inga muntra siffror. Den svenska biltillverkaren har gått med en förlust på 989 miljoner kronor och en fått en omsättning som uppgick till 112 miljarder kronor.

Under samma period förra året låg vinsten på 5,5 miljarder kronor och omsättningen uppgick då till 134 miljarder kronor.

Totalt har Volvo sålt 270 000 bilar under första halvåret 2020, en minskning från 340 000 under samma period förra året. I Sverige såldes 24 000 bilar under förat halvåret 2020, en minskning med 23 procent jämfört med samma period 2019.

I en kommentar till delårsrapporten skriver Volvo Cars vd Håkan Samuelsson:

”Jag är övertygad om att vi är väl positionerade för en stark återhämtning på marknaden under årets andra halvår. Om marknaden återhämtar sig som vi väntar oss, räknar vi med att försäljningsvolymerna återvänder till nivåerna vi såg under andra halvåret 2019 och det är vår ambition att uppnå samma vinstnivåer och kassaflöde.”

I Kina återhämtade sig försäljningen under halvåret och nådde nästan upp till förra årets siffror. Det är i stället i Europa där det stora raset i försäljning kommer för Volvo, med en minskning på 30 procent.

7. Nästan varannan svensk kan tänka sig en elbil vid nästa köp

Publicerad 2020-07-21 kl 12:15 text Carl Hempel

43 procent av svenskarna kan tänka sig en elbil vid nästa bilköp. Det visar en undersökning av Blocket och Yougov. I takt med efterfrågan har även priserna gått upp på Blocket.



Svenskarnas efterfrågan för elbilar har ökat på senare tid, och det har också priserna. Enligt en ny undersökning som Yougov gjort på uppdrag av Blocket anger 43 % att de kan tänka sig en elbil nästa gång de ska köpa bil. Framförallt uppger de svarande att intresset är stort med tanke på miljön.

- Jämfört med förra året har vi sett att sökningarna efter elbilar på Blocket har ökat, likaså priserna. Det går dessutom snabbare att sälja i år. Marknaden för elbilar är het, säger Henrik Littorin, marknadsplatsdirektör för Blocket Fordon i ett pressmeddelande.

I juni 2019 låg medianpriset för en elbil på Blocket på 319 438 kronor. Under samma period i år har priset ökat till 367 563 kronor.

- Det kan bland annat bero på att merparten av de elbilar som såldes förra året var från 2016, medan de flesta som har sålts i år är nyare, från 2018, säger Henrik Littorin.

De snabbast säljande elbilarna på Blocket under juni månad var Tesla Model 3, följt av Kia Niro och Volkswagen e-Up.

Vilket är ditt främsta argument till att du skulle överväga att köpa en elbil?

- Det är miljömedvetet (52,80%)
- Det minskar mina bränsleutgifter (26,74%)
- Det är mindre underhåll och service än en fossildriven bil (4,74%)
- Den är tyst (3,47%)
- Den tar mig från en plats till en annan på ett smidigt och säkert sätt (3,46%)
- Den har snabb acceleration (2,45%)
- Det är modernt/trendigt (2,30%)
- Det är statusfyllt (1,61%)
- Annat (1,51%)
- Vet ej (0,91%)

Om du skulle köpa en bil/när du köper bil nästa gång - skulle du kunna tänka dig att köpa en elbil? Har du redan en elbil svara för om du skulle kunna tänka dig att köpa en elbil igen.

Ja (43,06%)

Nej (31,99%)

Vet ej/ Ej relevant (24,96%)

8. Byton tvingas skjuta på lanseringen av elbilen

Jan-Erik Berggren 20 juli 2020

Kinesiska elbilstillverkaren Byton tvingas på grund av coronapandemin skjuta på lanseringen av sin elbil M-Byte. Byton letar efter nya investerare och måste skrapa ihop cirka 5 miljarder kronor för att fullfölja sina planer. Verksamheten pausas nu under ett halvår.



Redan i höst var det tänkt att vi skulle få se de allra första versionerna av [Bytons nya el-suv M-Byte](#). Den svenska importören [Hedin Bil laddade upp för en väntad våg](#) av beställningar i Sverige och Norge och en officiell lansering under våren och försommaren 2021.

Men nu har Byton tvingats pausa sin verksamhet. Enligt tidningen The Verge misslyckades Byton med att skaffa sig nya investerare och dessutom orsakade coronautbrottet stora och dyra störningar i verksamheten. Bakom Byton står Kinas äldsta biltillverkare FAW men det hjälpte inte när kassan sinade och tusentals anställda inte fick ut sin lön.

Byton har lagt sin tillverkning i Kina i en nybyggd fabrik medan utvecklingsavdelningarna finns i både USA och Europa. I USA har flera Bytonanställda sagts upp och enligt The Verge kommer Byton att friställa så gott som samtliga sina anställda i Kina för att få stopp på de ekonomiska problemen. Byton kommer att pausa sin verksamhet i sex månader och bara hålla igång absolut nödvändig affärsverksamhet. Elbilen M-Byte var tänkt att lanseras i Kina under hösten men nu skjuts den lanseringen upp.

Byton bildades så sent som 2016 med bland andra den kinesiska internetgiganten Tencent och Taiwanföretaget Foxconn som investerare. Carsten Breitfeld lockades från BMW:s [i3-projekt](#) och Byton visade en [konceptversion av M-Byte](#) redan på en teknikmessa 2018. Strax därefter presenterades det statliga ägda bilföretaget FAW som partner. Breitfeld lämnade Byton 2019 och förklarade att den kinesiska staten via FAW ville något annat med Byton än de ursprungliga planerna. Enligt Breitfeld var FAW:s plan att ta över Bytons nya fabrik och elbilsplattformen men sen stänga ner själva företaget. Byton och Breitfeld befinner sig nu i en rättslig tvist om rättigheter.



9. Volkswagen ID.3 kan nu beställas i Sverige, här är priserna

Redaktören bytbil 2020-07-20

Sju specialversioner versioner beställningsbara



Från och med idag kan allmänheten beställa Volkswagen ID.3. Den efterlängtrade elbilen kommer i sju förkonfigurerade modeller.

Priserna börjar på 374.900 kronor efter klimatbonus.

För fyra veckor sedan började beställningsstarten av den [begränsade modellen ID.3 1st](#). Den lanseringsversionen fanns i 30 000 exemplar och [sålde slut](#) redan i september förra året.

