



Nash Metropolitan 1953–61

1. Förslag om att rejält höja bensinskatten 2021.
2. Northvolt får jättelån för tysk batterifabrik.
3. BMW återkallar flera modeller på grund av fel i styrningen.
4. BMW: Anställda i karantän blir utan lön.
5. Kalldusch för dieselbilar, kan bli 100 000 kronor dyrare.
6. Tesla Model Y är "överraskande snål" i motorvägsfart.
7. Världens största gjutpress ska ge Teslan färre delar.
8. Peugeots GTI-modeller försvinner.
9. Kia visar nya familjebussen Carnival.
10. Ny Ford Mustang kommer 2022.
11. Första intrycken av Renaults laddhybrider.
12. VW:s nya cab en glidarbil i behov av elmotor.
13. Mahindra uppdaterar sin Jeep Wrangler-kopia.
14. Dodge värstingpickis 1500 TRX på väg till Europa.
15. En renodlad nöjesmaskin från Opel.
16. Autobanchis storverk.
17. Quiz: Vad kan du egentligen om Saabs konceptbilar?
18. Tio team till F1 2021.
19. Ericsson kraschade: "Vet inte vad som hände".



1. Förslag om att rejält höja bensinskatten 2021.

Redaktören bytbil 2020-08-18

"Detta förslag bör kastas direkt i papperskorgen"



Caroline Drabe, vd Riksförbundet M Sverige, är kritisk till förslaget.

Redan nästa sommar bör skatten på drivmedel höjas rejält. Det är ett av förslagen som Omstartskommissionen lämnat över till riksdag och regering. Nu sågas förslaget av Riksförbundet M Sverige. "Att i detta läge kraftigt höja skatterna skulle innebära ekonomisk katastrof för väldigt många", skriver förbundet i ett pressmeddelande.

Stockholms Handelskammars Omstartskommission är tillsatt för att utreda hur Sverige bör komma stärkt ur den ekonomiska kris som corona fört med sig. Den består av en stor rad experter inom olika samhällsområden.

Under måndagen lämnade kommissionen över sin slutrapport till riksdag och regering med en mängd förslag. Många har med den svenska trafiken att göra.

Bland annat vill kommissionen skrota satsningen på nya stambanor, elektrifiera tung trafik, införa munskydd i kollektivtrafiken och höja drivmedelsskatterna rejält från och med 1 juli nästa år.

Det sistnämnda förslaget har inte gått väl hem hos Riksförbundet M Sverige (tidigare Motormännen). I ett [pressmeddelande](#) skriver förbundet att "detta förslag bör kastas direkt i papperskorgen".

De menar att bilisters privatekonomi redan i dag påverkas av höjda drivmedelsskatter, höjd fordonsskatt och regelverket för reseavdrag. Att ansvaret för minskad klimatpåverkan då skulle läggas på enskilda bilister anser de vara fel.



Riksförbundet M Sverige.

– M Sverige står bakom en rad åtgärder för att minska utsläppen från trafiken. Vi vet att många av våra medlemmar både vill och försöker göra så bra miljöval som möjligt. Vi arbetar för en utsläppsreduktion i nuvarande fordonsflotta och en utfasning av fossilberoende bilar. Samtidigt kräver vi att skatteuttaget för landets bilägare inte ska öka. Men det kan vara motiverat att omfördela skatter för att styra beteenden och främja teknik som sänker vår klimatpåverkan, säger Caroline Drabe, vd Riksförbundet M Sverige, i pressmeddelandet.

Riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 står de dock bakom. M Sverige anser att den pågående utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa drivmedel är rätt väg att gå.

Vidare föreslår förbundet att skrotningspremien ska återinföras och att premien ska vara högre för bilar med högre utsläpp.

”Men att, som kommissionen föreslår, kraftigt höja bensin- och dieselskatten skulle slå oerhört hårt mot alla de människor som behöver bilen i sin vardag. Vi befinner oss mitt i en pandemi där vikten av bilen har blivit helt nödvändig för många. Pandemin har också medfört stora påfrestningar på människors privatekonomi. Att i detta läge kraftigt höja skatterna skulle innebära ekonomisk katastrof för väldigt många”, skriver Riksförbundet M Sverige.

