



Daimler DS420 (MkIV) 1987–92

1. Elbilarna är århundradets disruption
2. Därför ökar antalet trafikböter rejält i Sverige
3. Volvos laddhybrider går starkt ökar med 80 procent globalt
4. Lotus bygger nytt teknikcentrum för elbilar
5. Nästa dieselskandal kan drabba Fiat
6. Bilen som nästan förorsakade BMW konkurs
7. Tesla Roadster kan börja tillverkas inom ett år
8. Teslas "hemliga" projekt Palladium.
9. Därför stämmer Tesla konkurrenten Rivian
10. Jaguar Land Rover jobbar på skärmar man inte behöver röra
11. Huracán med dubbelturbo
12. Brittiska TVR hoppas på comeback – Griffith ska byggas 2022
13. Test: Mercedes-Benz GLB 200d
14. PROV: Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio
15. Hallå, är det finansbolaget? Jag behöver 18 miljoner.
16. Porsche 911 Targa en framtida klassiker: "Börja leta!"
17. Volvos snabba lyxsedan: "Den gör mig till lagbrytare"
18. Alpine - världssportbilen
19. En leksaksbil från Bugatti till alla vuxna barn
20. Förhandlar om superkontrakt värt 2 000 000 000 kronor
21. Lewis Hamilton vann Storbritanniens GP trots punktering



1. Krönika: Elbilarna är århundradets disruption

Av Cathie Björk, Publicerad 2020-07-24, 18:00

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning. Cathie Björk är en pseudonym. Krönikeförfattaren har valt att vara anonym.

Glöm hybriderna. Om 10 år kommer 99 procent av alla bilar vara helt eldrivna, skriver krönikören Cathie Björk.



I början av 1900-talet förvandlades transporterna på New Yorks gator från 99 procent hästdragen till 99 procent bilburen på ynka tio år. Hade du förutsett det då? Låt oss fundera kring 2000-talets kanske största disruption.

I takt med att jag blir äldre, får jag oftare och oftare känslan av att världen går åt fel håll på många sätt. Främst tror jag det beror på att vi mer än någonsin får ta del av allt elände som händer i världen via en massa olika medier. På teknikfronten kan samma känsla uppstå, men det beror kanske mer på att jag är för gammal och inboxad?

Det inbyggda filtret jag har samlat på mig under livets gång kanske blivit lika mekaniskt som en router där vissa portar helt enkelt är spärrade. Därmed har jag inte heller förmågan (eller viljan) att förstå och omfamna allt det nya? Tänk om jag också har börjat transformeras till en konservativ she-boomer? (Ej att förväxla med 80-talsbandet med snarlikt namn.)

Boomer? En recap: Människor födda under de två årtiondena efter andra världskrigets slut brukar kallas för babyboomgenerationen (1946–1964). Ni vet de där "det var bättre förr"-gubbarna som strävar mer bakåt än framåt. Ju äldre – desto mer teknikfientliga. Ibland. Du känner säkert några.

Du som hänger med i bilvärlden har kanske läst Alriks omdöme om Tesla Model 3. Den bästa vinterbilen han kört – någonsin. När jag läser sådant förstärker det effekten av det jag redan vet. Om man som Tesla redan på första försöket kan skapa en massproducerad bil med elektrisk drivlina som snärjer Alrik totalt i vintertestet (han har vintertestat en del bilar genom åren) – och dessutom ta fram den säkraste bilen som någonsin (!) krocktestats i USA – då har man några nyckelingredienser som sopar banan med konkurrenterna. På första försöket. Tänk när man tränat i tio år till...

Elbilen har en verkningsgrad på 90 procent och kostar med hemladdning cirka två–tre kronor milen. Vi som läst på kan redan några vettiga säljpitchar i bilhallen. (Så länge bilförsäljarna finns kvar.)

Den bästa, men mest underskattade pitchen, måste dock vara att elbilen inte spyr ut cancerogena avgaser på barnvagnen. Avgaser som dessutom ökar risken för att just dina barn ska få astma. Ni som besökt en tiomiljonersstad med lika många mopeder som bilar vet vilken sorts luft jag talar om. Till och med boomern förstår det argumentet.

Man kan inte ens bluffa om NOx-utsläppen för elbilar. Nada, zip, zero avgasrör. Med 99 procent fossilfri elproduktion i Sverige samt 15 procent elöverskott 2019 (vi exporterar det) kan du be din boomervän lägga ner tuggen om en massa skitig kolel från Polen. Även Polen kommer för övrigt att avveckla sin skitiga kolkraft. Inte ens Trump har lyckats vända på den steken på hemmaplan. Clean coal är retoriken. Jo tjena.

Och givetvis – det kommer att ta sin tid att ställa om. Avskrivningar. Tjäna igen investerat kapital och så vidare. Men kapitalet har redan börjat styra om skutan mot billigare och renare former av elproduktion. Har du fonder bör du kanske kolla upp vad de har i portföljen. Det finns nämligen en hel del boomers i finansbranschen också.

Höjden av dubbelmoral är dock: "Tänk på barnen i Kongo." Sedan tankar man fossilbilen med svavelreducerat bränsle som tillverkats med hjälp av kobolt. (Som dessutom förbrukas i processen – till skillnad mot i batteriet där kobolten blir kvar.) Givetvis ska vi försöka få bättre arbetsvillkor i Kongo och ALLA andra industrier där människor utnyttjas.

Fråga sedan istället vad boomern tycker om oljebolaget Texacos (idag Chevrons) agerande i Ecuador under åren 1964–92 om han/hon nu vill spela människorättskamp i elbilsdebatten. Troligen har de noll koll. Snacka om en epic dump! Ändå är Ecuadorskandalen inte ens på topp tio.

Disruption innebär också att det inte räcker med att vara först med snygga LED-lysen i fram- och baklyktorna. Detta kommer absolut inte räcka för att hävda "försprång genom teknik" i framtidens bilfabriker. Att ha förbränningsmotoreringjörer kommer att vara lika ointressant som det blev att ha gödselupplag i närheten av stallen i New York – efter övergången till bilismen. Vissa jobb försvinner – nya skapas. Kom ihåg det. (Men jag förstår de som stretar emot och riskerar att behöva byta yrke eller lära om.)

Jag hävdar att om endast tio år har nybilsförsäljningen gått till 99 procent elektrifierad.

Jag pratar dessutom om 99 procent helt elektrifierad (BEV) försäljning. Glöm hybrider. 2030 kommer dessa att vara lika intressanta att köpa som en motoriserad bil skulle varit 1915 om den var kompletterad med häst (utifall bensinen tar slut).

Dödsstöten för fossilbilen blir psykologin med att åka omkring i en tjock-tv på hjul när alla andra börjar skaffa platt-tv. Just den känslan är oerhört viktig för många – speciellt "GANT-människor". Ja, du vet de där som värderar dig mer efter vad du har – än hur du kanske är ... (Ja, jag drar alla över en kam, men enbart för att förstärka poängen.)

Att tanka borta (det vill säga på macken) 2030 kommer dessutom att vara lika impopulärt som att idag behöva åka till banken eller posten för att betala räkningar varje månad. Hemladdning täcker mer än 90 procent av behovet för normalbilistens körning. (Ja, jag vet – men de i hyresrätt kommer också att kunna tanka "hemma".) Sedan elektrifieringens start har vi byggt ut elnätet allteftersom effektuttaget i hemmet ökat.

Men elen kommer ju inte räcka!, skriker alla boomers. Men man får komma ihåg att skilja på överföringskapacitet och effektbrist när man pratar om elbilar. Att det svenska nätet har för tunna och för få elkablar sett till det lokala elbehovet kallas kapacitetsbrist.

Med ett elöverskott på 15 procent i Sverige 2019 är det ingen som räknar med effektbrist då en helelektrifierad bilflotta i Sverige skulle öka vår totala förbrukning med sju procent (enligt beräkningar från Kundkraft). Jag nämner inte ens tillväxten inom solceller som ligger på 60–70 procent per år. Elöverskottet (exporten) kommer troligen att öka till 2030 om nuvarande trender håller i sig med utbyggnad av en mer hållbar elproduktion. Mic drop. (Men säger du det på Bensinupproret 2.0 blir du genast hånad och möjligen utkastad ur gruppen. Högt i tak? Nä, elbilismen är fanimej en het potatis. Stallägarna slåss i panik med sina högafflar.)

Tänk om disruptionen jag talar om sker redan nu, men att majoriteten inte har någon aning om det. Tänk om majoriteten är lika aningslös idag som han som satsade kapital och byggde ett nytt fint stort stall till transportbolaget i centrala New York 1905. Jämför gärna med att köpa en fossilbil de närmaste åren. Aldrig någonsin har ett bilköp varit en sådan osäker investering som just nu.

Tänk om det redan finns teknik i pipen som kommer göra dig och din bil till el-traders. Men istället för att köpa batterilagring till villan (cirkapris idag är 10 kWh för minst 50 000 kr), kommer du ha ett 75 kWh stort batterilager (elbilen) uppkopplat mot nätet där du med timdebitering (alla kan ha det) kan tanka el skitbilligt (i vissa fall bättre än gratis) på natten och sälja den (eller använda den själv i huset) när elen är som dyrast runt klockan 9 och 17. Bilen skulle då kunna stå i garaget och tjäna pengar åt dig istället. Din bil blir alltså en (el)bidder om man ska prata i utrikiska termer.

Försprång genom teknik – på riktigt. Här snackar vi om försprång som liknar racet när motorcrosslegendaren Håkan "Carla" Carlqvist var så överlägsen att han stannade mitt i heatet och drack en öl.

Science fiction säger man långt innan fantasier blir verklighet. Tio år. That's it.

Tänk dig dessutom att batteriet i bilen håller till motsvarande 80 års körning för bilisten som kör 2 000 mil/år. Två stora amerikanska bilmärken utvecklar just nu om batterier som klarar 160 000 mil. (Obs, inte 80 års livslängd.) Den ena tillverkaren hintar om release i närtid och den andra hoppas på före 2025. Man pratar även om billigare batterier där huvudingredienserna är litium, järn och fosfor. Ingen dyr nickel och framför allt ingen dyr konfliktmineral i form av kobolt – ingen kobolt! Mic drop.

