



Daimler DS420 (MkIII) 1979–87

1. Volvo kommer fortsätta sin frammarsch
2. Tyskland kan bli först att legalisera nivå 4 självkörning
3. Tesla Gigafactory Berlin ska bygga 2 miljoner bilar om året
4. Här hamnar Teslas Cybertruck-fabrik
5. Tesla dominerar ekonomiskt och trotsar analytikerna
6. Renault Zoe toppar elbilsförsäljningslistor i Europa
7. Jeeps första laddhybrider är här
8. Mitsubishi släpper ny Outlander nästa år
9. FCA och Groupe PSA har myntat ett gemensamt företagsnamn
10. Kolla in när nya BMW 4-serien tillverkas
11. BMW M3 E30 såld för 250 000 dollar
12. Waymo och Fiat ska bygga självgående transportbilar
13. T-Ford startas efter 60 år
14. Hur ska man rädda hunden?
15. Ny utredning föreslår bro till Finland
16. Resor till Tyskland åter möjligt
17. Prylkoll: 240-bibel och bädd för baksätet
18. Folkhemsfraktare från förr
19. Minin: Början på slutet
20. Nostalgi: Hade Tomos GT någon chans mot Dakota?
21. Honda CX650T: Klassisk motorcykel med turbo



1. Håkan Samuelsson i stor intervju: Volvo kommer fortsätta sin frammarsch

Av Steve Copley

Publicerad 2020-07-22 14:20,

uppdaterad 2020-07-22, 17:49

Volvo Cars verkställande direktör berättar om strategin som ledde till sex år av rekordtillväxt, om ambitiösa elektrifieringsplaner och om hur Volvo och moderföretaget Geely ska ta sig an framtiden. Och så berättar han vad han själv har för bilar i garaget.



*Håkan Samuelsson har varit vd för Volvo sedan 2012.
Han har inga planer på att lämna sin post.*

Under Håkan Samuelssons åtta år som vd har Volvo fördubblat sin årliga produktion till 700 000 bilar och höjt märkets status till samma nivåer som Audi, BMW och Mercedes. De har återställt sitt försvagade grepp om USA-marknaden genom att öppna en fabrik där, brutit ny mark i Kina och planerar nu för att hälften av bilarna de säljer år 2025 ska vara helt eldrivna.

Givet Volvos snabba förändringstakt är Samuelssons skrovliga och noga övervägda sätt att prata en smula överraskande till en början. Men snart förstår man att rösten passar hans ledarstil: det här är inte en man som skuttar omkring och häver ur sig målsättningar och nyckeltal. Han ogillar aktivt sådana människor så hur har han uppnått framgången?



Håkan Samuelsson på scen vid lanseringen av nya S60 vid Volvos anläggning i Charleston, South Carolina, USA.

– Det finns tre faktorer, säger han, och fortsätter:

– För det första säljer vi våra bästa Volvobilar någonsin. Vår kvalitet och teknik har alltid varit bra, men nu har vi fantastisk design också. För tio år sedan tror jag vi kan vara överens om att Volvos estetik inte var den bästa. För det andra har vi fått upp farten i USA igen. För fem år sedan spekulerade folk i om vi skulle lämna landet helt och hållet. Bilhandlarna frågade hur vi förväntade oss att göra bra ifrån där när vi inte investerade någonting. Det var en ögonöppnare för mig. Den tredje faktorn är den fördel det innebär att ägas av Geely, det ger oss en öppen väg in i Kina. Lägg ihop det så förstår du våra framgångar.

Håkan Samuelsson förväntat sig en sådan tillväxt – sex rekordår fram till 2019 med en växt på 10 procent per år?

– Om du vill vara ett framstående företag är det sista du vill att säga att du vill vara det om 10 år. Det skapar varken energi eller motivation. Det är vad du gör i dag som räknas. Vi koncentrerade oss på att göra det som behövdes och vi trodde på att resultatet skulle bli bra, säger han.

Framgång innebar också att hitta ett nytt sätt att konkurrera med tyskarna.

– Vi bestämde för länge sedan att vi skulle vara premium. Men vi gjorde för mycket jämförelser och kopior. Den första frågan var: hur är det med säkerhet? Det är något som alltid har värderats högt hos Volvo. Folk sa till mig att det var något som alla hade nu för tiden. Men tyskarna var framgångsrika för att de hade välkända attribut: teknik för Audi, kördynamik för BMW, premiumkvalitet och prestige för Mercedes. Vi behövde hitta något eget.



Håkan Samuelsson bestämde att Volvo skulle ha människor i fokus, vara "human centric", och ha säkerhet och hållbarhet som kärnvärden.

– Om man tittade på samhället kunde man se att vinden blåste i den riktningen. Vi började fokusera på det. Säkerhet för familjen blev viktigt, och en del av det var att vara modig nog att införa en hastighetsgräns (Alla Volvobilar är nu begränsade till 180 km/h, reds anm.). Det passade bra ihop med hållbarhetsbiten också. För många människor är det att beskydda planeten att skydda sina familjer.

Trots viruseffekterna är Samuelsson trygg med att Volvo kommer att kunna fortsätta sin frammarsch.

– Om hållbarhet fortsätter vara viktigt borde vi kunna fortsätta växa mer eller mindre som vi har gjort hittills. Med tio procent tillväxt per år kommer vi att vara mycket större om fem år. Men det kräver mer än att bara säga att vi ska bygga en miljon bilar om två eller tre år – vi måste göra det som är rätt.

En del av Volvos recept är att driva på hybridiseringen, för att kompensera för den långsamma införseln av rena elbilar. Hälften av bilarna Volvo säljer år 2025 kommer att vara laddhybrider och resten elbilar. Men en sådan ökning kan väl inte vara bra för vinsterna, föreslår jag, i och med att ingen verkar kunna tjäna pengar på dem just nu. Samuelsson viftar bort det argumentet.

– Kostnaden för elbil i dag kommer inte vara densamma i morgon, menar han.– Batterier kommer att falla i pris och priset för konventionella elbilar kommer att gå upp. Lönsamhet är, som alltid, kopplat till hur tilltalande ens produkter är. Och det råder ingen tvekan om att elbilar kommer att vara väldigt attraktiva. De kommer att ha den där hållbarhetsfaktorn vi pratade om, och sen har vi körupplevelsen också. Det är väldigt svårt att hitta några

nackdelar med det. Vi behöver naturligtvis förbättra elbilarnas räckvidd. Det borde vara möjligt att köra i åtta timmar och sedan stanna för att ladda upp bilen samtidigt som man laddar upp kroppen. Men räckvidden i elbilar kommer att förbättras snabbt. Experterna säger att räckvidden kommer att ha fördubblats om fem år, och det kommer att hända. Fler hjärnor koncentrerar sig på batterikemi just nu än någonsin tidigare.

Samuelsson erkänner att han ser införandet av laddhybrider som en typ av överbryggingsteknologi, som framför allt är användbart på platser där utbyggnaden av laddinfrastruktur går långsamt. Men medan Volvo skyndar vidare mot sitt mål om hälften laddhybrider och hälften elbilar till år 2025 menar han att den stora faran är att inte omvandla företaget fort nog.

– **Vi måste röra oss snabbt.** Och vi måste få kunderna med oss. Bilarna kan bli ännu mer Volvo än de är nu, säger han.

Samuelsson håller med om att den föränderliga världen innebär att den gamla infrastruktur som alla gamla biltillverkare drar runt på är ett enormt problem. Men han insisterar på att det skulle innebära ännu större svårigheter att skapa produkter som försöker bevara den gamla tekniken.

– För 30 eller 40 år sedan fanns det skeppsvarv på den plats där vi utvecklar bilar i dag. Det är bra för Göteborg, och för Sverige, att varven inte finns kvar där längre. Människorna som jobbade där har hittat nya möjligheter. I sådana här fall tycker jag inte att vi ska skydda gamla jobb. Det är bättre att hjälpa människor utveckla nya färdigheter.

Volvochefen beskriver sig själv som en entusiastisk bilmänniska, men han är alldeles för engagerad i elektrifiering för att kunna säga att han har bensin i blodet.