Nu, från och med måndag den 20 juli, får allmänheten äntligen möjlighet att beställa ID.3 hos återförsäljare i Sverige och flera andra europeiska länder.

Två batteristorlekar – det mellanstora på 58 kWh och det stora på 77 kWh – och sju förkonfigurerade modeller är det som finns tillgängliga. Grundversionen släpps vid ett senare tillfälle.

De versioner som släpps nu är Life, Style, Business, Family, Tech, Max och Tour. De sex förstnämnda är baserade på grundmodellen ID.3 Pro Performance som har ett 58 kWh-batteri för en räckvidd på upp till 427 km enligt WLTP. Bilen är bakhjulsdriven och har en effekt på 150 kW. Det maximala vridmomentet lyder 310 Nm och 0-60 km/h görs på 3,4 sekunder.

Tour baseras i stället på den fyrsitsiga ProS-modellen vilket möjliggör ett större batteri på 77 kWh netto med 125 kW DC-laddning. Här når räckvidden upp till 550 km, enligt WLTP.

Här nedan följer priser på samtliga versioner. Den svenska klimatbonusen på 60.000 kronor gäller för samtliga, så totalpriset kan alltså subtraheras med det beloppet. Nivåerna för privat- och företagsleasing är också fastställda på alla versioner.

Version	Batteri, kWh	Räckvidd, km WLTP	Listpris, kr	Klimatbonus, kr	Pris efter bonus, kr	Privatleasing 36 mån/ 3 000 mil, inkl moms*	Business lease, 36 mån/ 4 500 mil, exkl moms*
ID.3 Life	58	427	434 900	60 000	374 900	4 280 kr	3 770 kr
ID.3 Business	58	427	473 900	60 000	413 900	5 305 kr	4 590 kr
ID.3 Family	58	427	484 900	60 000	424 900	5 420 kr	4 680 kr
ID.3 Style	58	427	469 900	60 000	409 900	5 065 kr	4 395 kr
ID.3 Tech	58	427	503 900	60 000	443 900	5 895 kr	5 060 kr
ID.3 Max	58	427	527 900	60 000	467 900	6 510 kr	5 550 kr
ID.3 Tour	77	572	531 900	60 000	471 900	5 515 kr	4 780 kr

ID.3 Life har ett listpris på 434.900 kronor (privatleasing från 4.280 kronor och företagsleasing från 3.770 kronor). Kommentar från VW: "Life är tänkt för kunder som söker en produkt på instegsnivå utan att ge avkall på komfort. Komfortpaketet inkluderar rattvärme, sätesuppvärmning och ytterligare två USB-C-portar."

ID.3 Business har ett listpris på 473.900 kronor (privatleasing från 5.305 kronor och företagsleasing från 4.590 kronor). Kommentar från VW: "Business är en typisk allroundbil med det lilla designpaketet, inklusive matrix-LED-strålkastare och tonade rutor, komfortpaket och assistanspaket med backkamera och 'Keyless Access'".

ID.3 Family har ett listpris på 484.900 kronor (privatleasing från 5.420 kronor och företagsleasing från 4.680 kronor). Kommentar från VW: "Family erbjuder stort utrymme, ljus och bekvämlighet med det stora designpaketet, inklusive matrix-LED-strålkastare och stort panoramatak, det stora komfortpaketet med 2-zons Air Care luftkonditioneringsystem och assistanspaketet med backkamera och 'Keyless Access'".

ID.3 Style har ett listpris på 469.900 kronor (privatleasing från 5.065 kronor och företagsleasing från 4.395 kronor). Kommentar från VW: Style har det stora designpaketet, inklusive matrix-LED-strålkastare, LED-bakljus med dynamisk svepfunktion samt panoramatak.

ID.3 Tech har ett listpris på 503.900 kronor (privatleasing från 5.895 kronor och företagsleasing från 5.060 kronor). Kommentar från VW: "Tech är tänkt för tekniskt intresserade som kommer att uppskatta assisterad körning med det stora designpaketet, inklusive matrix-LED-strålkastare, större assistanspaket med Travel Assist, Side Assist och Emergency Assist, samt större infotainmentpaket, inklusive head-up-display med förstärkt verklighet AR och Premium Sound-paket".

ID.3 Max har ett listpris på 527.900 kronor (privatleasing från 6.510 kronor och företagsleasing från 5.550 kronor). Kommentar från VW: "Max erbjuder maximal design, teknik, sport och komfort, med samtliga utrustningspaket inklusive head-up-display med förstärkt verklighet AR, 12-vägs elmanövrerad massagestol, progressiv styrning och DCC (Dynamic Chassis Control)".

ID.3 Tour har ett listpris på 531.900 kronor (privatleasing från 5.515 kronor och företagsleasing från 4.780 kronor).

– Vi är väldigt glada över att nu kunna släppa ännu fler ID.3-versioner för beställning till väldigt attraktiva priser som möjliggör för fler bilköpare att välja en ren elbil. De totala ägandekostnaderna för en elbil som ID.3 kommer dessutom att bli låga. Ända sedan ID.3 blev möjlig att förboka i maj förra året har intresset varit mycket stort hos de svenska kunderna, säger Sten Forsberg, chef Volkswagen Sverige, i ett pressmeddelande.

I standardutrustningen ingår bland annat värmepump och regnsensor.

Relaterade artiklar



[Provkörd: Volkswagen Golf 7,5](#)

En gammal men ny och bättre bil



[Så upplevs nya Volkswagen Golf](#)

Vi blev inbjudna att klämma och känna på Golf version 7.5



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



[Svenska VW: Beställ elbilen redan i vår](#)

Börjar sälja elbilen VW ID inom kort



10. Mercedes lovar räckvidd på 70 mil i kommande EQS

Av Magnus Kvandal

Publicerad 2020-07-20, 13:41

Mercedes säger att deras kommande eldrivna sedanmodell ska gå 70 mil på en laddning enligt WLTP-cykeln.



*Konceptbilen Vision EQS premiärvisades i september 2019.
Produktionsbilen kommer år 2021.*

När Mercedes eldrivna lyxsedan EQS lanseras nästa år kommer den ha en räckvidd på mer än 70 mil enligt WLTP. Det lovar företaget självt. Om de lyckas med det kommer bilen med råge slå dagens Tesla Model S Long Range, som har en räckvidd på 61 mil enligt samma testcykel.