Finns det några starkare krafter som vill konservera sin affärsmodell och fortsätta i samma banor? Energi och transport är just nu under stora omvälvande förändringar. Skillnaden nu mot för fem år sedan är att kapitalet som sagt redan förstår vart framtiden är på väg. Börser börjar se igenom all "FUD" som (egen)producerats de senaste åren.

Framtidens bilbolag (de få) som jag tror överlever kommer troligen också att vara någon form av energibolag. De kommer vara insyltade i någon kedja med laddstationer och din bil kommer att hjälpa till att frekvensstabilisera elnätet – och du kommer få betalt för det. Bilen kommer att vara mer än ett transportmedel i framtiden – och inte det 50-procentiga värdetapp på fem år som du kallt blundar för, eller accepterar varje gång du köper ny svenssonfossilis idag.

En del hävdar att elbilen kommer användas till mer än så för att tjäna pengar åt dig. Med den teknikutveckling vi ser idag är det högst troligt att 99 procent av bilkörningen kan vara autonom om tio år. Just nu talar allt för det. Tio års utveckling inom AI och neuralnets är en evighet. Oavsett vad du tror kan vi i alla fall vara överens om att morgondagens bilar kommer kunna mer än att hålla sig i en fil och autobromsa. Det förstår vi utan att vara Level 5-experten.

I värsta fall (min åsikt just nu) kanske vi inte ens vill – eller får köra bilen i framtiden. Vem vet vad nästa generation prioriterar. Valet kanske dessutom inte blir så mycket till val om försäkringsbolaget ger dig tio gånger dyrare självrisk om du kör och krockar – än om bilen kör och krockar.

Den senaste autopilotstatistiken från Tesla (som vi får lita oss mot då de har överlägset mest insamlad data om detta) säger att bilarna idag krockar nio gånger mindre i autopilotläget per miljoner körda kilometer – än om människor kör. För bra för att vara sant? Låter det lite som att du 1980 skulle sagt att "om 40 år har bankkontoren inga pengar"? Helt galet då, men verklighet idag.

Men det säger sig kanske självt att åtta ögon (kameror) på vägen (som ser i 360 grader och aldrig tar bort blicken och tittar på annat) plus tolv ultraljudsensorer och en radar som ser upp till 250 meter genom snö, regn och dimma är svårt att konkurrera med även om vi halverar vår egen reaktionstid från 0,6 till 0,3 sekunder. Det är högst troligt att maskinerna tar över bilkörningen vare sig vi vill det eller inte.

Därför ska jag passa på att ta en tur med min minimalt digitaliserade motorcykel nu. Mullra och spy ut lite avgaser medan jag kan. Power Commandern och insprutningen är det närmaste high tech den kommer - men den innovationen blir också så småningom lika populär som ångmaskinen. Känns jobbigt att säga, men jag förstår det – och det är ingen idé att streta emot. I'll be back.

Texaco och stämningarna

Stämningen mot Texaco/Chevron inleddes 1993 och handlade om 4 400 kvadratkilometer regnskog i nordöstra Ecuador där Texaco dumpat 68 miljarder liter giftigt avloppsvatten och 64 000 kubikmeter råolja. De 30 000 invånarna som stod bakom stämningen hävdade att dumpningen orsakat högre andel fall av defekter på nyfödda barn och cancer bland invånarna. Efter en tidigare dom (tveksam dessutom) som dömt till Ecuadors favör, dömde domstolen i Haag 2018 i favör för Texaco/Chevron och förklarade Ecuador skyldigt till brott mot ett bilateralt investeringsavtal som undertecknades med USA 1997. Den dömde dessutom Ecuador till att betala skadestånd till Chevron – vilket de nekade. Man sade från Ecuadors sida att dessa internationella domstolar är skapade för att skydda internationella företag och för att gynna utländska investeringar.

Av Cathie Björk



2. Därför ökar antalet trafikböter rejält i Sverige

Redaktören bytbil

2020-07-24

De senaste två månaderna har 69 procent fler fortkörare bötfällts



Tusentals fler svenskar bötfälls nu för trafikbrott som fortkörning och rattsurfnig. Enligt Erling Andersson, tillförordnad enhetschef på polisens Nationella operativa avdelningen, kan vi vänta oss en generell ökning av trafikböter, tack vare ett nytt digitalt verktyg. – Man kan skriva fem böter på samma tid som det tidigare tog att skriva en, säger han.

Under 2020 har ett nytt digitalt verktyg kommit att användas av den svenska polisen. Med det slipper poliser i yttre tjänst skriva ut böter med papper och penna. Istället utfärdas digitala böter på plats genom en app i mobilen.

Region efter region har successivt börjat använda det nya verktyget och sist ut var Stockholm nu i maj månad. Erling Andersson, som är tillförordnad enhetschef på polisens Nationella operativa avdelningen, poängterar att verktyget betydligt underlättar arbetet för polisen.

– Tidigare fanns det en osäkerhet för många och man visste inte alltid om man var rätt ute vid ordningsbrott. Nu blipper man bara in uppgifterna i appen och sen är det klart. Det har verkligen blivit mycket enklare och det går samtidigt väldigt mycket snabbare. Man kan skriva fem böter på samma tid som det tidigare tog att skriva en, säger han till Bytbil.

Ökat med över 69 procent

Appen används till olika typer av ordningsböter och de allra flesta utfärdas för trafikbrott. Statistiken talar också sitt väldigt tydliga språk. Med intåget av det digitala verktyget har tusentals fler svenskar bötfällts för olika trafikbrott.

Från 1 januari till sista juni förra året utfärdades det totalt 46 918 böter för hastighetsöverträdelser i Sverige. Samma siffra i år är 66 005. Det är en ökning med över 40 procent.

Framför allt noteras en ökning de senaste månaderna, efter att det digitala systemet helt nått ut till alla polisregioner. Under maj och juni förra året bötfölls 15 049 bilister för hastighetsöverträdelser. Under samma period i år bötfölls 25 431 personer för samma brott, vilket är en ökning med 69 procent.

– Att antalet rapporter har ökat så här mycket har med vår nya digitala applikation att göra. Det är min spontana och ganska säkra analys av det, säger Erling Andersson.

Ökat rejält under juli

Liknande siffror hittas för mobilanvändning i trafiken, vilket det infördes ett förbud mot i februari för två år sedan. De första sex månaderna i fjol bötfölls 4 971 svenskar för att ha "rattsurfat". Under samma period i år har 7 347 bötfällts, vilket är en ökning med 47 procent. Hälften av dessa böter har utfärdats just digitalt.

Ännu större skillnader ses nu under juli. Under hela juli månad förra året rapporterades 581 personer för att ha använt handhållen kommunikationsutrustning i bilen, alltså rattsurfat. Hittills under juli (till den 24 juli) har 738 personer rapporteras för samma brott. 88,5 procent av dessa har bötfällts med det digitala verktyget, det vill säga den nya appen.

Fler kommer bötfällas

Erling Andersson tror nu att "risken" för svenska bilister att bötfällas för trafikbrott har ökat, och kommer att fortsätta öka, med det nya systemet.

– Ja, alltså såhär, det finns olika intressen hos poliser. Har man inte trafiken som sitt största intresse är man kanske inte insatt i vilken paragraf eller kod man ska vända och så vidare. Men detta gör det så himla enkelt. Man söker på brottet i mobilen och får hjälp av systemet. När man stoppar någon söker man på registreringsnumret på vägen fram och sen är man halvvägs klar när man är framme vid bilen.

– Många poliser i yttre tjänst är dessutom unga och det är naturligt för dem att hålla på med telefonen. Det är en ny generation som gör allting med den. Så allt blir naturligt och självklart. De missar inte en siffra.

Samtidigt gör tidsaspekten att fler poliser har möjlighet att ta sig tid för att utfärda böter för trafikbrott utan att det går ut över andra mer viktiga eller brådskande åtaganden.

Relaterad artikel



[Polisen rasar: 19-åring körde 308 km/h i pappas Mercedes](#)

Fortkörning under coronakrisen ett växande problem



3. Volvos laddhybrider går starkt ökar med 80 procent globalt

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-07-24, 12:42

Den globala efterfrågan på Volvos laddhybridmodeller ökade med 80 procent under den första halvan av 2020. Nästan alla såldes i Europa.



Volvo Cars har ett uttalat mål om att 20 procent av deras globala försäljning år 2020 ska utgöras av laddhybrider – ett mål de är på god väg att nå, enligt företagets försäljningsstatistik.

Efterfrågan på deras laddbara bilar ökade med 79,8 procent under första halvan av 2020 jämfört med samma period förra året. Volvo har sålt totalt 37.775 laddhybrider under 2020, vilket är 14 procent av den globala försäljningen.

79 procent av Volvos laddhybrider såldes i Europa, där de står för nära en fjärdedel av försäljningen. Storsäljarna är hybridversionerna av V60 och XC40. I Sverige är 31 procent av de nyregistrerade Volvobilarna laddbara.

På andra marknader går de inte lika starkt. I Kina var endast 3,2 procent av de sålda bilarna laddbara.

I och med coronan har Volvos globala försäljning minskat med 20,8 procent under det första halvåret 2020, vilket orsakade en [förlust på 989 miljoner](#) kronor.

I en [intervju med Automotive News](#) säger Volvo Cars vd Håkan Samuelsson att det dock inte kommer att påverka Volvos målsättning om laddhybriderna.

– Det har definitivt inte stoppats av pandemin. Våra kunder efterfrågar elbilar, säger han till tidningen.

Han lägger också till att företagets lönsamhet inte kommer att drabbas av att de nu går ifrån sitt beroende av dieslbilar.