– Jag äger två riktigt fina bilar. Den ena är en Volvo P1800, den mest eleganta Volvo som någonsin har byggts. Den använder vi för sommarturer och nöje. Den andra är den nya Polestar 1, en bil jag är väldigt stolt över, säger han. Foto: Volvo

Att hitta en framtid för Volvos motorfabrik är ett utmärkt exempel, menar Samuelsson.

– Vi skulle kunna behålla fabriken som den är, men dra ned på storleken när efterfrågan minskar. Men det skulle inte vara särskilt uppfyllande för personalen, och vi skulle riskera att förlora duktiga medarbetare. Då är det kanske bättre att skapa en ny kombinerad motorverksamhet med Geely, och bygga riktigt fantastiska hybridmotorer för hela gruppen. Om man är tillräckligt tidig med den typen av förändringar är det möjligt att verksamheten blir intressant för andra tillverkare. Vi får se hur det går.

Vi byter ämne, och börjar prata om bildelning. Jag förväntar mig att Samuelsson ska prata i allmänna ordalag som alla andra, speciellt nu när Covid-19 innebär så många osäkerheter. Men som jag har lärt mig av våra andra diskussionsämnen är han klarsynt när det gäller detta också.

– Det är lite skakigt just nu, erkänner han.

– Det är lite som det var med elbilar för 20 år sedan. Det var en jättebra idé som ingen ännu hade bemästrat. Men för mig är det viktigt att gå tillbaka till syftet med bildelning: om människor i stora städer vill ha personlig mobilitet utan allt krångel med att ha egen bil och garage, är det något vi borde erbjuda.

Volvo har redan nu ett experimentellt projekt i Stockholm som de kallar M.

– Planerna hittills har haft för mycket fokus på korta distanser. Vi borde hålla oss utanför Ubers territorium och ge oss in på det vanliga sättet att använda en bil: att ha den under en dag eller en vecka. Vi borde också göra systemet stationsbaserat. Om man låter folk ställa ifrån sig bilarna var som helst så kommer de göra just det. Kostnaderna för att hämta

upp bilarna kommer att bli enorm. Våra lösningar måste vara både lönsamma och vara prisvärda för konsumenterna, inte bara vara utformat för att pumpa ut bilar ur fabriken. Vi jobbar på allt det här just nu – en produkt och en procedur – och jag är optimistisk. Även om vi ännu inte är riktigt säkra på att vi har en plan som är helt tydlig och lönsam.

Vi avslutar med en munter diskussion om Samuelssons sätt att göra sitt jobb. Han är inte en arbetsnarkoman, säger han ("man måste vara smart för att kunna jobba bra"). Han beundrar särskilt människor som kan leverera stora förändringar i näringslivet – till exempel Ikeas Ingvar Kamprad, som lanserade en helt ny idé från början och utan hjälp utifrån.

Håkan Samuelsson är 69 år gammal nu. För några år sedan förlängde han sitt kontrakt – till 2020. Men han visar inga tecken på att vilja lämna sitt jobb. I vilket fall som helst har han ett nytt uppdrag nu: på förfrågan från Geelys styrelseordförande Li Shufu har han nu börjat jobba för en sammanslagning som kommer att göra Geelys disparata företagsimperium till en mer sammanhängande organisation.

– Det gör det ganska svårt för mig att lämna, säger han med ett leende.

– Jag är dessutom lyckligt lottad som har det här jobbet, det är det mest spännande uppdrag jag haft. Det är ett trevligt företag med många bra människor. Så länge jag känner så – och så länge de står ut med mig – kan jag stanna ett tag till.

AMS kommentar: Upp till bevis, Samuelsson!

Att Volvochefen pratar sig varm för elektrifiering och laddhybrider är en sak, men att faktiskt leverera resultat på den fronten är något annat.

Volvo är fortfarande först och främst en tillverkare av fossildrivna bilar. Även om försäljningen av laddhybrider börjar ta fart, och stod för 31 procent av nyregistrerade Volvobilar i Sverige under första halvan av 2020, har de väldigt mycket kvar att göra om de ska nå målsättningen om 50/50 elbilar/laddhybrider till år 2025.

XC40 Recharge är märkets enda elbil på marknaden just nu, och de har i skrivande stund inte levererat ett enda exemplar av den modellen. Prislappen på 700 000 kronor lär heller inte hjälpa den att bli någon storsäljare. För att leva upp till sitt löfte måste fler elbilar ut på marknaden, och de måste ha prislappar som inte avskräcker.

Chef-fakta

Håkan Samuelsson föddes i Motala den 19 mars 1951. Teknikintresset ledde honom till Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, där han tog en civilingenjörsexamen i maskinteknik år 1977. Därefter anställdes han på Saab-Scania i Södertälje, där han steg i graderna och efterhand blev vice koncernchef. Sedan dess har han haft olika ledarroller i lastbilsbranschen, bland annat på tyska MAN där han blev uppmärksammad för ett försök att ta över Scania och slå samman de båda företagen. År 2012 ersatte han Stefan Jacoby som vd för Volvo Personvagnar.