Enligt moderföretaget Daimlers vd Ola Källenius kommer EQS att "sätta riktmärket" även i andra kategorier. I ett samtal med företagets investerare har han sagt att den kommande modellen kommer att "spela i samma liga som S-klass" när det kommer till lyx, komfort och säkerhet, [skriver Automotive News](#).

Just räckvidden har visat sig vara en begränsande faktor i suvmodellen EQC, som lanserades 2018. Med en WLTP-räckvidd på 417 km har den inte alls kunnat konkurrera med Tesla Model X. Modellen har gått trögt även försäljningsmässigt. I slutet av maj i år hade de bara [sålt 673 exemplar av bilen](#) sedan den lanserades. Trots det planerar Daimler att bygga 50.000 exemplar av bilen i år.

EQS ska vara en eldriven syskonbil till flaggskeppet S-klass, och kommer att bygga på en elbilsdedikerad plattform kallad EVA2. Enligt Daimler kommer detta att innebära bättre paketering och design jämfört med EQC, som bygger på en modifierad version av en plattform som annars används till förbränningsmotorbilar.

Feber

11. El-Mustang med 1400 arga hästar

AV ROGER ÅBERG 2020-07-21 KL 16:20

Det går att göra busiga elbilar



FILM: <https://youtu.be/Y3846KFDmFQ>

Fords Mustang Mach-E är väl kanske inte den roligaste bilen på planeten men Ford jobbar på att tvätta bort den stämpeln. Därför har man snickrat ihop ett koncept som kanske inte har så mycket kvar av originalet men som ändå visar att det går att busa även med elbilar.

Konceptet har alltså 1400 hästar som kommer från inte mindre än sju motorer, tre där fram och fyra där bak. Man har använt bilen inte bara för att visa att det går att busa utan de olika motorerna har tydligen varit ett bra lab för att testa olika setups med fram/fyr/bakhjulsdrift och hur det påverkar körningen.

Batteriet är specialbyggt och är på 56,8 kWh och kyls när det laddas så att man ska kunna köra direkt när det fått fullt med kräm i sig.

Bonusvideo nedan där bilen bland annat bråkar lite med Ken Blocks fossilkärra.





12. PROV: Peugeot 508 SW Plug-In Hybrid – elektrifierat 70-tal

Av John Eriksson

Publicerad 2020-07-22, 05:30

Peugeot 508 laddhybrid bjuder på snygg retroinspirerad formgivning och en annorlunda karaktär. Men är den tillräckligt bra för att vara ett vinnande koncept?



Laddluckan på 508 Plug-In Hybrid sitter på vänster bakskärm.

Vad är nytt?

Senaste Peugeot 508 är generellt ganska ny för oss på tidningen. Det här är den andra generationen som lanserades som årsmodell 2019, först som sedan, senare som kombi och nu till slut även med laddhybriddrivlina. Fransosen kommer in sent i matchen då många konkurrenter har erbjudit laddbara modeller i flera år. Frågan är om de lyckas höja ribban eller inte?

Storleken är i samma klass som bland annat VW Passat och Volvo V60 med väldigt liknande axelavstånd. Men invändigt är och upplevs den trång, i alla fall fram. 508 är låg, nära nog en hel decimeter lägre än Passat. A-stolpen är brant vinklad och sveper elegant ganska långt bak, vilket gör att insteget kan kännas klumpigt för långa och stora personer.

Väl på plats inne i kupén märker man att den breda mittkonsolen tar mycket plats i framsätet. Det är inte särskilt luftigt. Faktum är att upplevelsen snarare säger att bilen är ett halvt nummer mindre än många andra i segmentet.

Baksätet är bättre utan att imponera på något vis. Man sitter lågt och har halvbra med plats. Medelmåttigt men okej.

Däremot håller bagageutrymmet hyfsad storlek, 530 liter med baksätet på plats (en ynka liter mer än V60 Twin Engine) och 1 780 med sätet fällt. Det senare är riktigt rejält, mer än 150 liter större än i Passat och mer än 300 liter rymligare än i V60.



Egensinnig förarmiljö med instrument-kuster ovanför ratten. Kvalitetskänslan i de invändiga materialen är bara medelmåttig. Infotainmentsystemet är segt och reagerar ofta väldigt långsamt. Vid upprepade tillfällen behövde vi trycka två eller fler gånger på displayen innan den lydde kommando.

Drivlinan består av en fyrcylindrig bensinare på 180 hästar och en elmotor på 110. De sitter båda tillsammans före växellådan, varför man svagt kan känna hur lådan jobbar även när man kör på el.

508 laddhybrid har ett litiumjonbatteri med en bruttokapacitet på 11,8 kWh. Det sitter placerat tillsammans med bensintanken under baksätet. Elektrisk räckvidd är enligt WLTP-körcykeln upp till 52 kilometer för kombimodellen, beroende på utrustning. När vi provade lyckades vi köra 43 kilometer på en sträcka som i huvudsak bestod av landsväg, samt även lite stads- och motorvägskörning. Det är ett okej resultat i klass med konkurrenterna.

Hur är den att köra?

Peugeot 508 laddhybrid ger en ledig och vardagsmässigt smidig körupplevelse. Styrningen är väldigt lätt och det går snabbt att vrida runt den kompakta ratten. Fjädringskomforten är mjuk och bilen rör sig trivsamt svävande på vägen, avspänt och tillbakalutat. Vissa kanske till och med skulle säga distanserat från asfalten. Det är en klart annorlunda upplevelse jämfört med stramt effektiva tyska vagnar.

Drivlinan imponerar tyvärr inte lika mycket som konkurrenternas dito. Den är lite ryckig och ibland vid jämn gas kommer kännbara kraftpåslag när bensinmotorn tar över. Pegan blandar helt enkelt inte el och förbränning riktigt lika snyggt som många andra. Dessutom upplever vi den emellanåt som aningen trött och kraftmässigt ihålig, trots elmotorn. Det är dock inte så illa att man har problem att hänga med i den vanliga vardagslunken när man kör på el.



Laddsladden har ett fack under lastgolvet.

Men Peugeot skickar bara med sladd till vanligt vägguttag. Kabel för box kostar extra.