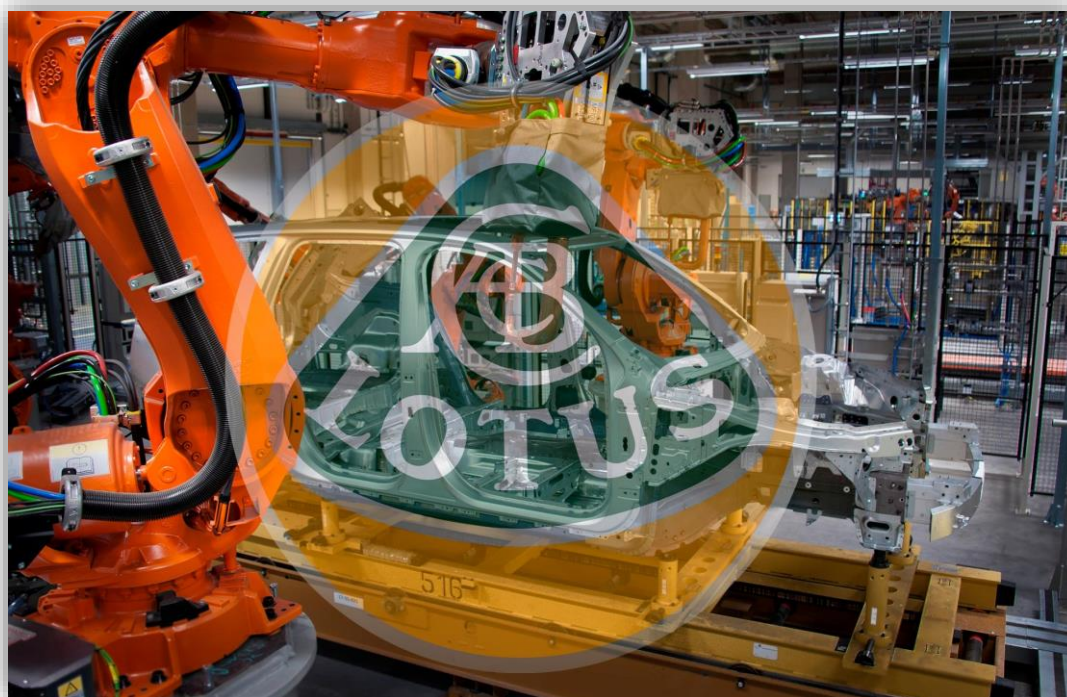
– Inkomsten från laddhybriderna täcker materialkostnaderna för övergången till elektrifierat. Det som skulle vara riktigt dåligt för lönsamheten på lång sikt vore att försöka sälja de gammalmodiga bilarna, säger han.

År 2025 är Volvos målsättning att hälften av försäljningen ska utgöras av laddhybrider – och att resten ska vara rena elbilar.

4. Lotus bygger nytt teknikcentrum för elbilar

Jan-Erik Berggren 24 juli 2020

Geelyägda Lotus Cars, som ingår i affärsgruppen Geely Auto tillsammans med bland annat Lynk&Co, bygger ett nytt teknikcentrum för elbilar tillsammans med Warwick University. Lotus ska inom kort visa nya laddhybriden Esprit och den nya eldrivna supersportbilen Evija.



När Volvo Cars ägare [Geely Holding tog kontrollen över det klassiska bilmärket Lotus](#) trodde många att Volvo och Lotus skulle dela på komponenter och kanske till och med motorer framöver. Men kanske blir det så att Lotus får utveckla sina egna drivlinor. För medan Geely driver ingenjörfirman Cevt i Göteborg, som framför allt utvecklat den nya CMA-plattformen till koncernens bilar, bland annat [Volvo XC40](#) och [Lynk & Co 01](#), så har Lotus kvar sitt huvudkontor i Hethel, Norfolk.

Lotus ska nu också bygga upp ett helt nytt teknik- och utvecklingscenter tillsammans med Warwick University. Där ska cirka 130 ingenjörer tillsammans med universitetet framför allt utveckla morgondagens elektrifierade drivlinor.

På Lotus huvudkontor arbetar cirka 500 personer och det är huvudkontoret som kommer att leda arbetet på den nya teknikcentret.

Lotus arbetar just nu framför allt med den nya eldrivna [supersportbilen Evija](#). Enligt flera uppgifter ska Lotus också visa en hybridbil med en V6-motor, det ryktas att den kommer från Toyota, som arbetar tillsammans med en elmotor. Drivlinan väntas sitta i en [pånyttfödd Esprit](#).

Nya Evija blir den första nya modellen sedan Geely tog över Lotus och den bil som ska visa Lotus nya elektrifierade framtid.

Vi har tidigare berättat om de spektakulära prestandasiffrorna för Evija som väntas leverera 2 000 hästkrafter och ha en räckvidd på 40 mil. Kraften kommer från fyra elmotorer som driver varsitt hjul. Accelerationen toppar det mesta vi sett hittills då Evija ska klara 0-100 km/tim under tre sekunder och 0-300 km/tim under nio sekunder. Som jämförelse kan vi ta Porsche Taycan som klarar 0-200 km/tim på under tio sekunder och bara det är skräckinjagande när du sitter bakom ratten.

Batteripaketet i Evija uppges vara cirka 70 kWh och batteriet ska kunna laddas med hela 350 kW vilket betyder helt fulladdat batteri på 18 minuter.

Enligt tidigare uppgifter ska Evija gå i produktion någon gång i år.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Nästa dieselskandal kan drabba Fiat

Jan-Erik Berggren 24 juli 2020

För fem år briserade den stora dieselskandalen när det upptäcktes att Volkswagen fuskat med utsläppsvärden. Nästa biljätte som fuskat kan vara Fiat. En tysk åklagare har genomfört undersökningar hos flera nyckelpersoner inom Fiat/Chrysler och påstår att så många som 200 000 bilar kan vara påverkade.



Precis som för Volkswagen så handlar det om ett [medvetet fusk med utsläppsvärden](#) där bilar känner av att de testas i labbmiljö och då ser till att utsläppsvärdena ligger på rätt sida gränsen. När sen bilarna används ute i trafiken så har de helt andra utsläpps- och förbrukningsvärden.

Enligt en tysk åklagare i Frankfurt kan Fiat/Chrysler ha fuskat med värden från sina Multi-jetmotorer som finns i bilar från Alfa Romeo, Fiat och Jeep. Det gäller då också motsvarande motorer i transportbilar från Fiat och Iveco.

MOTORNYTT

Bilarna har klarat de tester som genomförs vid typgodkännande men en mjukvara ställer om motorn när den används i vanlig trafik. Enligt åklagaren kan så många som 200 000 bilar ha den aktuella programvaran – bara i Tyskland. Om åklagaren kan bevisa fusk kan det precis som för Volkswagen handla om miljontals bilar världen över.

Fusk ska enligt uppgift finnas i 1,3-, 1,6- och 2,0-litersmotorer som renats enligt Euro5- och Euro6-normen. Motorerna 110 Multijet, 115 Multijet, 150 Multijet och 180 Multijet, som sitter i flera transportbilar och husbilar, påstås också kunna ha den felaktiga programvaran.

Den tyska åklagaren har tagit hjälp av Eurojust för att samordna åtgärder mot totalt nio individer. Åklagaren ska försöka kartlägga vad de här individerna gjort åren 2014 till 2019. Åklagaren har genomfört kontroller hemma hos de här individerna och också på flera kontor som används av FCA-koncernen.

FCA har bekräftat att de fått besök av polis och åklagare och säger i en kommentar till nyhetsbyrån Bloomberg att de kommer att samarbeta med myndigheten.

FCA-koncernen befinner sig just nu mitt i ett planerat [samgående med Peugeot/Citroën](#). Den [affären har bromsats](#) sedan EU:s myndighet för konkurrens krävt fler uppgifter. EU anser att om Fiat/Chrysler och Peugeot/Citroën går ihop så kan företaget få en monopolställning i segmentet för mindre transportbilar.

EU har tidigare sagt att de tänker uttala sig om affären och eventuellt ge sitt godkännande den 13 november. Men sedan bilföretagen misslyckats med att ge EU:s myndighet tillräcklig information kommer beslutet att dröja.

Om Fiat/Chrysler fuskat med utsläpp från dieselmotorer kan det också komma att påverka ett samgående.



6. Bilen som nästan förorsakade BMW konkurs



FILM: https://youtu.be/sXB5Dw01_jA

7. Tesla Roadster kan börja tillverkas inom ett år

Publicerad 2020-07-24 kl 10:15, text Carl Hempel

Andra generationen av Teslas sportbil Roadster kan komma tidigare än väntat. Elon Musk hintar om att bilen kan komma att börja byggas i Kalifornien inom 12 till 18 månader.



Nyaste generationen av Tesla Roadster visades upp redan 2017 med planerad lansering under 2020. Men sedan dess har Teslas vd Elon Musk prioriterat annorlunda.

När Musk gästade podcasten JRE tidigare i år berättade han att uppskalningen av Model Y-produktionen, att komma igång med leveranserna av Cybertruck och byggnationen av Teslas nya fabrik i Berlin är projekt som går före lanseringen av Roadster. Han kunde då inte bekräfta när bilen skulle börja produceras.

– Tesla Roadster är lite som en dessert. Vi måste ha kött och potatis och grönsaker och annat först, sa Elon Musk i poddintervjun.

Men när Teslachefen tidigare i veckan redovisade bolagets [andra kvartalsrapport](#) lämnade han också ut några intressanta hintar om Roadstern, skriver [Electrek](#).

I redovisningen berättade Musk att bilen troligtvis kommer att tillverkas i Kalifornien och han nämnde också bilen som en del av flera projekt som är på ingång under under kommande 1,5 år.

”Tänk bara på kommande 12-18 månader. Vi kommer ha tre nya fabriker på plats. Saker ser jättebra ut med Giga Berlin (Teslas kommande fabrik i Tyskland) och vi har Cybertruck, Semi, Roadster, och full självkörning. Det finns så mycket att se fram emot. Det är jättesvårt att plats med allt i ett samtal”, sa Musk.

Det relativt vaga uttalandet skulle alltså kunna innebära att Roadstern börjar tillverkas i Teslafabriken i Fremont, Kalifornien i mitten eller slutet av 2021.

Tesla Roadster har som mål att bli snabbare än alla andra produktionsbilar som är gat-registrerade. Elon Musk siktar på en räckvidd på över 100 mil, en topphastighet på över 400 km/h och en 0–100-tid på 2,1 sekunder.



8. Teslas "hemliga" projekt Palladium.

Text: SIGVARD DACKEVALL

Publicerad: 2020-07-22

Enligt källor till Electrek jobbar för närvarande Tesla på en ny uppdatering till Model S och Model X. Uppdatering har kodnamnet Palladium vilket härstammar från ädelmetallen med samma namn.