Magnus Kvandal

Av Steve Copley

Översättning: Magnus Kvandal

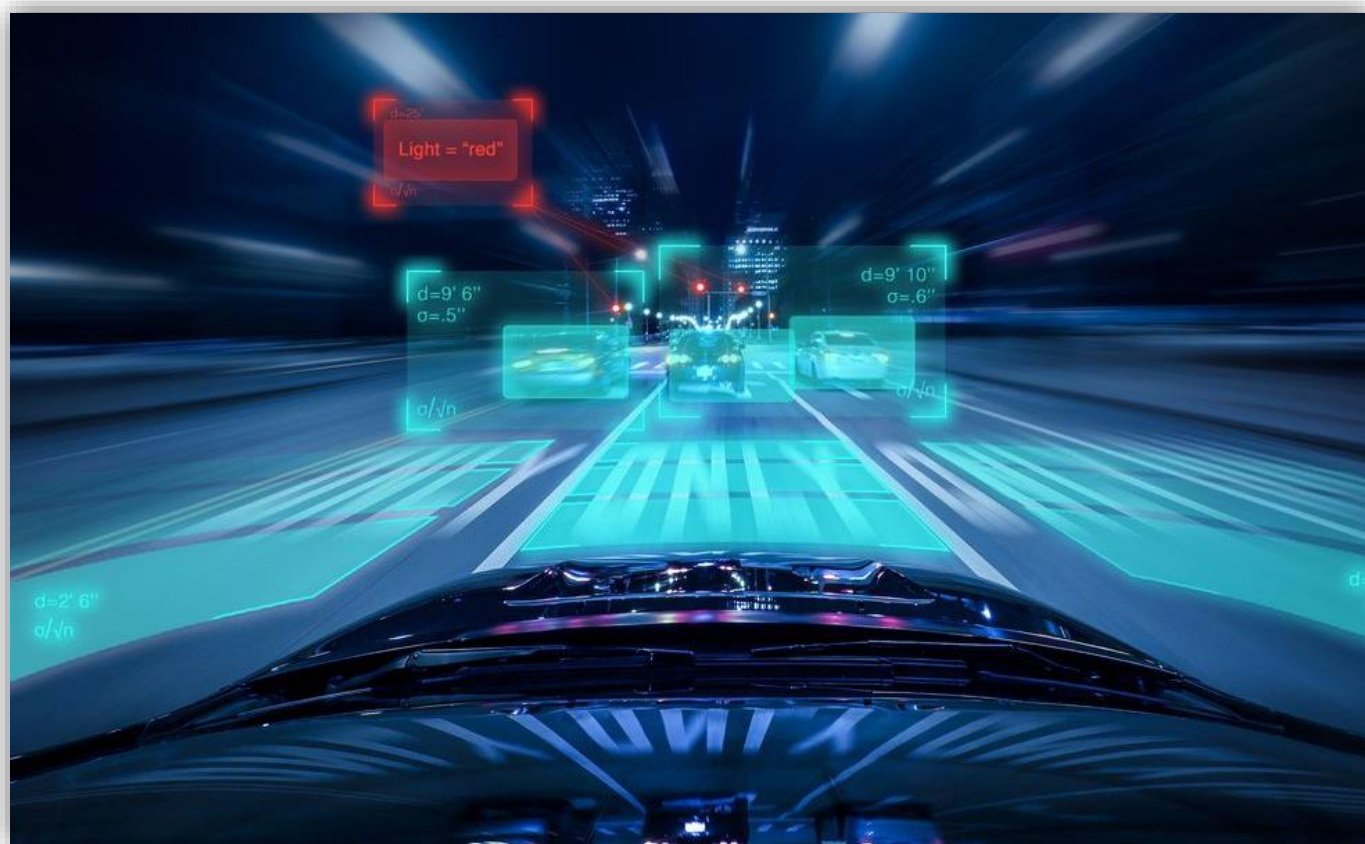


2. Tyskland kan bli först att legalisera nivå 4 självkörning

Av Wiggo Björck

Publicerad 2020-07-21 kl 12:10, uppdaterad 2020-07-21 kl 13:44

Tyskland kan bli först i världen att införa en lagstiftning för fordon med den så kallade fjärde och näst högsta nivån av självkörning. Den tyska regeringen ska just nu hålla på med ett lagförslag som kan göra tekniken laglig för kommersiellt bruk i landet redan nästa sommar.



Den tyska regeringen ska hålla på att förbereda ett historiskt lagförslag som kan göra kommersiella självkörande fordon lagliga i landet redan under sommaren 2021, enligt uppgifter [publicerade på Automotive News Europe](#) (ANE)

Om lagförslaget går igenom kan det bli världens första omfattande lagliga ramverk som täcker både homologering, godkännande, och vägtrafikkraV för så kallade robottaxi som kör helt utan mänskliga förare i sig.

Tyska lagstiftare verkar ha tröttnat på att vänta på FN:s regionala organ ECE. ECE, FN:s ekonomiska kommission för Europa, har tagit 3 år på sig att godkänna "ens den mest grundläggande autonoma funktionen för försäljning i EU", noterar ANE.

Tyska lagstiftare hoppas enligt ANE att få lagutkastet godkänt av Förbundsdagen, den undre kammaren av parlamentet, innan dess ledamöter tar sommarlov nästa år. Det är då lagstiftandet får ta baksätet för valkampanjande inför landets förbundsdagsval i augusti.

"Det planerade nya lagliga ramverket borde skapa förutsättningarna för att under den nuvarande lagstiftningsperioden tillåta standardiserad användning av autonoma, förarlösa motoriserade fordon på allmänna vägar, begränsade geografiskt till en definerad miljö", säger tyska transportstyrelsen KBA i en skriftlig kommentar till ANE.

Det låter med andra ord som om att robottaxi inte kommer tillåtas i hela Tyskland från en dag till en annan. Istället kommer den nya lagstiftningen möjliggöra upprättandet av speciella zoner där robottaxibilarna får köra.

"Förarlösa fordon borde tillåtas för ett brett utbud av olika applikationer utan behov för att definiera specifika användningsfall. Denna flexibilitet gör det möjligt att ta hänsyn till olika former av mobilitet", fortsätter KBA i sin skriftliga kommentar.

Lagförslaget håller nu på att revideras och är därför inte offentligt ännu. Godkänns det av Förbundsraden skickas det vidare till det tyska parlamentet och sedan till det övre huset, Förbundsrådet, som representerar landets 16 förbundsländer.

– **Det går bortom experiment** med prototyper, det är uttryckligen inriktat på kommersialiseringen av autonom transport för människor och varor, säger Benedikt Wolfers som är partner på advokatbyrån Posser Spieth Wolfers & Partners och expert på fordonslag.

Tyskland antog redan 2017 en lag som tillåter förare att överlåta kontrollen av fordonet till en omborddator. Globala kontrollorgan har däremot inte kunnat komma överens om hur biltillverkare ska få sälja funktionen i viktiga marknader som EU. I juni klubbade UNECE till slut igenom "grundläggande" bestämmelser för nivå 3 självkörning som EU väntas anta inom kort.

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.



Självkörande bilar inte så säkra som man kan tro



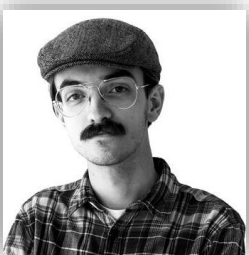
Experter säger Elon Musks plan: Högsta nivån av självkörning är inte uppnåbar



Trafikverket vill testa självkörande fordon och "gröna körfält" för fossilfria bilar



Ny rapport: Självkörande bilar kan skapa trafik kaos dygnet runt



Wiggo Björck



3. Rykte: Tesla Gigafactory Berlin ska bygga 2 miljoner bilar om året

Av Wiggo Björck

Publicerad 2020-07-23, 05:00

Teslas fabrik i Tyskland som just nu är under uppbyggnad kan komma att producera så mycket som 2 miljoner bilar om året, enligt uppgifter publicerade i en tysk tidskrift.



2 miljoner bilar om året, så stor planeras produktionskapaciteten på Teslas första europeiska fabrik, Gigafactory 4 utanför Berlin, bli enligt en artikel [publicerad av tyska Focus.de](#). Tidskriften hänvisar till källor som säger sig ha insikt i tillverkarens planer.

Enligt tidigare rapporter ska fabriken ska ha en kapacitet på 500.000 bilar om året, vilket även är vad det nuvarande bygglov tillåter, noterar tidskriften. Fabriken ska [tillverka Tesla Model Y](#) och Model 3 exklusivt för den europeiska marknaden, behöva byggas ut.

Enligt Focus räknar Tesla med att elbilsmarknaden i Europa på sikt kommer växa till 12 miljoner om året. Med andra ord siktar Tesla på en marknadsandel på 16 procent.

Samtidigt nådde tillverkaren precis [den "magiska gränsen"](#) på 1 miljon tillverkade elbilar i mars.

Gigafactory 3 i Shanghai i Kina ska också ha en produktionskapacitet på 500.000 bilar om året och är byggd på en tomtmark på 86 hektar. Volkswagens huvudfabrik i Wolfsburg producerar idag 1 miljon bilar om året.

För att fyrubbla produktionen kommer Gigafactory 4 behöva byggas ut. [InsideEVs noterar dock att](#) fabriken utanför Berlin just nu byggs på hela 300 hektar – så någon brist på utrymme är det inte tal om.

WITH JUST THE PHASE I OF GIGA BERLIN SET TO PRODUCE 500K CARS, SPECULATION RUNNING WILD THAT THE EVENTUAL CAPACITY WOULD TOUCH 2 MILLION WITH PLANS FOR ADDITIONAL LARGE BUILDINGS PLANNED AT THE SITE IN FURTHER PHASES. #GF4 \$TSLA #GIGABERLIN @ARKINVEST PIC.TWITTER.COM/F6LTNZLH1C

— Dr Able Lawrence



Prov: Tesla Model Y – Made in Germany



Tesla har nått den magiska gränsen – över 1 miljon byggda elbilar



Uppgifter: Tesla Model Y kan komma ännu tidigare än planerat



Elon Musk bekräftar: Teslas nya Gigafactory hamnar i Tyskland

4. Här hamnar Teslas Cybertruck-fabrik

2020-07-23 kl 14:44 John Edgren

Elon Musk har meddelat att Teslas nya fabrik ska byggas i Austin, Texas. Utöver Cybertruck kommer anläggningen att tillverka Model 3 och Model Y samt lastbilen Tesla Semi.



Det är kanske inte helt ostrategiskt att producera Cybertruck i en delstat som älskar pick-ups, [även om Texas ligger två på topplistan](#). Ironiskt nog är Kalifornien pickup-tätast i USA, men Elon Musk verkar onekligen ha tröttnat på sin hemstat.

Han hävdar att bygget av bolagets fjärde fabrik i USA smögs igång redan innan avslöjandet – nu under helgen. Det [rapporterar the Verge](#).

Tesla lade månader på att leta efter den perfekta tillverkningsorten, och slutstriden stod mellan Austin och Tulsa, Oklahoma. Båda verkar ha serverat ett lockande paket, för i samband med beskedet sade Musk att han skulle överväga Tulsa starkt för andra, framtida projekt.