Att förfiningen inte håller högsta klass märker man även på andra punkter. Automatlådan är ibland inte helt vaken och seg på att växla ner. Bromsarna är svår-doserade i låg fart mot stillastående och har dålig pedalkänsla. Men vi ger plus för att lådan har ett så kallat B-läge man kan aktivera för att få mer energi-återvinning vid gasuppsläpp.

Komforten har både positiva och negativa sidor. Den konstaterat mjuka fjädringen har mysigt långsamma och böljande rörelser som gör 508 trevlig att färdas i på landsväg. Man sitter också skapligt i stöttande stolar.

Vid större ojämnheter kan däremot fjädringsrörelserna bli yvigt okontrollerade. Dessutom både dallrar och slamrar det ljudligt från hjulupphängningarna vid skarpa tvärskarvar. Det är inte särskilt snyggt. Ljudnivån i kupén imponerar inte heller. Vi noterar en hel del vägbuller med mörka frekvenser och även vindbrus när man kommer upp kring 100 km/h. Det sista beror sannolikt på de snygga karmlösa dörrarna.

Nördfakta

Bilen klarar visserligen bara enfasladdning, men kan ta emot effekt på upp till 7,4 kW (32 A) om man använder laddbox. Det innebär att man kan ladda fullt på under två timmar.



Under mittkonsolen gömmer sig USB-portar och trådlös laddning för mobilen.

Lite svåråtkomligt.

Borde jag köpa en?

Om du letar efter en bil som har en egen och annorlunda karaktär kan 508 mycket väl vara modellen för dig. Fjädringskalibreringen gör att bilen flyter fram på ett sätt som andra inte gör. Lastutrymmet är bra jämfört med andra i segmentet.

Pegan är snygg med 70-talsinspirerad form både utvändigt och invändigt. Folk tittar efter den på vägen. Dessutom ligger den bra till i förmånsvärde om du kan välja en som företagsbil. 508 SW laddhybrid i grundutförande kostar 34 536 kronor per år i förmånsvärde. Det är nästan 3 000 kronor om året mer än för Passat, men över 8 000 kronor lägre än för en V60 T6 Recharge. Just formgivning och förmånsvärdet är faktiskt fransosens starkaste kort.

Helheten håller däremot inte riktigt samma klass som konkurrenterna. Räckvidden på el är godkänd, men drivlinan är inte lika förfinad som rivalernas. Infotainmentsystemet är långsamt och känns omodernt, och kupéutrymmet imponerar inte. Fjädringen är visserligen mysigt gungig, men den blir okontrollerad över skarpa ojämnheter och det väsnas en del från hjulupphängningarna. Vägbuller finns det också onödigt mycket av.

VW Passat är en mer kompetent bil och ett bättre totalpaket, även om den inte har lika mycket egensinnig personlighet och karaktär.

PEUGEOT 508 SW PHEV

TEKNISKA DATA

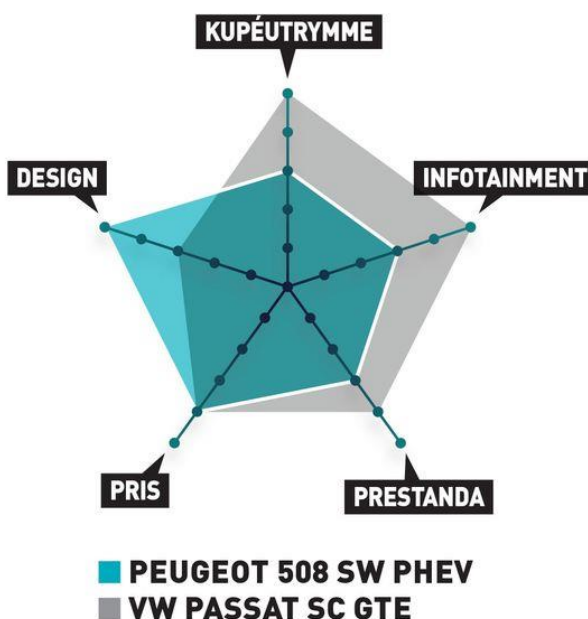
MOTOR: R4, turbo, bensen, 1 598 cm³, 180 hk vid 6 000 r/min, 300 Nm vid 3 000 r/min. Elmotor, 110 hk, 320 Nm. Systemeffekt 225 hk, 360 Nm. 8-stegad automatlåda, framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 778/1 907/1 420 mm. Axelavstånd 2 793 mm. Tjänstevikt 1 905 kg. Bagagevolym 530–1 780 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 8,7 sek. Toppfart 240 km/h. Förbrukning 1,4 l/100 km, CO₂ 30 g/km.

PRIS: 452 050:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Stort lastutrymme för att vara en laddhybrid. Snygg form.

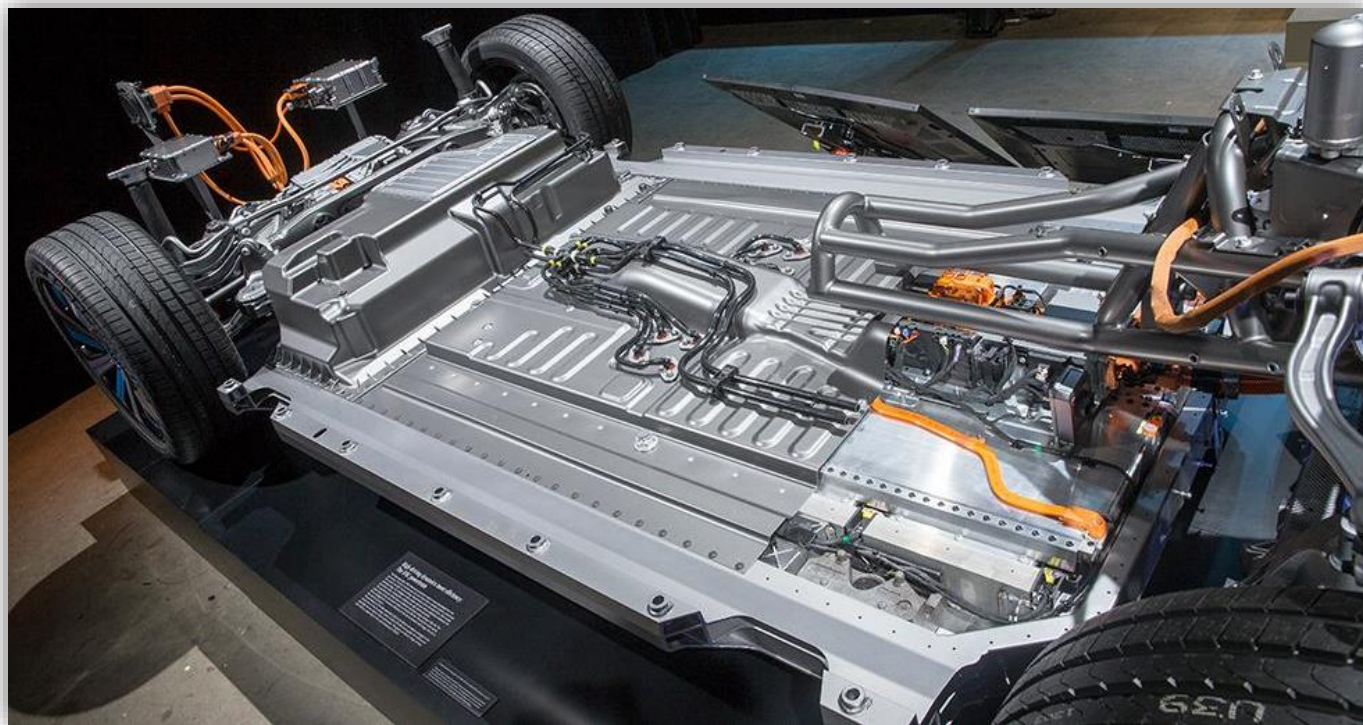
SÄMST: Segt infotainment, trång kupé, en hel del vägbuller.