Uppdatering ska ge Model S och X en ny batterimodul och ny drivlina. Enligt uppgifter ska den nya drivlinan fungera som bas för den kommande "Plaid" modellen. Drivlinan kommer ge möjlighet till en trippel motor konfigurationen som "Plaid" modellen ska komma med. Dessutom väntas ökad prestanda och effektivitet. Inga siffror delades, men enligt källorna till Electrek ska uppdatering innebära stora förbättringar.

Vidare ska även uppdateringen medföra förändringar för karossen på Model X och Model S. För närvarande bearbetas projektet "Palladium" på i fabriken i Fremont, USA samt även i Gigafactory i Nevada, USA. Uppdatering ryktas vara redo i tid tills Teslas batteridag i september.

SIGVARD DACKEVALL

9. Därför stämmer Tesla konkurrenten Rivian

John Edgren

2020-07-24 13:29

Tesla säger sig se ett mönster där personal som gått över till Rivian har stulit med sig affärshemligheter. Nu stämmer Tesla dem och deras arbetsgivare.



Elon Musks grepp om det batterielektriska segmentet är starkt, med en palett som snart utvidgas med Cybertruck. Men det största hotet mot Teslas el-pickup kan komma från Rivian.

Deras kommande pickup R1T har utökats med sjuen R1S, och investerarna öser pengar över det amerikanska uppstartsbolaget.

[Nyligen fick Rivian in 2,5 miljarder dollar](#) att lägga till 2,85 miljarder insamlade dollar under 2019. Men kan de ha läskat investerarna med "lånta fjädrar"? Det verkar vara vad Tesla påstår då de nu stämmer Rivian. Det [rapporterar the Verge](#).

Läs mer: [Uppstickaren ska köra om Cybertruck och bli först på elpickup-marknaden](#)

Det handlar anställda som har lämnat Tesla för Rivian och då ska ha tagit med sig hemliga dokument till den nya arbetsgivaren. Tesla säger sig se ett oroväckande mönster kring detta och hävdar att Rivian medvetet ska ha uppmuntrat stölderna av hemligt material.

Den stämningsansökan som lämnades in i förra veckan omfattar fyra tidigare anställda samt Rivian som bolag. Där skriver Tesla att konkurrentens beteende är "avskyvärt, hänsynslöst, förtryckande, avsiktligt, skadligt och falskt". För den skada som det påstådda tilltaget har åsamkat bolaget vill Tesla ha ersättning med en ännu ospecificerad summa pengar.

Läs mer: [Nikolas el-pickup utmanar med udda tekniklösning](#)

Men Rivian kallar anklagelserna för grundlösa och konstaterar att de går emot bolagets kultur och regelverk. I ett uttalande säger företaget att alla som anställs måste bekräfta att de inte har eller kommer att föra med sig tidigare arbetsgivares intellektuella egendom in i Rivians system.

Enligt Tesla har dock två av de berörda personerna redan erkänt sina handlingar. Det handlar dels om en individ i senior ställning på Teslas personalavdelning. Dagen efter att hon skrivit på för Rivian plockade personen ner minst tio hemliga dokument, bland annat om potentiella kandidater och intressanta platser att rekrytera ifrån.

En annan chef på en avdelning för miljö, hälsa och säkerhet skickade dokument till sin personliga gmail-adress tre dagar efter att hon hade undertecknat för konkurrenten. Tesla hävdar att de till detta har identifierat ytterligare personer utöver de fyra som nu stäms.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR



[Tesla-rivalen Rivian tar in 23 miljarder kronor för att lansera elpickup](#)



[Analysfirma: Här är de ledande elbilsutmanarna](#)



[Uppstickaren ska köra om Cybertruck och bli först på elpickup-marknaden](#)



10. Jaguar Land Rover jobbar på skärmar man inte behöver röra

AV ROGER ÅBERG

2020-07-24 KL 09:20

Minskar distraktionen



FILM: <https://youtu.be/ODFxKRNb55E>

Cambridge University och Jaguar Land Rover jobbar på att ta fram skärmar man inte behöver röra. Tekniken att känna av att handen är i närheten av skärmen finns redan i dag i bland annat Volkswagens bilar, men nu har man alltså utvecklat detta och skapat en teknik som i princip gissar vad du vill trycka på.

Om detta fungerar så kommer det förhoppningsvis att göra att tryckandet på skärmen i bilen kräver mindre exakthet och därmed mindre uppmärksamhet, så att man kan kolla på trafiken istället. Systemet ska också vara bättre än de "vifta i luften"-gränssnitt som finns i vissa bilar i dag, i alla fall enligt Dr Bashar Ahmad på Cambridge.

“Our technology has numerous advantages over more basic mid-air interaction techniques or conventional gesture recognition, because it supports intuitive interactions with legacy interface designs and doesn’t require any learning on the part of the user. It fundamentally relies on the system to predict what the user intends and can be incorporated into both new and existing touchscreens and other interactive display technologies.”

Tekniken ska också kunna användas på andra typer av skärmar som många kladdar på och på så sätt minska risken för smittspridning.

11. Huracán med dubbelturbo

Publicerad: 2020-07-24 kl 11:04 text: Björn Magnusson

Lamborghini Huracán är ingen hösäck till bil. Nä, den är potent och rasande kvick. Men hur vore det om någon smällde dit dubbla turbos på V10: en och vred upp gör till 1.200 hästkrafter? För det är precis vad norska Zyrus har gjort, ekipaget kallar de för Huracán LP1200. 24 exemplar kommer att byggas, 12 för bana och 12 för gata.



Nu har ju inte Zyrus bara slängt detta ett par stressfläktar, nä de har dessutom bytt avgasystemet till ett dito i titan. Rivit ut allt onödigt, strösslat med kolfiber och adderar aérokit som genererar och downforce på 1200 kilo. Vikten då? Ja, den är samma som marktrycket, 1200 kilo.





Visst låter det mysigt? Vill du höra hur mysigt? Ja då spanar du i filmklippet här nedanför när ekipaget rattas och testas runt Nürburgring.

Björn Magnusson



Lamborghini Huracán Performante 2017

12. Brittiska TVR hoppas på comeback – Griffith ska byggas 2022

Jan-Erik Berggren 26 juli 2020

För tre år sedan visade klassiska bilmärket TVR upp en ny sportbil döpt till Griffith. Nu har TVR lagt fast en plan för de kommande 18 månaderna och anställt nya chefer som ska igång produktionen senast 2022. TVR ska köpa V8-motorer från Ford till den nya modellen.



FILM: <https://youtu.be/jx6cnp-JsR8>

TVR:s nya ägare Les Edgar och operative chefen John Chasey har anställt Jim Berriman, en erfaren bilchef som tidigare arbetade hos Land Rover och Rolls-Royce, som vd och ansvarig för att sjösätta den ambitiösa planen.

Målsättningen är att senast 2022 börja bygga [modellen Griffith, som visades på Goodwood Revival 2017](#), och på sikt skapa en affärsmodell som liknar Porsches.

Produktionen ska ske i Ebbw Vale i Wales, ett område som drabbats hårt av arbetslöshet sedan flera andra bilföretag lämnat området. Enligt Les Edgar finns det redan beställningar på Griffith till ett värde av 400 miljoner kronor i orderböckerna. Men det kommer att gå åt ytterligare cirka 450 miljoner för att få igång fabriken. Därför har Les Edgar skrapat ihop cirka 250 miljoner från olika investeringsfonder.

Drygt 500 personer har vardera lagt mellan 25 000 och 50 000 kronor i förhandsbeställningar och alla väntar på en First Edition av Griffith som ska kosta från 900 000 kronor och uppåt.

Ford har redan meddelat att de tänker lämna området och när Smart flyttar sin produktion från Wales hoppas TVR på stöd från lokala underleverantörer och myndigheter.

TVR har byggt prototyper och fått tillstånd att bygga 1 000 bilar per år till Europa och ytterligare 325 bilar till USA. Det ger en första produktionsvolym och något att växa ifrån.



På sikt är målsättningen att bygga cirka 2 000 Griffith per år vilket betyder cirka 200 anställda i fabriken.

Från basmodellen av Griffith ska TVR utveckla flera olika bilkoncept och på samma sätt som Porsche skapa flera alternativ från i grunden samma bilmodell. Räkna därför till exempel med en GT-modell av Griffith och kanske också en Shooting Brake.

TVR ska köpa V8-motorer från Ford och från Fords effektuttag på 480 hästkrafter ska TVR kunna plocka ut ännu lite mer effekt. Över hälften av alla bilar från TVR som byggts åren 1946 till 2006 har en motor från Ford.

TVR har lovat en toppfart för Griffith på cirka 320 km/tim vilket betyder att TVR troligen behöver pressa fram över 500 hästkrafter från V8:an som i dag levererar 480 hästkrafter i [Mustang Bullitt](#). Lyckas TVR få igång produktionen väntar ytterligare samarbeten med Ford och en introduktion av hybrid drivlinor. Det finns en strategi för hur framtidens TVR-bilar ska få elektrifierade drivlinor och kanske också kliva bort från V8:orna.

För att marknadsföra nya TVR kan det bli en motorsportsatsning och enligt företagsledningen är en egen serie med bara TVR-bilar något som lockar.



[GALLERI](#)
[TVR Griffith](#)
[8 bilder](#)

13. Test: Mercedes-Benz GLB 200d

Av Marcus Berggren - 25/07/2020

B som i bäst?



Praktikalitet är ett begrepp som sällan förknippas med något upphetsande, men det är något som är väsentligt för en klar majoritet av bilköpare. Det är en av många anledningar till att SUV:ar säljer som popcorn på en biograf. Mercedes erbjuder i dagsläget sju SUV-alternativ varav det näst minsta heter GLB och fyller det (inte så) enorma gapet mellan GLA och GLC. Tyskarna har lagt fullt fokus på att bilen ska vara så praktisk som det går. Låt oss ta reda på om den är SUV-världens nya schweizerkniv genom att lägga i Högsta Växeln och recensera nya Mercedes-Benz GLB 200d.