Skattelättnader till Tesla – ska anställa 5 000

Texas har erbjudit Tesla skattelättnader till ett värde motsvarande tiotals miljoner dollar. Tesla planerar att anställa 5 000 personer, som i förlängningen kommer att innebära många fler nya konsumenter och skattebetalare i området.

Cybertruck Gigafactory ska även tillverka lastbilen Tesla Semi samt Model 3 och Model Y avsedda för den amerikanska östkusten. Kostnaden för bygget beräknas till minst 1 miljard dollar.

Enligt Elon Musk ska fabriken i någon mån att vara öppen för allmänheten. Han verkar också ha en tämligen blomlig vision för de 850 hektar som har köpts in.

Tomten ligger naturskönt, med drygt tre kilometer av Texas Colorado River (ej att förväxla med den större Coloradofloden) på området. Tesla planerar att förvandla vad som tidigare var en grustäkt till ett rekreationsområde för de anställda. Musk sade, ”det kommer i princip bli ett ekologiskt paradiset. Fåglar i träden, fjärilar och fisk i bäcken”



5. Tesla dominerar ekonomiskt och trotsar analytikerna

Redaktören bytbil

2020-07-24

Covid-19 har dragit ner den globala bilproduktionen med 45 procent men elbilsjätten Tesla känns nästintill oberörd. Deras andra kvartalsrapport för året överträffar förväntningarna igen, med en nettovinst på 451 miljoner dollar.



Elon Musk skrattar hela vägen till banken.

För bara några dagar sedan presenterade [Volvo](#) Cars sin delårsrapport för det andra kvartalet 2020. I den framgick det att företaget gjort en [rörelseförlust på totalt 989 miljoner kronor](#) än så länge i år.

De är heller inte ensamma om att gå knackigt i dessa pandemitider. Under årets andra kvartal har den globala bilproduktionen sjunkit med 45 procent, rapporterar [SVT](#).

Men elbilsproducenten [Tesla](#) går fortfarande som tåget. Företaget har nu släppt sin [delårsrapport för det andra kvartalet](#) och i den redovisas en justerad nettovinst på 451 miljoner dollar. Deras totala omsättning har förvisso fallit lite, från 6,35 miljarder dollar under samma period 2019 till nuvarande 6,04 miljarder dollar. Men det är långt mycket bättre än vad analytikerna förväntat sig (5,37 miljarder dollar).

Även vinsten var bättre än förväntat. Många experter och analytiker hade till och med förväntat sig en förlust.

Detta betyder inte att Tesla verkar nöja sig. Tvärtom.

”Vi förväntar oss att våra marginaler ska fortsätta att växa över tid, och till slut nå industriledande nivåer”, står det bland annat i Teslas kvartalsrapport.

Produktionen av Model Y har endast varit igång under fyra av 2020:s sex inledande månader. Flera fabriker har också behövt stängas, under olika perioder. Trots detta står det i rapporten att kapaciteten finns att leverera fler än 500 000 fordon i år.

”Även om vårt mål har blivit svårare att nå är det fortfarande vår ambition att leverera en halv miljon fordon år 2020”, står det.

Elon Musk, som tidigare bland annat hånat vissa investerare genom att [sälja röda, korta shorts](#), har inte uttryckt sig nämnvärt om Teslas senaste ekonomiska framgång. Han har nöjt sig med att [retweeta Teslas inlägg](#) om att kvartalsrapporten presenterats.

Relaterade artiklar



[EXTRA: Teslas nya galna rekord i natt](#)

Lovar göra mer än 500 000 bilar i år - överträffar alla förväntningar



[Teslas förlust: 106 000 kr per såld bil](#)

Elon Musk: Fördelar med att be om mer kapital nu



[Tesla spottar ur sig bilar - slår alla rekord](#)

Överträffade analytikernas förväntningar - aktien rusar igen



[Elon Musks hemliga nyheter som skrämmer bildirektörerna](#)

Tesla-chefen i natt: ”Ni har inte all info för att förstå hur grym den är”



6. Renault Zoe toppar elbilsförsäljningslistor i Europa

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-07-24, 17:30

Samtidigt som Teslas vinstsiffror stjälar rubriker kommer nu franska Renault med en överraskning: försäljningen av märkets lilla elbil Zoe har ökat så pass mycket under första halvåret 2020 att modellen nu toppar försäljningslistorna i Europa. Dessutom kommer nu en ny, billigare instegsmodell.



"Sällan har en facelift gett en enskild bil ett lika stort lyft", konstaterade redaktör Joakim Dyredand om nya Renault Zoe i vårt test i ams 26/2019. 2019 års facelift av den nu 7 år gamla elbilen inkluderande inte bara ett större 52 kWh batteripaket (tidigare 41 kWh) utan även en rad förfiningar.

Det verkar som om fler delar vår åsikt, för nu rapporterar Renault att Europaförsäljningen av modellen ökat med nästan 50 procent under första halvåret 2020 till 37.540 exemplar – tillräckligt för att ta ledningen över storsäljaren Tesla Model 3. Dessutom uppger tillverkaren att de tagit emot över 11.000 ordrar till under juni månad.

[Bloomberg](#) pekar på Frankrike och Tysklands miljöbilspremier som pådrivare till Zoes europeiska försäljningssiffror. I Frankrike får elbilsköpare 70.000 kr i premie, och kan dessutom lägga till ytterligare 50.000 kr genom en skrotninspremie för gamla bilar. I Tyskland erbjuds elbilsköpare 90.000 kr i premie.

I Sverige har Tesla Model 3 behållit sin ledning under första halvåret – trots att den kostar nästan 200.000 kr mer än Zoe – med 1.706 nyregistreringar under första halvåret 2020. Renault Zoe ligger sedan tidigare tvåa, med 1.137 nyregistreringar, enligt statistik från Bil Sweden.

Ny instegsmodell i Sverige: Zoe-Go

Renault gick ut i början juli med att man lanserar en ny instegsmodell av Zoe i Sverige kallad Zoe-Go. Go börjar på 359.990 kronor för den som vill köpa bilen rakt av. Det går också att köpa den för 279.990 kr om man väljer att istället hyra batteripaketet i den för 749 kr i månaden – en lösning Renault erbjuder sedan tidigare. Det är en prisskillnad på 17.000 kr jämfört med nästa utrustningsnivå, kallad Zen.

Trots den lägre prislappen behåller modellen det 52 kWh stora batteripaketet och har en WLTP-räckvidd på 393 km. Det som saknas jämfört med de andra utrustningsnivåerna är framförallt utrustning som parkeringssensorer, elhissar bak och den centralt placerade 9,3-tums touchskärmen som ersätts med en mindre på 7 tum. Zoe-Go erbjuds endast med den något svagare R110-drivlinan på 108 hästkrafter och 225 newtonmeter.



7. Jeeps första laddhybrider är här: Compass och Renegade

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-07-22, 13:00

Jeeps minsta modeller släpps nu till hösten i varsitt laddhybrid-utförande kallat 4xe. Både Compass och Renegade 4xe ska komma upp till 50 km på el och en systemeffekt på upp till 243 hästkrafter.



Jeep säger sig vilja bli "den grönaste suv-tillverkaren i världen" och för att nå målet kommer nu FCA-koncernens [starkaste varumärke](#) börja sälja laddhybrider. Först ut med det nya namnet "Four by e" – eller 4xe istället för traditionella 4x4 – blir minstringarna Compass och Renegade.





Specifikationerna för de två bilarna är förvillande snarlika. Trots att Compass har en något längre hjulbas ska båda bilarna ha en elektrisk räckvidd på upp till 5 mil enligt WLTP. Intressant nog verkar det finnas en viss variation mellan olika länder: på [Jeep UK:s hemsida](#) går det att läsa att Renegade 4xe snarare har en WLTP-räckvidd på 26 engelska miles (42 km), samtidigt som Jeep i både Tyskland och Sverige listar 5 mil för [både Compass och Renegade 4xe](#).