Omstartskommissionen har genom ekonomiprofessorn Lars Hultkrantz sagt att den rejält höjda drivmedelsskatten skulle drabba glesbygden hårdast. Samtidigt anser kommissionen att det är ett ”övergående problem”.

– När eldriften har slagit igenom sänks transportkostnaden per mil rejält, säger Lars Hultkrantz till [Dagens Industri](#).

Efter en intensiv corona-period, där många andra ämnen hamnat i skymundan, börjar nu alltså debatterna om fordonsskatten alltså bubbla upp till ytan igen.

För två veckor sedan avslöjade Bytbil de nya kraven från Bensinupproret 2.0. Gruppen, som har över en halv miljon medlemmar på Facebook, [öväger att starta ett politiskt parti](#) om de inte får tillräcklig respons.

Relaterade artiklar



Höjer och sänker bensinskatten efter nyår - samtidigt



Nya reseavdraget: 60 öre/km - vid resor över tre mil



”Nya biltullar i city - och 10 000 kr för att skrota bilen”



Missen som fick Bensinupproret att jubla

2. Klart: Northvolt får jättelån för tysk batterifabrik.

Publicerad 2020-08-17 kl 14:43, text Erik Söderholm

Svenska Northvolt får en lånegaranti från tyska staten.



Bilden visar Northvolt Ett, inte den nya tyska fabriken.

Flera stora biltillverkare har börjat samarbeta med Northvolt, bland andra Volkswagen. Även BMW tecknade tidigare i somras ett [nytt miljardavtal med Northvolt](#).

– Det är förstås jättekul att få en partner med sådan kompetens och djup teknisk förståelse, sa Northvoltchefen Peter Carlsson till DN.

Nu får Northvolt en så kallad lånegaranti på 4,6 miljarder kronor, men inte från någon enskild biltillverkare utan från tyska staten. Det innebär att tyska staten går in och garanterar säkerheten upp till en viss nivå. Tanken är att pengarna ska användas både för Northvoltfabriken i Skellefteå och den [nya batterifabriken som ska byggas i tyska Salzgitter](#) i samarbete med Volkswagen.

Klar om fyra år

Den tyska Northvoltfabriken ska stå klar 2024 och komplettera den svenska i Skellefteå med en årlig tillverkningskapacitet på 16 gigawattimmar. Det ska senare utökas till 24 GWh.

Målet med lånegarantin är att investera i ett europeiskt batteriföretag och därmed göra tyska biltillverkare mindre beroende av asiatiska batteritillverkare, som kinesiska CATL och sydkoreanska LG Chem.

Northvolts svenska batterifabrik i Skellefteå ska ha en tillverkningskapacitet på 40 GWh per år. Produktionen ska börja nästa år.

Läs också: [Volkswagen tar nästa steg mot ny batterifabrik med Northvolt](#)



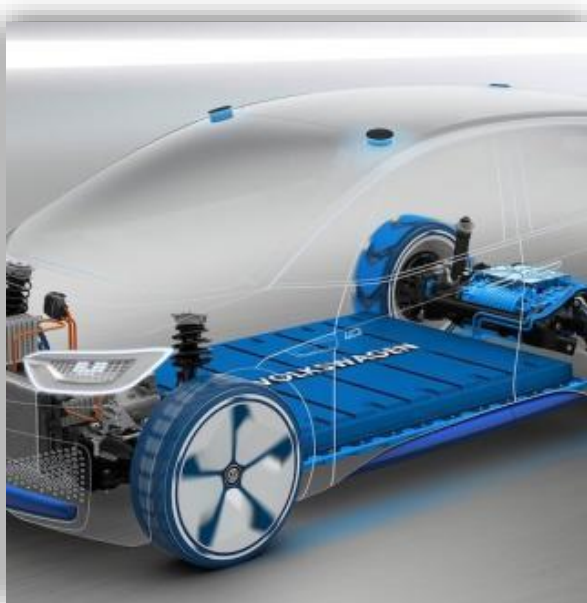
Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Northvolt tecknar miljardavtal med BMW](#)

[Svenska batteritillverkaren Northvolt har tecknat ett avtal med tyska BMW värt två miljarder euro. Från och med 2024 ska batterierna tillverkas och levereras från Northvolts tänkta fabrik i Skellefteå.](#)



[Volkswagen tar nästa steg mot ny batterifabrik med Northvolt](#)

[Nu tar Volkswagen nästa steg i bygget av den nya batterifabriken.](#)

3. BMW återkallar flera modeller på grund av fel i styrningen.

Publicerad 2020-08-18 kl 6:46, text Erik Söderholm

Sex incidenter har rapporterats in, men inga personskador.