Funktion före form har bevisligen varit mottot när GLB designades. Den ser ut som en hybrid mellan en flyttlåda och en flodhäst med tanke på proportionerna. De korta överhängena möjliggör en hel del interiörsutrymmen men får GLB att se aningen besynnerlig ut. På insidan möts man av en ocean av praktiska fack och utrymmen. Det är högt i tak och det finns gott om plats i baksätet. GLB går att få med sju säten, något vår testbil inte var utrustad med, men det lär vara lika mycket plats i handskfacket som i tredje sätesraden. Interiören upplevs bitvis som premium men det finns många inslag av billiga material. Infotainmentsystemet är snyggt men kräver en hel del fipplande innan man kommer underfund med det.



200d är den version av GLB som säljer bäst, det vill säga en 150-hästars dieselmotor utan fyrhjulsdraft. Att ha en SUV utan fyrhjulsdraft förblir för mig en gåta men smaken är som baken. Den åttastegade dubbelkopplingslådan är kvick och växlar sömlöst och bilen upplevs som pigg. Att ha växelväljaren på sidan av ratten är dessutom en briljant funktion som frigör mycket utrymme i mittkonsolen. GLB trivs bra på motorväg och känns ordentligt ihopskruvad. Ljudnivån i kupén är låg och GLB fungerar alldeles utmärkt som långfärdsbil, särskilt med hänsyn till att förbrukningen sällan överstiger en halv liter per mil om man inte har på tok för bråttom.

På landsväg parerar GLB vägens ojämnheter med finesse och dess kompakta dimensioner innebär att den känns förhållandevis smidig. Vid hårt gaspådrag uppenbarar sig framhjulsdraften och dieselmotorn gör sig hörd men vid mer sansad körning går motorn tyst och jämnt med väldigt lite vibrationer. Styrningen är välkalibrerad och rent generellt är GLB 200d en väldigt avslappnande bil att köra. Att välja till fyrhjulsdraft och en lite större motor hade dock förgyllt hela upplevelsen. Dessutom går det inte att undgå det faktum att det finns mer praktiska samt prisvärda konkurrenter om man inte är så märkesfixerad.

GLB 200d är Mercedes svar på praktikalitetsorienterade konkurrenter som den betydligt billigare [Škoda Kodiaq](#) och den mer äventyrliga [Land Rover Discovery Sport](#). GLB är definitionen av mångsidig vars helhjärtade fokus på funktionalitet gör den till ett attraktivt alternativ i SUV-träsket. I 200d-utförande saknas en del krut och fyrhjulsdraft men det förblir ett relativt prisvärt sätt att ha en stjärna på grillen. GLB är mer premiumorienterad än många av konkurrenterna men saknar det där lilla extra för att motivera prislappen.

Mercedes-Benz GLB 200d SE Edition(2020)

Motor:	2-liters 4:a, diesel, 150 hästkrafter, 320 newtonmeter
Kraftöverföring:	Åttastegade dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft
Acceleration 0-100 km/h:	9,0 sekunder
Toppfart:	204 km/h
Vikt:	1 700 kg
Mått (längd/bredd/höjd):	4634/2020/1658mm
Pris:	359 900 SEK (testbil 416 250 SEK)



BETYG

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

SAMMANFATTNING

Mercedes-Benz GLB 200d tar sig an SUV-djungeln med hårdhandskarna och erbjuder både mångsidighet och praktikalitet. Den känns mer premium än många konkurrenter men om du ändå är i farten bör du slå till på en lite större motor och fyrhjulsdraft. Prispåslaget jämfört med konkurrenterna är inte alltid lätt att motivera.

3.5

★★★★☆

TOTAL POÄNG



14. PROV: Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio – något gammalt, något nytt

Av Marcus Peters

Publicerad 2020-07-27, 08:31

Trots att det knappast behövdes har en av världens vackraste och snabbaste sedaner precis fått ta del av en facelift. Har bilen blivit bättre? Vi reder ut.



VAD ÄR NYTT? Med tanke på bilens sällsynthet på våra svenska vägar känns en ansiktslyftning av Giulia Quadrifoglio inte särskilt brådskande. Modellcykeln säger dock anorlunda och därmed fick märkets toppmodell snällt lägga sig under kniven. De optiska retuschererna är som tur är få och istället har man lagt krut på de områden som har kritiserats tidigare, bland annat infotainmentsystemet. Här har man tagit kritiken på allvar och förbättrat och förnyat systemet för att rycka närmare den tyska konkurrensen.

Även kvalitetsintrycket runt mittkonsolen andas numera italiensk flair med trevligare material, en läderklädd växelspak samt en inramning med den italienska flaggan. Betalar man lite extra monterar italienarna mer än gärna elektriska sportstolar klädda med perforerat läder. Ratten är såklart ny även den och härifrån kan föraren styra en mängd assistanssystem.



Förarmiljön är numera lyxigare än innan med trevligare materialval, en ny ratt och större skärm.

Dessutom har man i samarbete med Bosch utvecklat förutsättningarna för autonom körning enligt Level 2, vilket innebär att man visserligen måste ha händerna på ratten men att bilen tar över ansvaret över accelerationen, inbromsningen och styrningen.

Den sportigt orienterade föraren får nu säkerligen rysningar av obehag av blotta tanken på att tekniken tänker ta ifrån honom/henne ansvaret, men enligt Alfa Romeo själva är det just körassistans kundkretsen efterfrågar mest. Den faceliftade Giulia har därmed alltså en mängd system som filhållningsassistans, dödvinkelnvarnare och kökörningsassistans ombord. Dessutom finns det en adaptiv farthållare, trafikskylt-igenkänning och trötthetsvarnare. Återigen, anledningen till den plötsliga mängden funktioner är såklart att Giulia ska kunna utmana prestandatyskarna.

Detsamma gäller infotainmentsystemet. Här har man valt en betydligt snabbare processor och systemet kan vid sidan om multifunktionsvredet även styras via beröring. Tack vare en något större skärm med högre upplösning kan man numera till och med läsa texten på denna samtidigt som kartmaterialet är avsevärt skarpare i sin återgivning. Dessutom kan föraren avläsa olika data som vridmomentkurvan och laddtrycket.

Styrningen liknar den av en smartphone där man swappar sig fram till den önskade funktionen. Även språkstyrningen med fritextsökning har förbättrats. Bilens internetbaserade uppkopplingstjänster levererar nu trafikvarningar i realtid samtidigt som man för första gången tillhandahåller en hotspotfunktion för upp till åtta apparater.



Optiskt är ändringarna få. En mörk glänsande finish på kylargrillen och speglarna samt mörktonade LED-bakljus tillsammans med nydesignade 21-tumsfälgar avrundar det hela.

Dessutom kan man beställa sin Quadrifoglio i två nya kulörer: Ocra GT Junior samt Verde Montreal som påminner om den karakteristiska mörkgröna kulören hos 70-talscoupén med samma namn. Tycker man att skönsången från det klaffstyrda avgassystemet lämnar en del övrigt att önska kan man med fördel beställa ett nytt avgassystem i titan från Akrapovic.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Motortekniskt är allt precis som förr. Det sexcylindrig kraftpaketet som har utvecklats tillsammans med Ferrari har fortfarande en motorvolym på 2,9 liter och lämnar 510 hk samt 600 Nm. Kraften skickas via en rapp åttastegad ZF-automatlåda till bakhjulen.

Man kan alltså knappast förvänta sig en körteknisk revolution. Precis som i den "gamla" modellen kan man njuta av den perfekta förarergonomin och en känslös bakaxel som slår det mesta bland konkurrenterna. Kraften fördelas mellan höger och vänster bakhjul med hjälp av två kopplingar, beroende på situationen.

Bilens paradgren är dock gränsområdet. Känslorna som uppkommer bakom ratten när man piskar den stora sedanen genom kurvorna i vansinnesfart är ljuvliga, episka och framför allt beroendeframkallande. Så länge man inte har några passagerare med sig vill säga. Man kan nästan garantera att dessa inte kommer att njuta lika mycket av attackkörningen som föraren.

NÖRDFAKTA. Vi vill slå ett slag för bilens magnifika framaxel också. Mängden grepp den erbjuder är nämligen knappt från denna värld. Understöd får den framför allt av en aktiv frontsplitter i kolfiber som sitter under den främre stötfångaren. Från och med 100 km/h öppnas den och ger bättre stabilitet under höghastighetskörning. Enligt Alfa själva är Giulia Quadrifoglio världens enda prestandasedan med detta system.

BORDE JAG KÖPA EN? Det italienska fullblodet är ett intressant alternativ i den tyska kungaklassen. Här står känsla och flair över byggkvalitet och materialval, även om Giulia inte är särskilt mycket sämre än konkurrenterna. Tillsammans med en hel del tekniska uppgraderingar kan Alfian alltså definitivt hålla jämna steg med konkurrensen från AMG, M GmbH och Co.

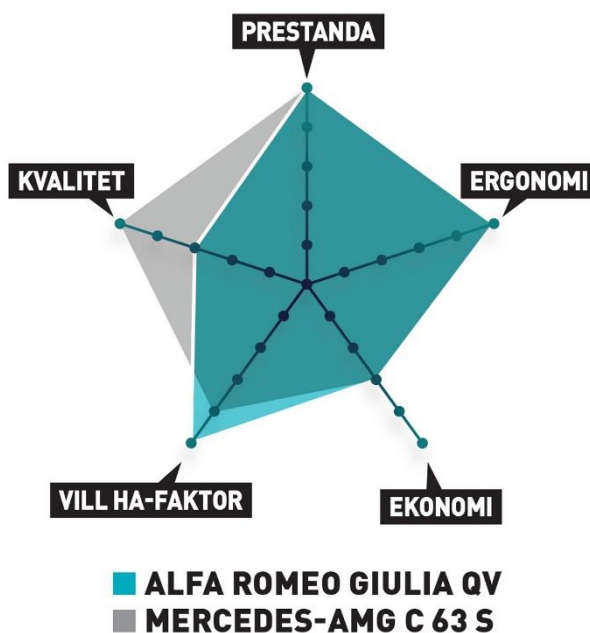
ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO**TEKNISKA DATA**

MOTOR: V6, turbo, bensen,
2 891 cm³, 510 hk vid 6 500
r/min, 600 Nm vid 2 500
r/min. 8-stegad automatlåda.
Bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 639/1 874/
1 437 mm. Axelavstånd 2 820
mm. Tjänstevikt 1 620 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h
3,9 sek. Toppfart 307 km/h.
Förbrukning 9,1 l/100 km.