13. Bilfrågan: Livslängd på elbilars batteri?

Publicerad 2020-07-09 kl 7:00 text Redaktionen

"Hur länge håller ett batteri? Har ni testat detta?" Vi Bilägare svarar.



Fråga: Jag har följt era reportage angående elbilar några år. Senaste tiden har jag dock bara skummat igenom artiklarna eftersom jag aldrig hittat det jag funderat över. Hur länge håller ett batteri? Har ni testat detta? Ger tillverkarna någon hållbarhetsgaranti? Jag förstår att det beror på hur batteriet används men något exempel borde finnas. Alla mina elverktyg tappar stinet efter ett tag och jag kan tänka mig att det gör även batteriet i en elbil. Uppgivna värden om körsträcka eller toppfart borde enligt mig inte stämma efter exempelvis tre års normal användning. Frågorna är viktiga eftersom en elbil borde vara billigare i tillverkning men är betydligt dyrare att köpa, så det måste vara batteriet som gör bilen så dyr. Vad kostar ett batteripaket till en elbil? Vad kostar ett batteripaket till en hybrid?

Stig

Svar: Erfarenheterna från laddhybrider och elbilar är ju än så länge ganska begränsade då det gäller tidsperspektivet på batteriers hållbarhet. Vi Bilägares Toyota Prius elhybrider fungerade i vart fall utmärkt som långtestbilar. De kördes 14-15 000 mil utan batteriproblem. Kollega Söderholm på Vi Bilägare redovisade nyligen en undersökning från Amerikanska Geotab där just återstående kapacitet i laddhybrider och elbilars batterier listades. 6 300 bilar hade kollats. Det visade att batterierna i snitt tappade 2,3 procent per år, eller för en bil med en räckvidd på 30 mil – sju kilometer per år. Batterierna verkar hålla längre än vad som tidigare förts fram. Men kostnaden för batteribyte på en elbil lär ändå bli en

kostsam historia. Även om priserna pressas nedåt för varje år. Biltillverkarna duckar för frågor om pris på ett komplett batteribyte. I fjol beräknade en konsultfirma priset på Teslas 75 kWh-batteri och hamnade då på 120 000 kr– för bara batteriet. För de som inte tillverkar själva lär batteriet kosta 200 000 plus kostnad för byte. Vi frågade om garantivillkor och pris på batteriet för Sveriges mest sålda laddhybrid VW Passat GTE: ”Vi erbjuder åtta års garanti på batterierna i våra laddbara bilar. Med det menas att vi utlovar en kapacitet på minst 70 procent. Vi har ingen prisuppgift på att byta hela batteriet då det nästan alltid räcker med att byta ut enskilda celler vilket också är mycket mer kostnadseffektivt”, svarade Marcus Thomasfolk, VW-Group Sverige. Och samma fråga om Audi E-tron gav följande svar från Irene Bernald: ”Garanti på minst 70 procent kapacitet på högspänningsbatteri är åtta år/160 000 km – det som inträffar först. Vi har inte pris för hela batteriet eftersom det vid behov repareras genom att byta ut enstaka moduler. Elbilar har även en buffert för att skydda batteriet. I Audi e-tron 55 nyttjas till exempel 91 procent av batteriets totala 95 kWh. Vår rekommendation är även att man laddar till 80 procent vid daglig användning. Det ger den mest energieffektiva laddning och längsta hållbarhet på batteriet.” Garantier finns alltså, men 70 procents kapacitet innebär så vitt jag förstår att batteriet är på gränsen till förverkat.

Erik Rönnblom, Vi Bilägare

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

14. Britishvolt väljer Wales för nya batterifabriken

Jan-Erik Berggren 21 juli 2020

Svenske vd:n Lars Carlström har valt plats för Britishvolts nya stora batterifabrik. Det blir industrimrådet Bro Tathan i St Athan i södra Wales och i samma område bygger Aston Martin sin suv DBX. Britishvolt, som kopierat svenska Northvolts koncept, ska börja bygga elbilsbatterier om tre år.



När Ford stängde sin motorfabrik i Bridgend befarade många att södra Wales skulle drabbas av hög arbetslöshet. Men nu kan Britishvolt, med svenske vd:n Lars Carlström, ändra på det. Den nya stora fabrik för batterier till elbilar som Britishvolt planerar ska börja byggas på industriområdet Bro Tathan i St Athan. När produktionen är i full gång i fabriken ska det finnas cirka 3 500 arbetstillfällen.

Britishvolt vill teckna avtal om försäljning av batterier till bland andra Jaguar och Land Rover.

Totalt valde Britishvolt mellan ett 40-tal områden i Storbritannien.