Som om det inte vore nog med [BMW:s återkallelse av laddhybrider](#), där batteriet kan kortslutas och ägarna avråds från att ladda sina bilar, kommer nu ytterligare en återkallelse från BMW.

Den här gången omfattas totalt 21 000 bilar världen över av ett fel i styrstaget. I värsta fall kan den felaktigt designade komponenten spricka vilket kan leda till styrproblem och olyckor.

Hittills har BMW rapporterat in sex incidenter på grund av felet – dock har inga personskador uppstått.

Modellerna som omfattas är BMW 3-serie, Z4, X3 och X4 som byggts mellan september 2018 och augusti 2019. Styrstaget kontrolleras på verkstad och om det behöver bytas tar det drygt tre timmar.

Vi söker BMW för att ta reda på hur många bilar som omfattas i Sverige.



Erik Söderholm



4. BMW: Anställda i karantän blir utan lön.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-08-18, 16:00

Biltillverkaren säger nu åt sina tyska anställda som återvänder från semestern att ta ett andra coronatest om de besökt riskländer. Tyskland har sedan tidigare infört obligatoriska test vid gränskontroller för de som besökt ett riskområde. BMW-anställda som testar positivt efter ett andra test måste sätta sig i karantän utan lön.



BMW Group inför nu egna testkrav för sina anställda i Tyskland. De som spenderat sommaresemestern i ett riskområde för coronaviruset måste nu genomgå dubbla tester när de återvänder – ett statligt vid gränskontrollen och ett till 5 dagar senare.

Tyskland återinförde i början av augusti obligatoriska test för coronaviruset för de som besökt riskområden efter att man sett en ökning av antalet smittade i landet.

BMW tycker inte att det är tillräckligt och har krävt att deras anställda ska genomgå ett till så kallat PCR- eller svabbtest av näsa och hals. Testet ska utföras efter fem dagar för att täcka coronavirusets möjliga inkubationstid. Endast efter att de anställda testat negativt får de återgå till arbetet, rapporterar tyska [Automobilewoche](#).

Just PCR-test har tidigare kritiserats för att [en betydande andel visar "falskt negativa" resultat](#). Enligt [en studie från John Hopkins universitet i USA](#) varierar resultatet av PCR-test mycket beroende på vilken sjukdomsdag svabbningen utförs på. Även på den säkraste dagen, den tredje med symptom, visar testet fortfarande fel i 20 procent av fallen.

Experter har därför manat till försiktighet när resultat från PCR-testerna ska tolkas. Om BMW baserat sitt beslut att kräva ett andra test efter 5 dagar på varningarna framgår inte av Automobilewoches rapportering.

Anställda i karantän blir utan lön

BMW avrådde sina fabriksanställda innan industrisemestern inleddes från "privata resor till designerade riskområden om möjligt". Samtidigt meddelade man också att de som efter hemkomst från ett riskområde sätts i karantän får ta kostnaden själv, skriver Automobilewoche.

Det har nu påverkat de som då valde att åka till den spanska ön Mallorca, ett populärt turistmål för tyskar, som nyligen klassificerades som ett riskområde.

När BMW:s anställda gick på semester var Mallorca och stora delar av Spanien inte klassade som riskområden av den tyska staten. Det ändrade sig när regeringen i fredags gick ut med att man klassat hela landet som ett riskområde – med undtag för Kanarieöarna.

– Den som åker utomlands får ta risken att området plötsligt blir ett riskområde när man återvänder till Tyskland och att man måste gå i karantän. Det är exakt vad som har hänt med Spanien, säger en talesperson till Automobilewoche.

BMW rapporterade i början av augusti att en anställd som arbetar administrativt i Leipzig testat positivt för viruset efter att hen kommit tillbaka från sin semester. Den anställde hade tagit ett frivilligt test efter att ha återvänt till Tyskland.

– Vi tog omedelbart de lämpliga åtgärderna, inkluderande att identifiera alla kontaktpersoner på fabriken och skicka dem till hemkarantän och testning, säger en talesperson för fabriken till Automobilewoche.