PRIS: Cirka 825 000:–.
Aktuell nu.

PERSONLIGHET**SUMMERING**

BÄST: Fantastisk motor och kompetent chassi. Många nya tekniska finesser och assistanssystem.

SÄMST: Kvalitetsmässigt fortfarande bakom tyskarna.



Av Marcus Peters

BEARBETNING: Tobias Mersinger /// FOTO: Alfa Romeo

Relaterade artiklar

[Quiz: Sportiga bilmodeller från Tyskland](#)

[Peder: Hallå, är det finansbolaget? Jag behöver 18 miljoner.](#)

[Krönika: Elbilarna är århundradets disruption ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Renault Zoe toppar elbilsförsäljningslistor i Europa ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Ternström: Du behöver adrenalin – och vin](#)

[Krönika: Körcykler är inte 2030, de är bara sååå fossila! ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



15. Peder: Hallå, är det finansbolaget? Jag behöver 18 miljoner.

Av Peder Karlsson, Publicerad 2020-07-26, 08:00

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

"Jag gör en snabbkalkyl och kommer fram till att jag kommer att behöva punga ut med cirka 235 000 kronor per månad."



Koenigsegg Gemera har fått vår krönikör att börja räkna.

Jag var nyligen och hälsade på hos Koenigsegg. Jag och Alrik var där för att spela in ett avsnitt av vår Youtubeserie [Förnuft och känsla](#). Ni som läser denna tidning vet att Alrik står för förnuftet och det är inte helt otippat att det är jag som står för känslan.

Christian von Koenigsegg gav oss en rundtur i fabriken och berättade om allt som har hänt från det att han startade bolaget i tidig tjugooårsålder till idag. Det går inte att bli annat än imponerad av karln. Ödmjukare än ödmjukast och förmodligen en av de smartaste människorna jag har pratat med. Han hittar på egna motorer och egna lösningar som de stora bilkoncernerna med tiotusentals anställda ingenjörer inte är i närheten av, känns det som.

När vi hade tittat runt i tillverkningen fick vi, som första medium i världen, en åktur i nya Gemera. En prototyp såklart, men ändå. Först blev jag otroligt glad över att få åka i den. Sedan blev jag förbannad. Inte på Gemera, utan på alla andra bilar.

Koenigsegg har skapat en dröm med 1 800 hk som gör 0–200 på typ fyra sekunder eller något sådant, med fyra bekväma säten, och åtta (!) mugghållare! Va f-n! Kom igen! Åtta mugghållare!

Har ni läst någon av mina tidigare krönikor vet ni hur viktiga mugghållare är för mig, jag har bokstavligen sålt bilar för att jag har irriterat mig på att det inte finns någonstans att ställa min stora cola zero när jag är och köper snabbmat.

Min senaste Ferrari som ska vara så användarvänlig hade två mugghållare – i baksätet. Ingen fram. Min nuvarande Aventador har en mugghållare, mellan/bakom sätena, den är helt omöjlig att använda om du inte är född med abnorm överörlighet.

Gemera har åtta. Fyra som värmer dryck, och fyra som kyler. Och man når allihop utan att sträcka en enda muskel. Jag blir så förbannad. Förbannad för att jag inte har råd att köpa den. Förbannad för att jag nu kommer att jämföra alla andra bilar jag någonsin sitter i med Gemera.

Sedan började jag tänka lite. Tittar man på hur det ser ut på andrahandsmarknaden går ju faktiskt Koenigsegg upp i pris, ganska dramatiskt dessutom. Det finns till dags dato bara cirka 250 "ägg" på vägarna, och de är väldigt eftertraktade. Jag kanske kan göra en affär här?

Om jag beställer en Gemera och kör runt med den ett tag, borde jag kunna tjäna en hacka när jag säljer den? Brillant! Jag börjar fråga ut Christian om hur en affär skulle kunna se ut och om jag får gå före alla produktionsköer, jag är ju ändå krönikör.

Man får lägga tio procent vid beställning, berättar han. Det är okej, tänker jag, det kan jag lösa. 1,8 miljoner kan jag skaka fram om jag vrider ur alla trasor jag har. De följande 16 ska ju inte fram förrän 2025 när bilen är klar, och då har jag säkert massor av pengar på banken. Det vore konstigt annars.

Sedan kommer nådastöten. En tredjedel ska betalas när produktionen börjar. F-n också. Det betyder att jag måste ligga ute med sex miljoner till, ett par år innan bilen anländer. Det kan bli tufft.

Jag börjar räkna på hur mycket den skulle kosta i finansiering. Om man tänker sig ett generöst restvärdesupplägg med 20 procent i handpenning och 60 procent restvärde på tre år. Har jag råd? Jag räknar lite snabbt och kommer fram till att jag då måste fram med 3,6 miljoner kontant först och främst. Det kan bli problem men det kan gå, ingenting är omöjligt.

Vad blir det för månadskostnad då? Jag gör en snabbkalkyl och kommer fram till att jag kommer att behöva punga ut med cirka 235 000 kronor per månad. När jag först hör siffran i huvudet låter det inte så farligt. Först 3,6 miljoner, sedan 235 000 i månaden. Låter rimligt. Sedan vaknar jag och kommer på att jag inte är vd på Amazon och tjänar 100 driljarder om året. Jag har inte ens råd med en tiondel.

Men samtidigt är det ju ett par år kvar till bilen är klar, med lite inflation och en löneförhöjning här och där kan det gå. Jag tar en! Ingen minns en fegis! Jag ska bara ringa finansbolaget och få krediten godkänd, jag tror inte Christian godtar min signatur annars.

Hallå, är det finansbolaget? Det är Peder igen. Jag behöver 18 miljoner lite snabbt. Snabbt, sade jag!

Ridå.

Relaterad artikel

[Peder Karlsson: Ju billigare bil desto roligare](#)

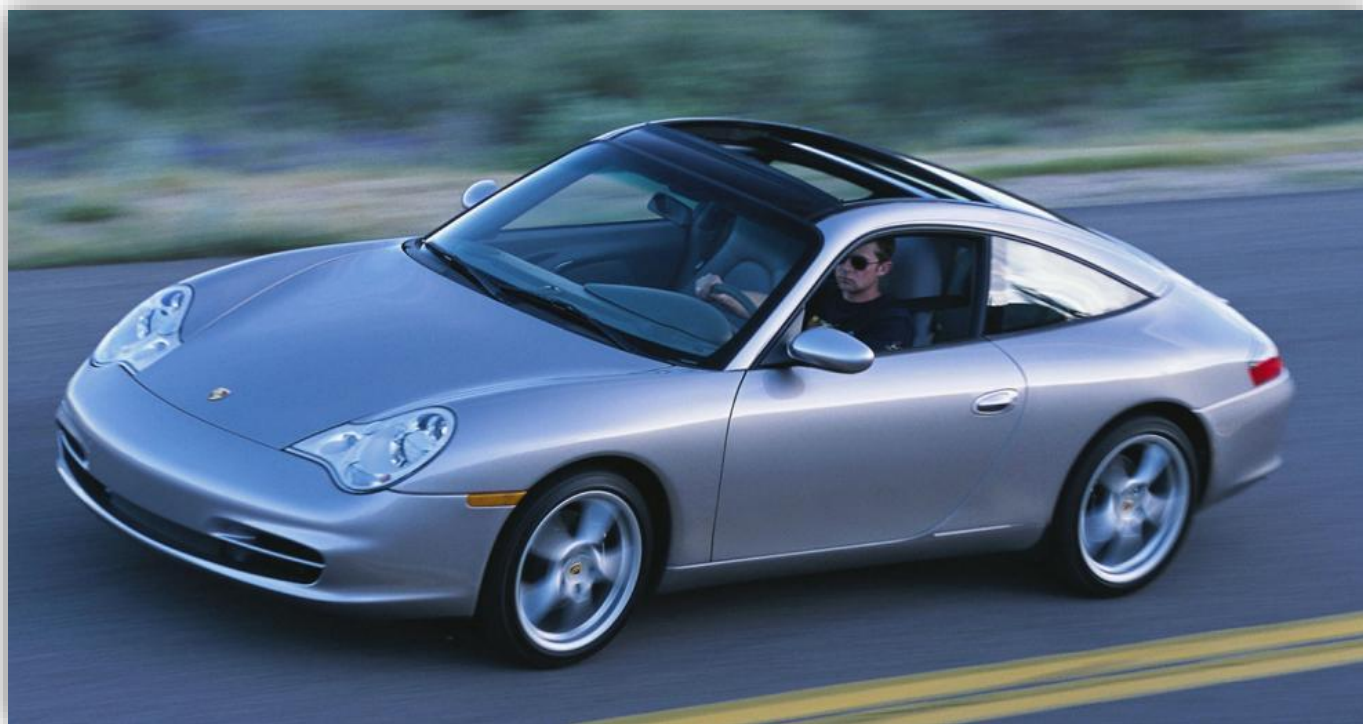
16. Porsche 911 Targa en framtida klassiker: "Börja leta!"

Publicerad 2020-07-26 kl 15:26 TEXT Calle Carlquist

FRAMTIDA KLASSIKER

Den här artikeln beskriver en framtida klassiker och publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2011.

En av Porsches verkligt speciella modeller är egentligen självklar, den bästa 911-varianten?



Det kan vara kontroversiellt att vurma för en modell som allmänt anses ha överträffats av sin efterträdare, därtill med en kaross väldigt få beställde.

Desto större anledning att övertyga om att detta är modellen för framtiden, eller hur?

Porsche 911 i den generation som kallas 996 vände upp och ned på alla kända värden för det klassiska modellnamnet. Luftkylt ut, vattenkylt in. Gamla välkända formen ut, en helt ny in – fast ändå så välbekant. Runda strålkastare ut, en applikation som gemenligen kallats »stekta ägg« in. De i karosskonstruktionen integrerade urtagen för de fem instrumentrundlarna ut, en organiskt svängd inramning in.

Jo, jag hör till den lilla klick som absolut föredrar 996-karossen före 997. Det finns en klar anspelning på de allra första Gmünd-bygggena här och stilen är så delikat, allt annat än boxhandske.