Systemeffekten ligger på antingen 193 eller 243 hästkrafter beroende på utrustningspaket. 4xe-drivlinan kombinerar en bensinmotor i fram med en elmotor i bak. Den främre motorn är en 1,3-liters turbofyra på 132 eller 183 hästkrafter och 270 newtonmeter som endast driver framhjulen. Den bakre "e-axeln" ger skickar i sin tur 61 hästkrafter och 250 newtonmeter till bakhjulen. Bensinmotorn har också en remdriven generator/startmotor precis som i en mildhybrid men denna lägger inte till någon extra effekt. Däremot lär den hjälpa till vid lägre belastning.

Växellådan som är kopplad till bensinmotorn i fram är en 6-stegad automatlåda istället för förbränningsmodellernas 9-stegade dito. Acceleration 0–100 km/h sker på 7,5 sekunder.

Förbrukning och utsläpp ligger på 2,2–2,4 l/100 km och 49–55 g/km CO₂ för Compass 4xe. Den mindre Renegade 4xe:s siffror är något lägre: 2,1–2,3 l/100km och 47–53 g/km CO₂. Alla dessa siffror deklarerar enligt WLTP på Jeeps svenska sajt. Båda modellerna ligger alltså under den nuvarande gränsen för att få ta del av miljöbonus i Sverige: 70 g/km CO₂.

Batteripaketet består av ett odeklarerat antal litiumjon-celler med NMC-kemi med en kapacitet på totalt 11,4 kWh. Allt ryms under baksätet och Jeep säger att lastutrymmet därför är oförändrat från förbränningsmodellerna: 420 liter i Compass och 320 liter i Renegade med stolarna uppfällda. Istället har bränslekapacitet offrats, fast hur mycket delar inte FCA med sig av ännu. Prototypen Jeep Renegade Plug-In Hybrid som visades i vintras hade däremot en kapacitet på endast 39 liter.



4xe-drivlinan kan både "låsas" i fyrhjulsdrevet läge och läggas i ett lågväxel-läge för klättring. "E-Save" heter det bensintörstiga läget som spar på batterierna.

Utrustningspaketen är oförändrade från tidigare årsmodeller: Limited, S och Trailhawk. Det sistnämnda inkluderar flera detaljer som ska göra Compass och Renegade redo för terrängkörning, som underkörningsplåtar och en högre markfrigång. Till Compass finns också ett fjärde, högsta utrustningspaket kallat Business.

Både Compass och Renegade ska gå att beställas redan i flera europeiska länder, men däremot inte i Sverige. Leverans av de första bilarna ska ske i September. FCA har just nu bråttom att få ut fler lågutsläppsmodeller som laddhybrider på den europeiska marknaden eftersom de [ligger risigt till](#) inför EU:s skärpta snittutsläppsregler 2021 som kan innebära miljardböter trots att man [betalat Tesla](#) för att skapa en gemensam "avgaspool".



Jeep Compass och Renegade 4xe ska fortfarande klara rejäla uppförsbackar. Som mest 30,4 graders lutning för Compass 4xe Trailhawk.



*Båda 4xe-modellerna är byggda för att kunna vada genom 40 cm vatten.
Compass 4xe Trailhawk klarar en halv meters djup.*



*Med terrängpaketet Trailhawk läggs också ett extra körläge kallat
"Rock" till för klättring över extra hala ytor.*



Några svenska priser har inte fastställts ännu men i Tyskland har Renegade 4xe Limited ett grundpris på 382.000 kr medan Compass 4xe Limited börjar på 422.000 kr.

Jeep ska ha fler 4xe-modeller på gång och den populära Wrangler väntas vara näst på tur att lanseras som laddhybrid.



Jeep elektrifierar hela sitt modellutbud till 2022 – elbilar och laddhybrider



Äntligen laddhybrider på gång från Fiat/Chrysler – Jeep är först ut



Prov: Jeep Compass gör ett nytt försök



Jeep Renegade ska utmana Nissan Juke

Feber

8. Mitsubishi släpper ny Outlander nästa år

2020-07-23 KL 16:00

Börjar säljas under kvartal två*Konceptet Engelberg Tourer*

Amerikanska Mitsubishi går nu ut och berättar om hur framtiden kommer att se ut och det intressantaste handlar om en helt ny Outlander. Mitsubishis modell, speciellt i hybridversion, är ju väldigt populär här i Sverige och har ju några år på nacken så att det skulle komma en ny version var väl ingen högoddsare, men nu berättar man alltså när.

Försäljningen kommer att påbörjas under kvartal två nästa år och att den ska presenteras tidigt 2021. Man lovar en helt ny design som vara mer vågad och mer aggressiv och distinkt. Man lovar också att bilen ska vara laddad med teknik och få en betydligt bättre interiör. Man säger även att "this game-changing vehicle will surprise many".

Stora ord med andra ord. De koncept som firman har visat upp tidigare är också kanske kaxiga, vi får hoppas att resultatet också får lite attityd. Frågan är hur det lilar med köparna..



[Mitsubishi Engelberg Tourer - en försmak på nästa Outlander?](#)

[Tar sig sju mil på bara el](#)

ROGER ÅBERG

9. FCA och Groupe PSA har myntat ett gemensamt företagsnamn

Av Tobias Jonasson, 17/07/2020

Man siktar mot stjärnorna



Det har länge varit allmänt känt att FCA och Groupe PSA förväntas slå sina kloka huvuden ihop i en jättelik sammanslagning. Resultatet av nämnda affär är världens tredje största biltillverkare, sett till omsättning, med en stark närvaro i Nordamerika tillika Europa.

Man har nu enats om ett gemensamt företagsnamn som lyder "STELLANTIS", något som närmast för tankarna till ett hypermodernt fintech-bolag. Huruvida bolagets logotyp följer i samma rymdiga tema återstår dock att se. Namnet till trots kommer man emellertid att kunna erbjuda en av världens bredaste bilflotta, med inslag av fransk flärd, italiensk fåfänga och amerikanska muskler. Man siktar onekligen mot stjärnorna, vilket går i linje med det latinska bolagsnamnet som ungefärligt översätts till "brighten with stars".

Sammanslagningen involverar Abarth, Alfa Romeo, Citroën, Chrysler, Dodge, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram och Vauxhall, och förväntas göras officiell under första kvartalet 2021.



Tobias Jonasson

Italien-fantast som väljer stil och profil framför praktikalitet. Alfa Romeo är inte helt oväntat ett personligt favoritmärke.

Feber

10. Kolla in när nya BMW 4-serien tillverkas

AV ROGER ÅBERG 2020-07-21 KL 21:40

Dat grill!



FILM: <https://youtu.be/N9vxnULNI6k>

Här får vi kolla in lite hur det ser ut när BMW tillverkar deras nya 4-serie. Ni vet den nya, men de gigantiska grillen. Vi får även se när bilarna testas och kontrolleras.



Feber**11. BMW M3 E30 såld för 250 000 dollar**

AV ROGER ÅBERG 2020-07-23 KL 08:40

80-talet börjar bli dyrt nu...**FILM:** <https://youtu.be/kS4vkbXkW7M>

En BMW M3 från 1988 har sålts på auktion för nättå 250.000 dollar. Det är hiskeligt mycket pengar för M3:a, även om denna verkar vara i extremt bra skick. Överlag tycker jag märka av att 80-talets bilar börjar bli dyra nu om de är i bra skick, vilket både är roligt och tråkigt på en och samma gång. Hur som helst en väldigt fin bil som är värd en titt!

**FILM:** <https://youtu.be/M7n5tMxfw4>

12. Waymo och Fiat ska bygga självgående transportbilar

Jan-Erik Berggren 23 juli 2020

Du kanske sett Waymos självgående Chrysler Pacifica-bilar i Kalifornien och Arizona? De bilarna är resultatet av Googleföretagets och Fiat/Chryslers fyra år gamla avtal. Nu ska företagen gå vidare och bygga självkörande transportbilar på Fiats hela modellprogram.



Googleföretaget [Waymo](https://www.waymo.com/) har tillsammans med Fiat/Chrysler byggt och testat ett stort antal självkörande minivans under de senaste fyra åren. Det är främst Chrysler Pacifica som använts för tester och mätningar av den nya tekniken.