Alla ska ha testat negativt, enligt talespersonen.



[Bilindustrin är icke fri – coronalån uppe i 1.150 miljarder kronor](#)



[Corona: Den värsta krisen någonsin](#)



[2020 kan bli tuffaste året för bilbranschen sedan finanskrisen](#)

5. Kalldusch för dieselbilar – kan bli 100 000 kronor dyrare.

Publicerad 2020-08-17 kl 19:10, text Redaktionen

Enligt Volkswagens elbilschef blir det riktigt dyrt att rena avgaserna på nya dieselbilar. Det avslöjas i senaste avsnittet av Vi Bilägares podcast.



Lanseringen av Volkswagen ID.3 är den kanske viktigaste någonsin för märket. Efter utsläppsskandalen tänker Volkswagen nu vända blad och storsatsa på eldrift med en mängd nya modeller.

Många av dem ska baseras på den nya plattformen MEB och allra först ut är alltså ID.3. När den utvecklades gjorde Volkswagen klart att den skulle kosta ”som en välutrustad diesel-Golf”.

Även om vår provkörningsbil gick loss på 527 900 kronor är billigare versioner på ingång. Den billigaste lanseringsversionen, ID.3 Life, kostar 434 900 kronor och senare följer modeller med ännu lägre prislapp.

Prischock på dieselbilar

När vår utsände Tommy Wahlström provkörde ID.3 passade han på att fråga Thomas Ulbrich, som är elbilsansvarig på Volkswagen, om prisnivån på ID.3. Han berättar om svaren han fick i [senaste avsnittet av Vi Bilägares podcast](#).

På vår fråga om Thomas Ulbrich är nöjd med prisnivån på ID.3 – mot bakgrund av att man tidigare sagt att den skulle kosta som en välutrustad Golf med dieselmotor – svarade han att bilen också kostar i det härade, från strax över 30 000 euro, på den tyska marknaden.

Dessutom påpekar Thomas Ulbrich att man på sikt kommer behöva höja priset på dieslbilar med mellan 5 000 och 10 000 euro per bil för att bekosta reningen när dieslbilarna måste klara de nya utsläppskraven Euro 7, som ska börja gälla 2022–2023.

Det betyder alltså ett merpris på mellan 50 000 och 100 000 kronor – per bil.

Läs också: [Här är de svenska priserna för VW ID.3 – instegsmodellen dröjer](#)

”Ingen folkelbil ännu”

På Volkswagens tyska sida visar det sig att det går att köpa ID.3 i Tyskland från 32 000 euro med miljöbilsrabatten avdragen. Men med dagens priser på lanseringsversionerna av ID.3 tycker Vi Bilägares utsände Tommy Wahlström att det är en ”folkelbil”?

– Nej, den är för dyr för det i det här utförandet. Men vi får se om de kan pressa priset med enklare utrustning, mindre batteri och klenare motor. Än så länge tror jag den är för dyr för att gå hem hos den breda massan, säger han i [Vi Bilägares podcast](#).



6. Tesla Model Y är ”överraskande snål” i motorvägsfart.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-08-18, 10:14

Nextmove är ett tyskt hyrbilsföretag som specialiserat sig på uthyrning av elbilar. De brukar också med jämna mellanrum utföra tester. Det senaste i raden är ett räckvidds- och förbruningstest i motorvägsfart (130 km/h) av Teslas nuvarande modeller S, 3, X och Y (som kan utläsas SEXY, om man vill). Den Model Y som används är en USA-import.

Alla bilarna är så sportiga det går – Model S Raven Performance, Model X Raven Performance, Model 3 Performance och Model Y Performance men körs i Chill Mode.



Testet genomfördes på autobahn A2 mellan Hannover och Wolfsburg och i de fall det var lite trafik kördes bilarna med autopilot, men om det blev mycket trafik och/eller vägarbeten tog förarna själva över. Nextmove körde bilarna i totalt 225 kilometer.