Karossens mjukt välvda och lätt konkava sidor får bilen att se ut som om den vore av glas, ett dyrbart konstverk. 996 gör sig bra i, ja, silver, och det gäller även Targaversionen. Den dök upp sommaren 2001 och fick njuta av en minut i strålkastarljuset.



Häpp! Värsta halvkombin ju ... Baksätenas ryggstöd kan förstås fällas och du slipper vränga ryggen i kors för att lasta genom dörrarna. Detta är den verkliga långfärds-Porschen. På stora bilden har fotografen lyckats fånga Targamodellens karaktär av avvaktande, lätt lömsk slugger.

Idémässigt sett en komplett 911, med stor lucka bak och därtill den fiffiga, genomskinliga »taktargaluckan« som elektriskt sköts bakåt. Rampljuset riktades snart mot Mercedes-Benz 500 SL i stället men nu är det dags att du slår på din ficklampa och börjar leta!



Ingen lucka att ta av som på forna 911, men en snyggt åtsmitande glasbit som ljudlöst glider nedåt, bakåt, utanpå.



Inredningsstilen med påtagligt svängda, lite oregelbundna linjer blev ett kort modeskott. Allting stramades åt i 997.

Porsche 996 Targa 2001–04

Pris 2002 ca 785 000 kronor.

Produktion: 2 693 exemplar.

Snabbfakta: Boxer 6, 320 hk, 6-växlad, toppfart ca 285 km/h, 0-100 km/h 5,1 s.

Törst: 11,1 l/100 km.

Läs mer om:

[Här är Porsche 911 Turbo](#)

[Porschets vinstmaskin: 160 000 rakt ned i kassan](#)

[Porsche 911 Targa i ny specialversion – för 455 000 extra](#)

[Porsche 911 Targa officiell – så ser nya "halvcabben" ut](#)

[Ovanliga nyheten: Porsche 911 finns nu med manuell låda](#)

[Här är nya Porsche 911 Turbo S – kvickare än någonsin](#)

17. Volvos snabba lyxsedan: "Den gör mig till lagbrytare"

Publicerad 2020-07-25 kl 15:22

Text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

160 hästar är nästan ett hån mot svenska bilister som är tvingade att hålla låg hastighet, stod det i Vi Bilägares test.



I 1972 års första nummer av Vi Bilägare fanns ett test av Volvos nya prestigemodell 164E. Bokstaven E betydde att normalversionens dubbla förgasare ersatts av bränsleinsprutning och att 30 extra hästkrafter tillkommit så att maxeffekten nu var uppe i 160 hk DIN.

Biltestare Jan Ullén hade en del positivt men desto mer negativt att anföra om skapelsen och inledde det hela på följande vis:

"160 DIN-hästar i en Volvo låter nästan som ett hån mot svenska bilister som är tvingade att hålla låga fartgränser."

På utsidan var det inte så mycket som skvallrade om förändringarna, men liksom på den enklare 140-serien hade infällda yttre dörrhandtag tillkommit. De var av en typ som skulle följa hela 140/160- och 240/260-serierna ända till slutet 1993.

Ratten var ny (standardtrick 1A vid årsmodellbyten) och hade nu fyra ekrar som inramade "signalringen". Volvos ideliga förändringar av just rattens design under de här modellseriernas levnad borde bli föremål för en doktorsavhandling.

Växelspaken var också av ny, välkommet förkortad sort för mer precisionskänsla och under ytan märktes bland annat att de främre skivbromsarna blivit ventilerade.

Till inredningen förhöll sig biltestare Ullén tämligen sval, trots att läderkläseln såg snygg ut och doftade gott:

”Det ’lyxiga’ i 164s inredning inskränker sig (förutom klädseln) till förkromade låsknoppar på dörrarna (!) och några onödiga blanka detaljer i övrigt. Instrumentpanelen, med sin urmodiga termometer-hastighetsmätare (som fö inte hann med i bilens våldsamma acceleration) ser precis likadan ut som i alla andra Volvobilar och körställningen är precis lika hopplös som alltid.”

Hur var det då med kraften och farten? Visserligen klarade 164E 0–100 km/tim på ”de magiska 10 sekunderna”, men det fanns avigsidor:

”Motorn känns definitivt ansträngd på höga varv och det finns heller ingen rimlig anledning att dra ur motorn på växlarna. På trean får man ett ordentligt skjut i ryggen när gasen trycks i botten i vanliga landsvägsfarter och smidigheten på fyran är utmärkt. Felet är att accelerationen inte kan utnyttjas. Börjar man en omkörning i 70–80 är man långt över fartgränsen innan man hunnit blinka. Den extra omkörningsförmåga, som skulle kunna vara ett säkerhetsplus, gör en till lagbrytare.”

En ny 164E kostade 31 500 kronor och under 1970 hade 2 925 exemplar av den förgasarförsedda 164 sålts. Det gjorde modellen till Sveriges mest sålda ”sexa”. I konkurrentjämförelsen förekom denna gång två tyska vagnar. Den ena var Mercedes-Benz 230 med sexa på 2,3 liter och 120 DIN-hästar, en bil som kostade 32 640 kronor och som hade sålts i 357 exemplar under 1970.

Den andra, Opel Admiral 2,8 H, alltså versionen med dubbla förgasare, kostade hela 35 800 kronor och hade 2,8-liters sexa på 145 DIN-hästar. Den hade sålts i blott 160 exemplar under 1970.

”**Vad gäller utrymmen** och inredning kan man dock lika gärna köpa en Volvo 142 för 8 000 kronor mindre – om man inte är speciellt intresserad av skinnklädsel och blanka låsknoppar”, slöt Ulléns test av Volvos flottaste.

Läs mer om:

[Storförlust för Volvo Cars](#)

[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. 43](#)

[Är sommarfyndet en klassiker?](#)

[Volvo är svenskarnas drömbil](#)

[Kammar hem vinsten för tredje året i rad. 38](#)

[Se bilderna: Så ska polisens nya Volvo XC60 se ut](#)

[Nya mildhybrider på ingång: ”Ett stort steg framåt för svensk polis.” 26](#)

[Volvochefen om elbilarna: Vi behöver förbättra räckvidden](#)

[Håkan Samuelsson tycker elbilsförarna ska kunna köra i åtta timmar utan att ladda. 15](#)

Calle Carlquist

18. Alpine - världssportbilen

Publicerad 2020-07-25 kl 11:45 text **Mårten Carlsson**

Att tillverka samma modell i flera olika länder var Ford tidigt ute med. På femtiotalet kom andra, som exempelvis Renault att börja expandera utomlands i allt större skala. Till och med den lilla franska Alpine blev en internationell kändis.



Alpine grundades 1954 av Jean Rédélé, som redan hade en hel del tävlingsframgångar i bagaget. Att bygga sport och racerbilar på Renault föll sig rätt naturligt - det är ju ändå Frankrike. Sedan var Jeans far och hans svärfar Charles Escouffier båda etablerade Renault-handlare med fina kontakter inom Renaultfamiljen.

Detta var till stor gagn för den unge Jean Rédélé, och det samarbetet fungerade båda vägar. Renault ville profilera sig i motorsport och sportbilsdelen, Alpine i Dieppe kunde leverera det åt dom. Första riktiga Alpinen va A106 baserad på en 4CV-platta, senare kom A108 baserad på Dauphine med Gordinimotorn.





Willys Interlagos Berlinette 1966

1962 började A108 byggas i Brasilien, men den hette varken Renault eller Alpine där utan Willys Interlagos.

Bakgrunden till det är lite komplicerad, men den enkla versionen är att Renault var delägare i det brasilianska Willys, och man gjorde redan Dauphinen i fabriken där.

Interlagosen skiljde sig på en del punkter från originalet också, man gjorde karosserna lokalt hos Willys och det fanns i tre varianter, coupé, berlina och en spider.

Interlagos var Brasiliens första sportbil, men den blev ändå rätt kortlivad. Sista årgången var 1966 och då var den modifierad till att se ut liksom mer som A110, det gjordes totalt 822 Interlagos på de fyra åren.





Nästa satsting - nu med den modernare mer potentia A110 kom att bli Mexico. Här hette den Dinalpin, skälet till det var att den byggdes av statliga DINÁ (Diesel Nacional)

Deras huvudnäring var bussar och lastbilar främst på licenser från Fiat, men man satte även ihop några Renaultmodeller. Dinalpin - en mexikansk sportbil var ett prestigeprojekt för statliga DINÁ.

Dinalpine blev en blygsam framgång. Man började bygga den 1965 och uppdateringarna var lika blygsamma dom. 1970 bytte man 1100-motorn mot en 1300 dito. 1974 var sista årsmodellen för Dinalpin och då hade man gjort 508 stycken. Av dom var 138 av den fyr-sitsiga GT4 versionen och 67 cabrioletter hann också göras.



Ett annat internationellt äventyr Alpine fick vara med på var Bulgarien - Bulgaralpine.

Man hade börjat bygga Renault 8 i Bulgarien i ett samarbete mellan Renault, statliga exportrådet och Metalhim - ett slags industrikollektiv. ETA Bulet hette organisation i sin helhet.

Jean Rédélé blev inbjuden av ETO Bulet vintern 1966 . Man gillade den sportiga Alpinen och ville gärna bygga den också. Då sportbilsmarknaden var ganska ringa i Bulgarien var den mest tänkt att kunna köpas in av klubbar och racerteam. Det handlade givetvis om stor portion prestige och PR också.

Bulgaralpinen skiljer sig också lite grann från originalet, bland annat sattes blinkers i kof ngaren fram.

Uppgifter om hur många Bulgaralpiner som byggdes g r isär så mycket som från 60 till 120 stycken.



I Spanien hade man byggt Renault sedan 1951. Företaget hette Fasa och fabriken låg i Vallaloid. Det kom dock dröja ända till 1967 innan Alpinen hittade dit.

På motoridan s g det lite annorlunda ut än i Frankrike, man uppdaterade inte prestandabiten särskilt ofta. Största motorn som hittade ner i de Spanska Alpinebilarna var en 1397cc motor. Den fanns inte i den franska modellen. Däremot kom Alpinen byggas ett  r extra i Spanien - de sista rullade ut våren 1978.