Britishvolt behöver fler investerare för att klara satsningen på en fabrik på upp till 30 GWh. För att klara den stora energiåtgången vid produktionen ska Britishvolt också bygga en solcellspark på cirka 200 MW. Hittills har Britishvolt lockat till sig investerare från Skandinavien och Mellanöstern och skramlat ihop från dem cirka 100 miljoner kronor. Men investeringsbehovet är närmare 30 miljarder för att kunna komma igång och bygga en hel fabrik.

Britishvolt har kopierat [svenska Northvolts](#) koncept. Där krävdes cirka en miljard kronor till testanläggningen i Västerås och i ett första skede ytterligare cirka tio miljarder för att börja bygga fabriken i Skellefteå.

Flera biltillverkare med produktion i Storbritannien har efterlyst en batterifabrik för att minska beroendet av batterier som byggs i Asien och för att få mer produktion i Europa men utanför EU.

Lars Carlström var säljchef på Saabs säljbolag Ana i Umeå och blev under [Saabkrisen](#) talesman för ryske [Vladimir Antonov](#). Antonov försökte finansiera [Victor Mullers](#) Saabsatsning men tilläts inte vara med som delägare av Europeiska Investeringsbanken.

Efter Saabåren försökte sig Lars Carlström på flera olika affärsprojekt och 2014 ville han starta det nya Industripartiet. Carlström fick öppet stöd av bland andra Bert Carlsson men partiet blev inte heller det någon succé.

Carlström och partnerföretaget AMTE Power har fått stöd av den brittiska regeringens Advanced Propulsion Center i satsningen på en ny batterifabrik.

Svenska chefer i bilindustrin

[Peter Carlsson](#): grundare och vd för batteritillverkaren Northvolt.

[Lars Carlström](#): grundare och vd för batteritillverkaren Britishvolt.

[Håkan Samuelsson](#): vd för Volvo Cars.

[Henrik Henriksson](#): vd för Scania.

[Martin Lundstedt](#): vd för AB Volvo.

[Per Svantesson](#): vd för Automobili Pininfarina

[Ola Källenius](#): koncernchef för Daimler.

[Karin Rådström](#): vd Mercedes Trucks

15 delstater sätter en tidsgräns för fossildrivna lastbilar

John Edgren 2020-07-21 07:43

Kalifornien och 14 andra amerikanska delstater har bestämt att alla lastbilar som säljs från år 2050 ska vara elektrifierade. Beslutet omfattar även större pickups, skåpbilar och lokalbussar.



Kalifornien har tagit täten med krav på att lastbilar ska vara elektrifierade från och med 2045. Nu har de fått med sig ytterligare 14 delstater på banan – samt District of Columbia, det federala distrikt som omger huvudstaden Washington. Det [skriver the Northeast States for Coordinated Air Use Management](#) i ett pressmeddelande.

Delstaterna har undertecknat en gemensam promemoria om att samtliga tunga och medeltunga lastbilar som säljs från 2050 ska vara elektrifierade. Målsättningen är att de ska utgöra 30 procent av försäljningen till 2030.

Regelverket kommer även att omfatta större pickups, skåpbilar och andra leveransfordon. Till detta kommer skolbussar och bussar i kollektivtrafik.

Läs mer: [Volvo visar upp nya amerikanska ellastbilen](#)

Delstaterna utöver Kalifornien är New York, North Carolina, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont, Washington, Connecticut, Colorado, Hawaii, Maine, Maryland, Massachusetts och New Jersey.

I målsättningen uttalas att det handlar om emissionsfria fordon, vilket får förmodas även omfatta bränsleceller. Vätgas nämns dock inte – i stället har delstaterna på västkusten utannonserat att man anlägger en ny laddinfrastruktur för lastbilar med 27 laddställen längs Interstate-5, från Mexiko till Kanada.

Men tidsspannet är långt och frågan är vilka andra teknikområden som kan omkullkasta planerna. [Ett exempel är tekniken som samlar in koldioxiden i dieselavgaser](#) och omvandlar den till en vätska, som i sin tur kan omvandlas till nytt fordonsbränsle. Forskare vid Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) i Schweiz har tagit fram en metod som utnyttjar motorns spillenergi för processen, och deras rigg skulle kunna eftermonteras på lastbilar.

16. Nitton bilar som förändrade världen

Robin Törnros 20 juli 2015

Vi har alla hört talas om T-Fordens betydelse och om hur VW-Bubblan var med och byggde upp Europa efter andra världskriget. Ingen har heller missat att varumärket Jeep skapades av den fyrkantiga och studsiga bilen som den amerikanska militären använde under fler decennier.



Citroën DS

Men det finns fler bilar som varit med och förändrat världen. Se bara:

Mercedes-Benz [300 SL \(1954\)](#)

Med måsvingedörrarna och en trelitersmotor på 220 hästkrafter är det här på många sätt den allra första supersportbilen. Lätt, aerodynamisk och vacker. Toppfarten på närmare 225 km/h var hissande på den tiden och 300 SL kunde matcha vilken tävlingsbil som helst.



Citroën DS (1955)

Klassikern med den innovativa fjädringen. DS har också omskrivits för sin design och det gick så långt att Citroën skapade ett helt eget bilmärke bara för att minnas den här modellen.

**Toyota Toyopet Crown (1957)**

De som kan sin bilhistoria kanske undrar varför den här modellen, som sålde rätt illa utanför Japan, är med på listan. Men någon ska vara först och Toyopet Crown var den första japanska bil som såldes på den amerikanska marknaden. Toyota lärde sig av fiaskot som pågick i tre år och kom tillbaka 1964. 1966 hade Toyota 600 handlare i USA och modellen Camry sålde bättre än flera amerikanska konkurrenter. GM och Ford tog intryck och byggde egna lite mindre sedaner. I dag är Toyota en av USA:s största biltillverkare.

**Fiat 500 (1957)**

Liten och billig så passade Fiat 500 perfekt för den sydeuropeiska marknaden. Flera av Fiats bästa bilbyggare var involverade i projektet och vi kan väl också räkna in att den moderna efterföljaren har räddat företaget mer än en gång.



Morris Mini Minor (1959)

Britterna hade i Morris Minor sin egen Fiat 500. Morris Minor var inte den första framhjulsdrivna bilen men den som lyckades anamma tekniken allra bäst. Sedan dess tog alla andra tillverkare efter när de ville bygga en billig och utrymmeseffektiv bil.