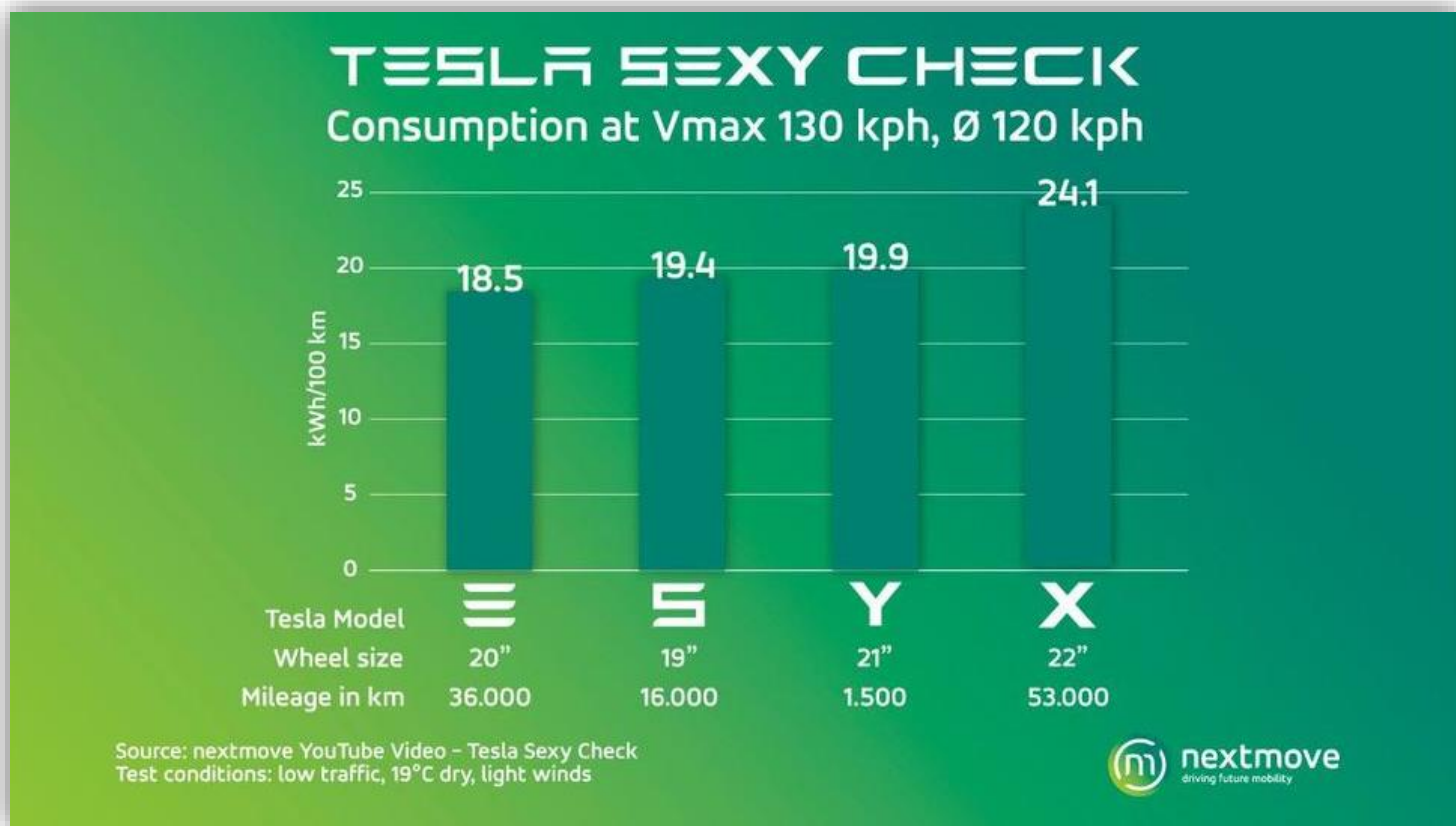


Tesla Roadster 2007–10

– Det senaste tillskottet till Teslasmodellprogram, Model Y, presterade överraskande bra på motorvägen. Men det en jämförelsevis låg förbrukning på 19,9 kWh/100 km, säger Nextmoves vd Stefan Moeller.

Se hela Nextmoves test i spelaren här under.

FILM: <https://youtu.be/Du7XYtPnYpl>



Förbrukningen i testet.



Patrik Lundin

7. Världens största gjutpress ska ge Teslan färre delar.

John Edgren 2020-08-18 08:21

Tidigare otestade dimensioner för gjutning ska ge ett chassi som består av få delar. Utanför Fremont-fabriken installerar Tesla en ny gjutpress som är den största i världen.



Teslas gjutpress som installeras utanför fabriken i Fremont.