Läs mer om:

[Fr cka franska polisbilar](#)

[Alpine  teruppst r](#)

[Grattis Alpine!](#)

19. En leksaksbil från Bugatti till alla vuxna barn

Jan-Erik Berggren 24 juli 2020

Vi är många som drömmer om att någon gång få sitta i och allra helst köra en bil från Bugatti. Nu kan det faktiskt bli möjligt även för oss med normala årslöner. Här är Bugatti Baby – en elbil för lite drygt 300 000 kronor.



FILM: https://youtu.be/bXi7T_qk3Fc

På bilsalongen i [Genève 2019](#), det som många befarrar blir den allra sista bilsalongen i det klassiska formatet, visade Bugatti upp den lilla söta elbilen Bugatti Baby II, något större kopia av den klassiska Baby som visades 1926.

Och nu har Bugatti meddelat att Baby II verkligen ska sättas i produktion. 500 exemplar ska byggas av den ensitsiga elbilen. The Little Car Company har hjälpt till att utveckla bilen som Bugatti kallar version av Baby som är som "en trotsig tonåring".

Redan tre veckor efter Genèvealongen hade Bugatti sålt slut på den planerade produktionen.

Den allra första Bugatti Baby byggdes 1926 som en nedskalad version av Type 35. Baby var en present till Ettore Bugattis då fyraårige son Roland. Det var Ettore och den äldre sonen Jean som byggde bilen till Roland. Intresset blev så stort att Baby byggdes och såldes åren 1927 till 1936. Det blev totalt cirka 500 bilar byggda.

Baby byggdes i en skala av 50 procent och åttaåriga barn hade problem att få plats i bilen. Därför har Bugatti nu byggt Baby II i en skala på 75 procent av Type 35. Enligt Bugatti passar bilen för barn från 14 års ålder och uppåt.



Basmodellen har ett batteripaket på 1,4 kWh men det ska också byggas en Vitesse med kolfiberkaross och ett batteri på 2,8 kWh. Alla Baby II får hydrauliska bromsar, differential och olika körlägen. Basmodellen har lägena Nybörjare, med en toppfart på drygt 20 km/tim, och ett Expertläge med en toppfart på 45 km/tim.

Värstingversionen Vitesse har ett speciellt prestandaläge som du kan låsa upp med en Speed Key. Då levereras 13,4 hästkrafter till den 230 kg lätta bilen och toppfarten blir cirka 70 km/tim. 0–60 km/tim kan då klaras på cirka sex sekunder.

Räckvidden på el blir cirka 2,5 mil för basmodellen och dubbelt så långt för versioner med det större batteriet.

Bugatti Baby II kommer förstås att kosta lite mer än en vanlig mopedbil. Den billigaste versionen har ett pris på cirka 300 000 kronor och den störst batteri med Speed Key betyder ett pris på 440 000 kronor. En version för samlare kostar närmare 600 000 kronor. Alla priser gäller för Storbritannien så vi får se vad en eventuell svensk import kommer att kosta.



[GALLERI](#)

[Bugatti Baby II](#)

[6 bilder](#)

20. Förhandlar om superkontrakt värt 2 000 000 000 kronor

Av: Emil Eiman Roslund, publicerad: 31 juli 2020 KL. 20.18

Det nya Lewis Hamilton förhandlar om uppges vara värt över två miljarder kronor.



Sexfaldige formel 1-världsmästaren [Lewis Hamilton](#) närmar sig en förlängning med Mercedes. Det har ryktats om Ferrari, men enligt The Sun är britten nu i förhandlingar om ett nytt treårskontrakt efter den pågående säsongen.

Om han skriver på får han 682 miljoner kronor om året, totalt cirka två miljarder kronor för tre år. Kontraktet som går ut efter säsongen gav honom 454 miljoner kronor om året.

Kan bli tidernas störste

35-åringen behöver vinna fem VM-race till för att tangera Michael Schumachers rekord på 91. Och om britten vinner årets VM blir han delad etta genom tiderna med Schumacher på sju VM-titlar.

– Mitt mål är att fortsätta leverera så länge som jag kan. Jag tror att jag kan köra i minst tre år till, säger Lewis Hamilton.

I helgen avgörs Storbritannien GP på Silverstone.

LÄS VIDARE

[Program för VM i F1 2020 - alla datum och tid](#)

[Nico Hülkenberg gör comeback i Formel 1](#)

21. Lewis Hamilton vann Storbritanniens GP trots punktering

Av: Anna Andersson, publicerad: 02 augusti 2020 kl. 17.28

Lewis Hamilton vann Storbritanniens GP. För sjunde gången. Trots punktering haltade han i mål på tre däck. – Mitt hjärta stannade nästan, säger Lewis Hamilton.



Storbritanniens GP såg ut att bli en enkel resa för Mercedes. Deras bilar var på väg mot en dubbelseger när [Valtteri Bottas](#) drabbades av punktering på vänster framdäck två varv från mål och rasade i resultatlistan. Framför honom skulle [Lewis Hamilton](#) enkelt köra hem en seger.

Men det blev oerhört dramatiskt.

Precis när han skulle inleda det sista varvet drabbades även han av en punktering på vänster framdäck.

– Jag kände mig ändå rätt lugn på något sätt. Teamet informerade mig om Valtteris problem, men han hade tryckt på rätt bra. Jag hade försökt att ta hand om mina under hela loppet, berättar Lewis Hamilton efter sin 87:e GP-seger.

– Mina däck kändes bra och jag trodde att allt var lugnt när jag skulle svänga in på sista varvet.

Men hans känsla var helt fel. Även han drabbades av punktering när han hade ett varv kvar att köra.

– Det bara small i vänster fram på rakan, berättar Hamilton efter racet.



Hamilton vann - på tre hjul

Bakom honom hade Max Verstappen gjort ett extra depåstopp för att kunna ta tävlingens snabbaste varv, men det stora avståndet krympte oerhört snabbt.

– Jag var inte säker på om däcket skulle ramla av eller inte, jag försökte hålla farten och bad för att jag skulle ta mig i mål. Ibland skadar en sådan sak vingen ordentligt och egentligen kanske vi skulle ha stannat, men det var sista varvet, säger Hamilton.

– Jag hörde hur avståndet krympte, jag tryckte på gasen, hade understyrning och försökte bara få bilen i mål. Jag har aldrig någonsin varit med om någonting liknande. Det kändes nästan som om mitt hjärta skulle stanna, kanske var det därför jag var så lugn?

Överlägsen i VM

Den regerande världsmästaren haltade runt sin trehjuling och tog sin sjunde seger i Storbritannien GP, 5,8 sekunder före den jagande Max Verstappen, Red Bull.

– För oss var det tur och otur i ett, Mercedes var för snabba i racet och mina däck såg inte bra ut när det var tio varv kvar, säger Max Verstappen.

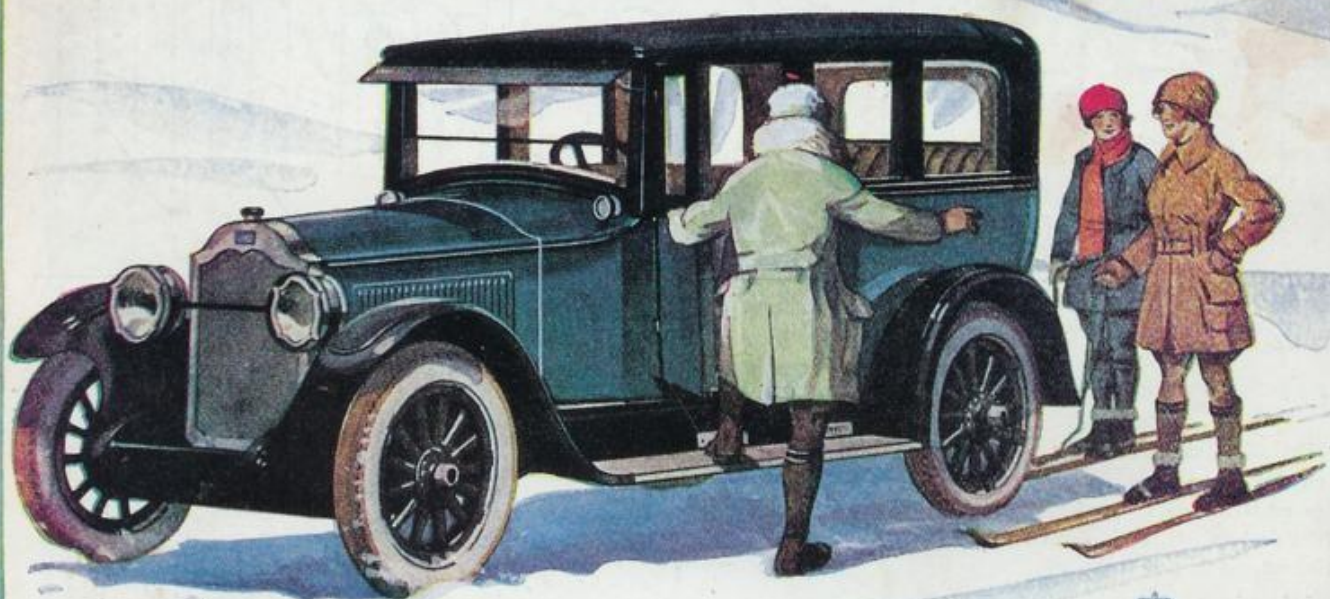
– Sedan smällde Valtteris däck och då gick jag i depå för att kunna ta det snabbaste varvet. Sedan fick även Lewis punktering, det kan man inte veta. Jag är ändå väldigt nöjd med att ta en andraplats.

Bakom honom körde Ferraris Charles Leclerc in på plats tre och Renaults Daniel Ricciardo på plats fyra. Valtteri Bottas slutade elva, vilket gör att han efter fyra lopp är 30 poäng efter Hamilton i kampen om VM-titeln.

För Nico Hülkenberg, som skulle ersätta Sergio Perez hos Racing Point, blev det en tung dag. Han drabbades av motorproblem och kom inte ens till start.

När bättre automobiler kunna byggas, skall Buick bygga dem!

Buick



A.-B. HANS OSTERMAN

Kungl. Hofleverantör

BIRGER JARLSGATAN 18 – STOCKHOLM

Tel. Namnanrop: HANS OSTERMAN.



Norton Dominator 88 Café Racer 1957

SLUT