Nu ska samarbetet fördjupas ytterligare och de byggde en självkörande Ram ProMaster. Tack vare det ska tekniken sen kunna användas på en rad olika modeller världen över. Fiat har också valt Waymo som leverantör av teknik till självkörande bilar enligt Level 4, där föraren inte behöver ha händerna på ratten, till koncernens personbilar.

FCA-koncernen har meddelat att det blir Waymo som får hela ansvaret för all teknik i den nya generationens självgående bilar.

Om FCA-koncernen får tillstånd av EU att gå samman med Peugeot/Citroën och bilda den nya biljätten Stellantis kan Waymo bli leverantör också till bilar från Peugeot, Citroën, DS och Opel.

Waymos vd John Krafcik har meddelat att företaget vill introducera tekniken Waymo Driver i FCA-koncernens samtliga bilar. Waymo har också ett [partnerskap med Renault-Nissan-alliansen](#). Waymo arbetar dessutom med ett system som binder samman fjärrtransporter med kortare transporter i städer, Waymo Via. Därmed ska Waymo på sikt kunna skapa en logistik med både självkörande transporter och traditionella transporter som styrs med hjälp av samma teknik och samma gränssnitt.

Waymo kan få Amazon som konkurrent sedan Amazon investerat i teknikföretaget Aurora Innovation för att skapa motsvarande logistik.

Flera teknik- och bilföretag har accelererat sina olika satsningar på självkörande bilar. Striden gäller bland annat att skapa nya standards och knyta till sig samarbeten. Waymo väntas bli ett av de endast fem, sex företagen som ska leverera utrustning till självkörande bilar. I Europa pågår motsvarande utveckling där bland andra Mercedes och BMW arbetar tillsammans med en gemensam teknisk plattform.

Den pågående coronapandemin har ökat efterfrågan på transporter, dels av gods men också av personer som inte vill åka i kollektivtrafikens stora tåg och bussar. Det ökade transportbehovet ställer också krav på billigare transporter.



13. T-Ford startas efter 60 år

Publicerad 2020-07-24, 06:00 av Jim Lundberg

I över 60 år har T-Forden från 1921 stått undanställd - nu skulle den startas!

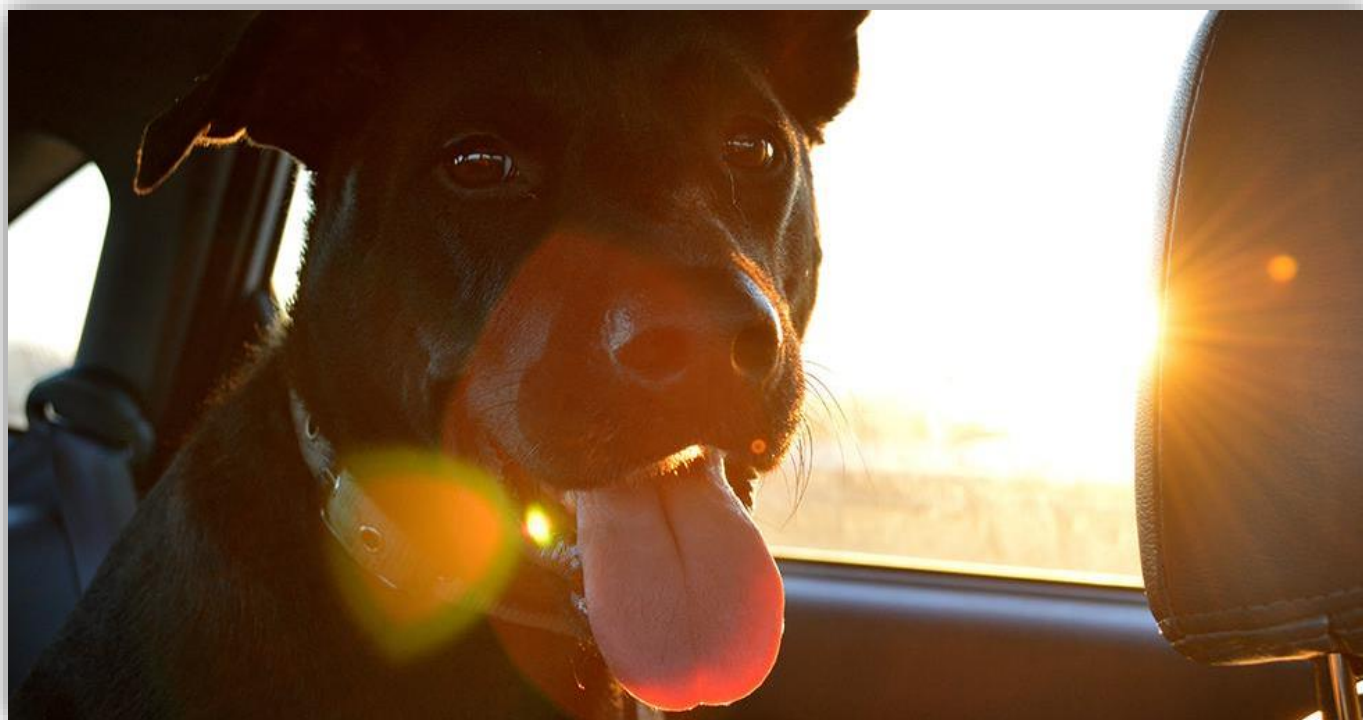


FILM: <https://youtu.be/i1LesV4QhIM>

14. Bilfrågan: Hur ska man rädda hunden?

Publicerad 2020-07-23 kl 7:30 Text Redaktionen

”Får man slå sönder en ruta om hunden ser ut att fara illa?” Vi Bilägare svarar.



Fråga: Hur ska man göra om man upptäcker att det finns en hund inlåst i en stekhet bil? Får man slå sönder en ruta om hunden ser ut att fara illa? Många låter hunden sitta i bilen när de parkerar för att gå och handla, trots att solen skiner och det blir som en bastu inne i bilen!

Anna L

Svar: Det är inte tillåtet att lämna en hund utan tillsyn i en bil om det är risk för att temperaturen går över plus 25 grader C eller under minus 5 grader C. Då menas förstås temperaturen i utrymmet där hunden vistas och inte yttertemperaturen. En solig dag med måttliga 25 grader innebär snart att det blir över 50 grader inne i bilen. Den värmen klarar inte hunden särskilt länge. Hundar kan inte svettas för att kyla ner sig utan försöker kyla sig genom att hässa, det vill säga flåsa. Om hundens kroppstemperatur når 42–43 grader kan den bli medvetslös och dö.

På [Polisens hemsida](#) finns följande rekommendationer om man upptäcker en hund i en för varm (eller för kall) bil:

Försök hitta ägaren. Kontakta polis. Notera registreringsnummer, klockslag, tidpunkter, ventilation och lufttillförsel I nödfall krossa en ruta (om möjligt ha ett vittne).

Man kan också kontakta respektive länsstyrelses djurskyddshandläggare om man misstänker att en hund regelbundet misshandlas.