**Jaguar E-type (1961)**

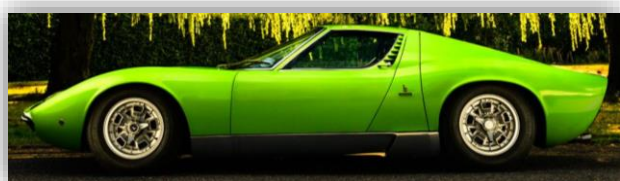
Det finns de som önskar att de stod där på bilsalongen i Genève på våren 1961 och fick se på när täcket föll av en av bilhistoriens allra vackraste skapelser. Då var bilen lika snabb som den såg ut och ändå möjlig att köpa för relativt många. Se på den bara, se på den.

**Ford Mustang (1964)**

Den amerikanska muskelbilens fader och en fullträff på så många sätt. Nu ska Ford sätta fart på sin elbilsförsäljning med en arvtagare till Mustangen.

**Lamborghini Miura (1966)**

Det finns alltid någon supersportbil som gör det lilla extra. Lamborghini tog nästa steg när de placerade en fyraliters V12:a bakom ryggen på föraren. Vips så visste alla att det var så här supersportbilar skulle byggas.

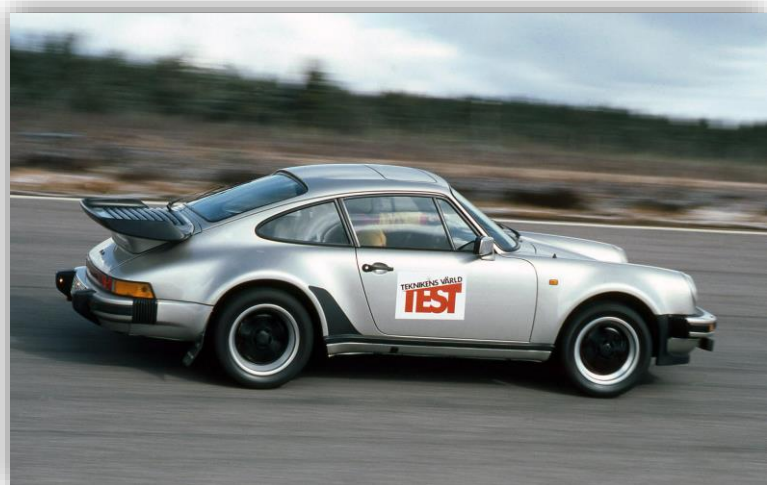


Range Rover (1970)

Det här är en väldigt pigg 50-åring. En lyxig bil för den tuffa och skitiga terrängen på de brittiska öarna. Land Rover påverkade väldigt många suvtillverkare och så kom Range Rover och slog ihop terräng och lyx i ett enda snyggt paket.

**Porsche 911 Turbo (1974)**

Vi har i dagarna sett den allra senaste 911 Turbo från Porsche och det är lätt att glömma bort att den här sportbilen fått äran för att ha introducerat turbotekniken i vanliga gatbilar. Ja, Saab kanske har något att säga om det. Porsche hade tävlat med turboladdade motorer i USA och använde den kunskapen när de byggde Porsche 911 Turbo.

**Volkswagen Golf GTi (1975)**

Bilar som skapat en helt egen bilklass får såklart vara med på den här listan. Med en lite bättre motor, lite bättre design och bra mycket bättre köregenskaper skapade VW en småbil som plötsligt alla ville ha. Eller i alla fall kunde tänka sig att ha.



Audi Quattro (1980)

Fyrhjulsdrift på vanlig landsväg. Det var något udda och märkligt fram till och med 1980. I dag finns tekniken på var och varannan bil, inte minst här i Sverige. Audi byggde stora delar av sin framgång på det här tekniksprånget.



Renault Espace (1984)

Vi har läst att familjebilen är död och att Renault kommer att sluta att bygga sin Espace. 1984 var modellen i stället något nytt och spännande. Vad vi ändå tar med oss från Espace var de finurliga lösningarna, utrymmet och en bil som verkligen klarade av exakt det den var byggd för att göra: frakta människor.



Ferrari F40 (1987)

Enzo Ferraris sista bil anses också vara hans allra bästa. De som var med pratar om något av det mest spännande på fyra hjul. Bland sportbilar är Ferrari F40 en vacker milstolpe.



Lexus LS400 (1989)

1984 satte Toyota ett antal ingenjörer och designers på ett flyg till USA för att lära sig allt om lyxbilar. De upptäckte att när bilköparna ville ha något bättre än en Toyota så köpte de en BMW eller en Mercedes. För att behålla de här bilköparna tvingades Toyota skapa ett helt nytt bilmärke: Lexus. Tricket har kopierats av många där vissa lyckas och andra fortfarande försöker.

**McLaren F1 (1994)**

Så kom ytterligare ett kliv in i en ny era för sportbilstillverkarna. McLaren F1 har plats för tre personer och deras packning men har trots det näst intill racingprestanda ute på vanliga landsvägar. Lite lätt modifierad vann den här bilen 24-timmars på Le Mans på allra första försöket.

**Toyota Prius (1999)**

Vi är många som skrattat lite inombords åt den här rätt fula bilen. Men Prius kommer för alltid att vara ihågkommen som den första elektrifierade bilen i modern tid. Och som allra försökt att kopiera Toyota sedan dess.



BMW X5 (1999)

Land Rover, Range Rover och Land Cruiser byggde stora terrängbilar för landsvägen långt innan BMW. Men BMW skapade något nytt när de petade in en 4,8-liters V8 under huven och försåg terrängbilen med sportbilsprestanda. Porsche, Bentley, Aston Martin och Lamborghini har följt efter.



Tesla Model S (2012)

Och kanske är ändå den här bilen den bil som påverkat världen allra mest under de senaste 60-70 åren. Den moderna elbilen med så mycket modern och tidlös teknik att den än i dag, åtta år senare, kan konkurrera med flera helt nytvecklade bilar från de allra rikaste och kunnigaste bilhuset. Ändå anses den inte vara speciellt bra som bil.



17. När Opel var polisbil

Publicerad 2020-07-21 kl 15:00

Text Fredrik Nyblad

I början på 1960-talet var Opel Kapitän en vanlig polisbil i Sverige.