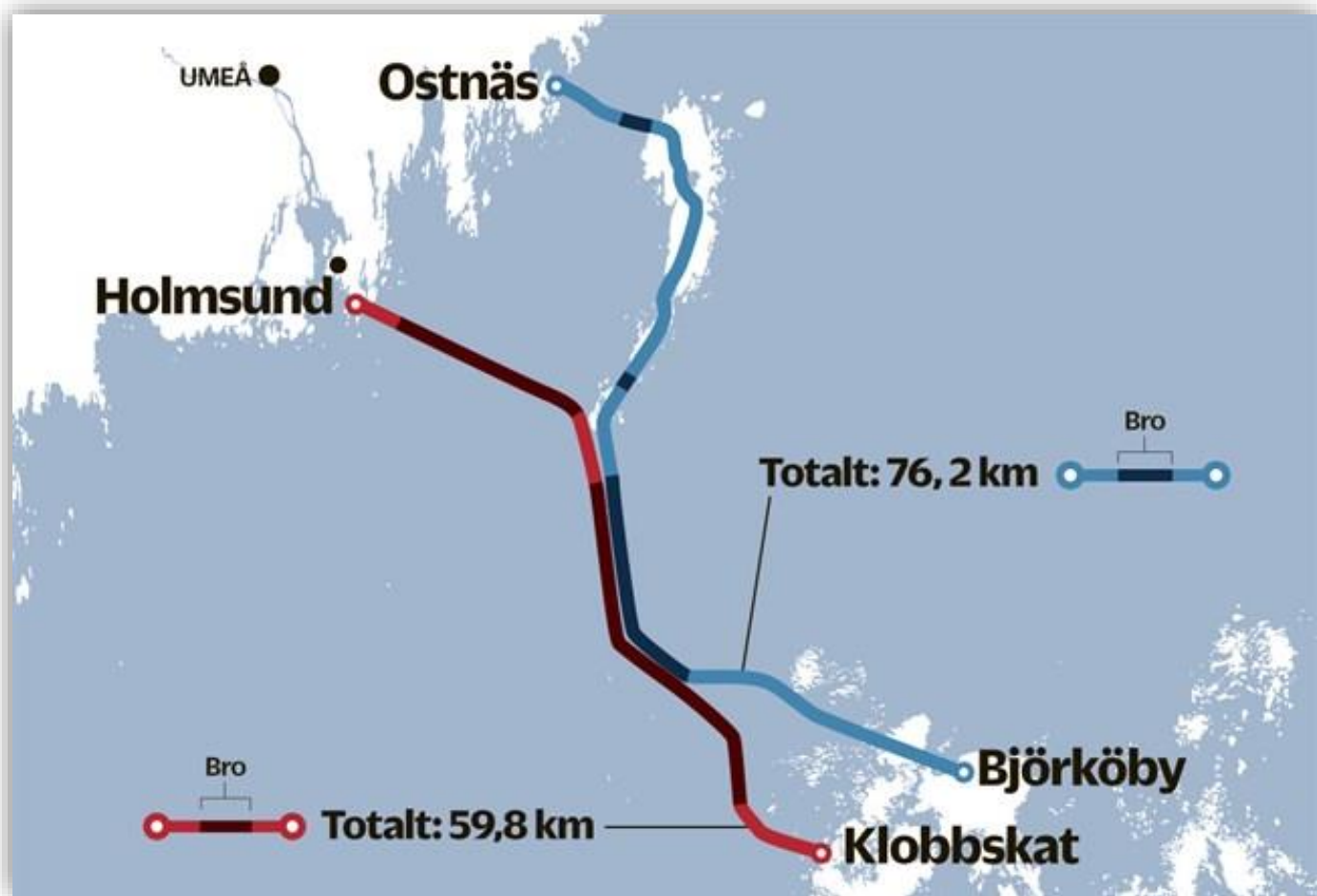
Erik Rönnblom, Vi Bilägare



15. Ny utredning föreslår bro till Finland

Publicerad 15 juli text Pelle Kjörling

Nu finns ett konkret förslag på hur en bro över Kvarken mellan Sverige och Finland skulle kunna se ut. Prislappen för den runt 60-76 kilometer långa bron blir mellan 30-50 miljarder och förslaget tas positivt emot av Kvarkenrådet.



Det är [tidningen Vasabladet](#) som uppmärksammat att de två finska experterna Esa Eranti, expert på byggande i vatten, och Antti Talvitie, expert på transportfrågor, har tagit fram ett konkret förslag på hur den gamla drömmen om en bro över Kvarken mellan Sverige och Finland skulle kunna förverkligas.– *Vi tycker det är glädjande att experter utanför regionen ser potentialen i det här, och vi tittar gärna närmare på det här*, säger Mathias Lindström till SVT, chef för Kvarkenrådet om en Kvarkenbro.

Det finns två förslag på hur bron skulle dras, ettdera från Björköby till Osnäs eller mellan Holmsund och Klobbskat. Bron skulle innebära att man från Umeå skulle kunna ta sig till Vasa på en timme.– *Fartygstrafiken är känslig för störningar, som strejker. För gods norr om Tammerfors skulle Kvarkenförbindelsen spara mycket tid, mer än tio timmar då man slipper färjetidtabellerna*, säger Antti Talvitie till Vasabladet.

Därutöver diskuteras en fast förbindelse mellan Helsingfors och Tallinn vilket skulle skapa en fast förbindelse från norra Sverige, genom Baltikum till Polen.



16. Resor till Tyskland åter möjligt

Publicerad 15 juli

Text Pelle Kjörling

Tyska ambassaden meddelar nu på sin hemsida att resor från Sverige till Tyskland åter är möjliga utan krav på karantän eller att resan sker med något speciellt godkänt skäl.



Inresa till Tyskland från Sverige är möjlig för alla resenärer på alla rutter och utan välgrundad anledning. Detsamma gäller för inresa till Sverige från Tyskland. För resa genom Danmark vänligen observera information från Tysklands ambassad i Köpenhamn: <https://kopenhagen.diplo.de/>, detta står att läsa på [Tyska ambassadens hemsida](#).

Det innebär, om reglerna inte ändras igen, att det är möjligt för svenskar att besöka såväl tyska resmål i semestersyfte med husbil eller husvagn samt Europas största mässa för fritidsfordon, Caravan Salon.

"Det beslutades, att upphäva 14 dagars karantänsplikten enligt mönsterförordningen av den federala regeringen, då antalet nyinfektioner minskar.", även detta enligt ambassadens hemsida.

Man bör även följa Folkhälsomyndighetens information om de reserestriktioner som Sverige utfärdar och kontakta sitt försäkringsbolag om vilka regler som gäller för ersättning i händelse av problem.

Relaterade artiklar

[Caravan Salon blir en mässa som aldrig tidigare](#)

[Restips: Ett par hundra mil Tyskland](#)



17. Prylkoll: 240-bibel och bädd för baksätet

Av Redaktionen, Publicerad 2020-07-23, 16:15

Vi fortsätter att klämma på nya prylar: Denna gång om en kulturinstitution, ett mörkersikte för bilen och portabel skugga.

Volvo 240/260

Från Svenssonbil till statslimousine

A history of the Volvo 240/260-series



240-bibel

Volvo 240 är en kulturinstitution. Det svenskaste vi har. Sossecontainrarnas sossecontainner. Och nu finns det en bok som berättar historien om hur modellen blev till, byggd på en rad intervjuer med personer som varit centrala för utvecklingen av Volvos storsäljare som tillverkades i 2,8 miljoner exemplar under 19 år. Svensk industrihistoria i fikabordspaketering.

Pris: 295 kr • Läs mer: tnf.se



Se i mörkret

Kameror som kan se i mörkret har funnits som tillval till dyra lyxbilar i många år. Men man måste faktiskt inte köpa en svindyr bil för att få funktionen. Lanmodos night vision-system kan monteras på instrumentbrädan i vilken bil som helst, och förmedlar en tydlig bild av vägen framför bilen oavsett om det är ljust eller mörkt ute.

Pris: ca 4 600 kr • Läs mer: lanmodo.com



FILM: <https://youtu.be/ocVUVlfp4JM>

Portabel skugga

Det är inte alltid det finns en skuggig plats att parkera på under sommaren. Därför har Lanmodo hittat på ett sätt att ta med sig sin egen skugga i stället. Deras motoriserade, portabla tält monteras på bilens tak med sugkoppar och kan sedan fällas ut med hjälp av en fjärrkontroll. Tillverkaren hävdar att tältet håller bilen sval, samtidigt som det skyddar den mot allt från kvistar till fågelskit.

Pris: Ca 3 700 kr • Läs mer: lanmodo.com



Mini-Rolls

Rolls-Royce har börjat bygga leksaksbilar. Förmodligen världens dyraste leksaksbilar. Den här replikan av en Cullinan i skala 1:8 kostar enligt uppgift från omkring **160 000 kronor**, och det priset kan lätt fördubblas om man vill ha sin leksak specialbyggd. Rolls-Royce rättfärdigar det saftiga priset med att "varje modell är handbyggd av mer än 1 200 komponenter för att möta högsta möjliga standard."