Kallas även "spargrisen"



OPEL KAPITÄN

Tidens motto är ekonomi, kalkylerad och omdömesgill ekonomi. När människor som alltid tycks välja rätt väljer bil kräver de att den skall vara lika effektiv och i takt med tiden som de själva är och lika pålitlig. Det är kräsna bilväljare bakom bilarna på de här båda sidorna. De har gjort sitt val efter moget övervägande. De placerade Kapitän överst på rangskalan.

Polisen rustar upp vagnparken. I Stockholm. I Göteborg. Samma märke går igen. Opel Kapitän. Förste polisassistenten tillika fordoninspektören hos göteborgspolisen Åke Skantz i kort replik: "Mycket grundliga prov och tester ligger bakom köpet av våra nio Kapitän." Mäktiga populära högste brandchefen i Malmö Sven Sönerberg har Kapitän som utryckningsvagn. Kapitän är också populärast som taxi. Där myntades smeknamnet "Spargrisen". Som direktionssvagn. Chaufför "Alex" Näsström bjuder chefen för Asea Härnösand på representationsresa i Kapitän. Som exklusivt förstapris. ICA-Kurirens stora vartävling med 400 000 deltagare lockade med Kapitän som förstapris. Orreförstikkan Lilian Lund segrade. En vinstbil för Lilian och ett vinstval för alla de övriga. Det ligger vinst i Opel Kapitän.



23

Opel Kapitän P2 lanserades hösten 1959 och jämfört med föregångaren var insteg och takhöjd bättre vilket gjorde bilen än mer lämplig för som radiopatrullbil. Många polisdistrikt började köpa in Opel Kapitän i början av 1960-talet och i många fall ersatte den stora Opeln amerikanska bilar.

I kundtidningen GM-revyn 1960 citerades fordoninspektören hos Göteborgspolisen Åke Skantz: "Mycket grundliga prov och tester ligger bakom köpet av våra nio Kapitän". Den raka sexan i Kapitän P2 var en vidareutvecklad version från föregångaren med kortare slaglängd och större borring. Den 2,6 liter stora motorn gav nu 90 hk.



När ansvaret för all polisverksamhet i Sverige togs över av staten 1965 inleddes också en stor förnygringsvåg av de svenska polisbilarna. I Stockholm skrotades nästan alla gamla bilar. Expressens motorskribent Lennart Öjesten skrev i flera artiklar om hur slitna många polisbilar var vid den här tiden och på just Opel Kapitän menade han att framvagnarna ofta var nedsjunkna med snedslitna däck som följd.



18. Linus Lundqvist gör det igen – tre gånger om

Publicerad: 2020-07-20 kl 10:21 text: Mattias Persson

Linus Lundqvist fortsätter att formligen dominera den amerikanska juniorracingserien Formula Regional Americas. I säsongens andra deltävling på Virginia International Raceway radade Tyresö-föraren upp tre nya segrar, vilket innebär att han är fortsatt obesegrad i mästerskapet så här långt under en inledning på säsongen som bara kan beskrivas som makalös.



Lundqvist vann de två premiärracen som kördes på Mid-Ohio i slutet av juni, och fortsatte i samma anda i sitt livs första besök på den tekniska VIR-banan. Hans facit visar nu fem segrar på fem lopp – och för säkerhets skull har han startat samtliga från pole position och raderat ut två banrekord på vägen.

Det enda "smolket" i bägaren är det faktum att Lundqvist "bara" haft snabbaste varv i fyra av de fem racen. Igår söndag var det istället Joshua Car, den regerande amerikanska Formel 4-mästaren, som avgick med den skalpen några hundradelar före Lundqvist när duon slogs spektakulärt om segern i helgens sista race.

Stycket här ovanför demonstrerar ganska tydligt hur veritabelt dominant Linus Lundqvist har varit sedan han anlände till den amerikanska racingscenen. I det här fallet får man söka med ljus och lykta efter något som över huvud taget inte är perfekt – inte för att man vill göra det, utan för att superlativen annars riskerar att ta helt slut alldeles för tidigt.



– En helt, helt otrolig helg – igen, sade Linus Lundqvist efter helgen i Virginia. Det är nästan svårt att förstå det här, men det är verkligen en dröminledning på den här säsongen. Jag vill tacka mitt team som ställt en snabb och tillförlitlig bil på gridden i varje race så här långt i år. Det är jag som kör, men det är ett otroligt lagarbete bakom varje seger. Jag är fantastiskt glad, nöjd och stolt över både min egen och teamets insats den här helgen.

Lundqvist sattes dock som sagt, för första gången i år, under verklig press den här helgen. Efter två tämligen enkla segrar i de första två racen tvingades Linus ta till alla trick i boken för att hålla Joshua Car bakom sig i Race 3, inte hjälpt av den stora slipstreamingeffekten som uppstår utmed VIR-banans långa rakor.

Lundqvist visade dock att han inte tappat någon finess i situationer hjul mot hjul och lyckades hålla Car bakom sig över linjen – men det var svettigt.

– Det var nog det tuffaste racet jag någonsin har kört. Dels för den enorma pressen hela tiden, men också på grund av värmen här. Det har varit nästan 40 grader varmt och det är oerhört svettigt inne i bilen. Jag fick använda alla knep i boken för att hålla Joshua bakom mig, men det gick och den här segern kommer jag att minnas länge.

Lundqvists insats på VIR förstärks ytterligare när man betänker att han faktiskt körde av tidigt under den inofficiella testdagen i torsdags och missade ett helt pass. Långt ifrån optimalt på en bana där han själv aldrig satt sin fot men där resten av fältet redan tävlat flitigt. Så snart hans Global Racing Group-bil var reparerad satte han dock omedelbart tempot, och blickade aldrig tillbaka.

Linus Lundqvist leder nu förarmästerskapet hela 49 poäng före tvåan David Malukas – en av de förare som spåddes vara med i titelstriden i Indy Lights innan det mästerskapet ställdes in på grund av coronakrisen. Att Lundqvist redan i det här skedet så eftertryckligt kan besegra förare som Malukas, men också andra Lights-namn som Santiago Urrutia och Danial Frost, är minst sagt lovande.

I potten för årets FR Americas-mästare ligger ju, som de flesta säkert vet vid det här laget, en fri styrning i just Indy Lights till nästa säsong.

Nästa deltävling för Formula Regional Americas körs på Barber Motorsports Park den 1-2 augusti.



Triumph T100 Tiger 1954

SLUT