Pris: "På förfrågan" • Läs mer: [rolls-roycemotorcars.com](https://www.rolls-roycemotorcars.com)



FILM: <https://youtu.be/ILcl8usL6Sc>

Bädd i baksätet

Enligt Svensk Privatresebarometer 2020 ska 89 procent av svenskarna ut på bilsemester i sommar. Vad passar då bättre än att tipsa om världens förmodligen lyxigaste portabla bilsäng? Företaget Dreamcase har gjort sig kända på sociala medier för sina modellanpassade sängar till Tesla, men de bygger dem till andra bilmärken också. Tempurmadrass, täcke och kuddar ryms i en låda som sedan enkelt fälls ut till en ordentlig dubbelsäng i bilen.

Pris: Ca 7 000 kr • Läs mer: [Dreamcase.eu](https://www.Dreamcase.eu)

DAGENS NYHETER.**18. Folkhemsfraktare från förr**

Publicerad 2020-07-24 kl 15:35

Text Peter Klemensberger

Sverige är ett kombiland, men karosstypen är betydligt vanligare i dag än förr då den var mer känd som herrgårds- eller stationsvagn. Ett bevis på det är modellen Volvo Amazon som kom i produktion i oktober 1956 men där kombiversionen fick vänta till februari 1962.



Volvo Amazon kombi började tillverkas 1962.

Bilden här är daterad till den 19 januari 1962 och lär vara från pressvisningen av modellen.

Under Stockholms bilsalong, som öppnade den 17 februari, visades kombi upp för allmänheten. Där, på S:t Eriksmässan vid Lidingövägen skulle över 200 bilar ta plats, men än fler blommor – 20.000 stycken.

Volvo brukar i våra dagar finnas i toppen av den inhemska försäljningslistan. Kikar vi på 1961 års siffror ser det lite annorlunda ut. I topp ligger Volkswagens "Bubbla" och Amazon först på plats fem. Tvåa var "gamlingen" Volvo PV544 som skulle hållas i produktion till hösten 1965.

[Se fler historiska bilbilder](#)

19. Början på slutet

Publicerad 2020-07-23 kl 7:00 text Fredrik Nyblad

För tjuo år sedan lanserades fyra "Final Editions" av den klassiska Minin. Då var det hög tid att slå till om man ville köpa en Mini ny!



Bakom kulisserna väntade redan den nya Minin på att få komma ut på scenen. Men en sista gång skulle specialversioner av den klassiska Minin lanseras. Premiären var i april år 2000. Under motorhuven fanns samma 1,3 liter stora bränsleinsprutade fyra på 63 hästkrafter, men till både utseendet och i kupén skiljde sig de fyra "Final Editions" åt.



Mini Classic Seven, Mini Classic Cooper, Mini Classic Cooper Sport och Mini Classic Knightsbridge var namnen på specialversionerna.



Knightsbridge var lackerad i kulören Sienna Gold och saknade huvemblemet. Klädseln var i läder och instrumentpanelen i valnötsträ. Cooper Sport hade extraljus och breda skärmbreddare som rymde 13" stora hjul. Knightsbridge var lackerad i kulören Sienna Gold och saknade huvemblemet. Klädseln var i läder och instrumentpanelen i valnötsträ.

Den fjärde oktober år 2000 var sagan slut. Efter 41 år tillverkades den sista klassiska Minin.

Läs mer om:

[**Bli en Clubman!**](#)

[**Rally mot standard, amatör mot proffs. Austin Cooper S mot Morris 850!**](#)

[**Specialutgåva: Hurra för Hundkojan!**](#)

[**Hundkoja till högstbjudande!**](#)

[**Hälsningar från Tanzania!**](#)

[**En Hundkoja utan dörrar och tak som körts hem till Sverige från Afrika. "Svensksåld" låter plötsligt väldigt tråkigt. Nu går SIDA-Moken på auktion.**](#)

[**Film: Så såldes Hundkojan 1978!**](#)

20. Nostalgi: Hade Tomos GT någon chans mot Dakota?

PUBLICERAD 2020-07-18 kl 06:00

Av Josefine Andersson

TOMOS GT - Mopeden från det forna Jugoslavien (Nu slovenien) med fyrväxlad låda och styre som löper likt ett buffelhorn genom framlyktshuset.



Tomos hade varit ett dotterbolag till Puch, men hade vid tiden av GT-tillverkningen blivit fristående. Är Tomos GT 50 en värdig utmanare till Puch Dakota enligt dig eller tänker du "Budget-Puch" om Tomos modeller?

Nypriset för en vallmoröd Dakota 1966 var 1584:- medan Tomos GT kostade 1968 ca 1600:-

Josefine Andersson

Feber
21. Honda CX650T - klassisk motorcykel med turbo

AV BOBBY GREEN TISDAG 14 JUL 2020 KL 15:20

Ja tack, en sån här vill jag ha

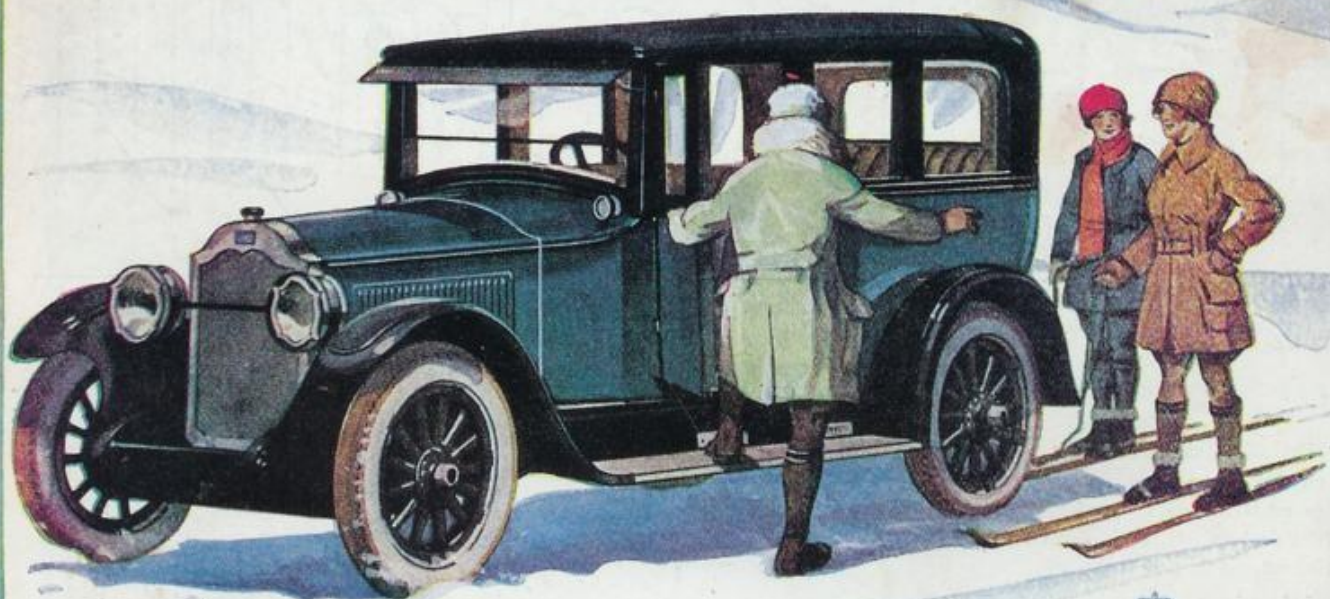

FILM: <https://youtu.be/qE04rTNQqmc?t=131>

Det senaste Regular Car Reviews har testat är inte en car utan en bike, motorcykel alltså. En Honda CX650T från 1983 och det är det där t:et på slutet som gör det. Det står nämligen för turbo och allt med turbo är ju som vi alla vet tokfränt. Så en sån här vill jag ha, också.


Sunbeam S8 1951

När bättre automobiler kunna byggas, skall Buick bygga dem!

Buick



A.-B. HANS OSTERMAN

Kungl. Hofleverantör

BIRGER JARLSGATAN 18 – STOCKHOLM

Tel. Namnanrop: HANS OSTERMAN.

SLUT