Bolagets modeller har genomgått en snabb evolution. Exempelvis designade Tesla sin Model 3 med hela 70 delar i den bakre delen av chassits undersida, detta medan efterföljande Model Y endast har två delar i den sista tredjedelen av undersidan.

Rationaliseringen ger en produkt som dels blir billigare att tillverka och som samtidigt gör bilens struktur starkare – och enligt [Electrek](#) siktar Tesla på att tillverka hela undersidan av chassit i ett enda stycke.

Nyckeln är världens största gjutpress som nu håller på att installeras utanför fabriken i Fremont. Den är avsedd för att gjuta den sista tredjedelen av Model Y-chassits undersida, men Elon Musk har tidigare talat om att rationaliseringarna på Y bara utgör början. Och bolaget bekräftar nu målsättningen att man siktar på ett chassi där hela undersidan utgörs av en gjuten del.

Detta hoppas Tesla åstadkomma innan året är över, samtidigt konstaterar de att detta är en gjutning vars storlek och komplexitet aldrig tidigare har testats. Och Musk har tidigare sagt att det varit svårt att hålla uppe och öka produktionstakten på grund av Model Y:s gjutning.

JOHN EDGREN

8. Peugeots GTI-modeller försvinner, här är ersättaren.

Publicerad 2020-08-17 kl 16:03, text Erik Söderholm

En ny modellserie lanseras – nu är det laddkontakt och elmotorer som gäller.



Efter att Volkswagen lanserat Golf GTI på 1970-talet var det många tillverkare som vill haka på trenden med små och roliga prestandabilar.

En annan klassisk modell som många minns är Peugeot 205 GTI, som startade en lång tradition av GTI-modeller från den franska tillverkaren.

Peugeot lyckades dock inte hålla fanan lika högt för alla GTI-modeller. Nu är modellerna på väg att läggas ned och förmodligen får vi inte se någon mer prestandamodell med GTI-emblem från Peugeot under överskådlig framtid.

Helt slutkört är det dock inte för Peugeots prestandamodeller. GTI-namnet ska ersättas av Peugeot Sport Engineered (förkortat PSE).

Peugeot 508 först ut

Förra året visades konceptbilen [Peugeot 508 Sport Engineered](#) upp, och den fungerar som ett första smakprov av vad vi kan förvänta oss. Modellen är en laddhybrid med dubbla elmotorer som gör 0–100 km/tim på 4,3 sekunder.

Peugeot 508 Sport Engineered har enligt uppgifter till tyska [Automobilwoche](#) fått grönt ljus för serieproduktion och ska sättas i produktion i februari 2021 i begränsad upplaga på 1 000 bilar. Om det blir med exakt samma specifikationer som konceptbilen återstår dock att se.

– Peugeot har sportiga gener och vi vill återuppliva dem, säger en anonym uppgiftslämnare till tidningen.

Peugeot planerar också en 3008 PSE, alltså en suv, som ska presenteras under våren 2021. Dessutom finns uppgifter om en helt eldriven Peugeot e-208 PSE.

9. Kia mot strömmen, visar nya familjebussen Carnival.

Jan-Erik Berggren

18 augusti 2020

Renault har valt att sluta bygga renodlade familjebussar och konkurrenten Ford har följt efter. Då väljer Kia att fortsätta i segmentet. Här är fjärde generationen av Kia Carnival, något så udda numera som en klassisk minivan.



När suvarna blir allt mer populära är det några bilsegment som drabbas. [Mercedes har plockat bort cabrioletversioner](#), några slutar med kombibilar och de allra flesta har lagt ner de klassiska minibussarna.

Men inte Kia. De presenterar i stället en helt ny generation av [Kia Carnival](#), de fjärde i ordningen som börjar säljas i Korea i höst och som kommer till Europa i vinter.

Nu inser Kia ändå vartåt det blåser och designen på nya Carnival, eller Sedona som den heter på vissa marknader, går lite åt suv-hållet. Inte lika mycket som [Peugeot med 5008](#) men visst ser det lite tuffare och kantigare ut.

Nya Carnival byggs på Kias nya plattform för mellanstora bilar och för att ändå distansera sig från ordet familjebuss har Kia i stället valt att kalla Carnival för en Grand Utility Vehicle.

Vi kan se kortare överhäng jämfört med den utgående modeller och A-stolpen har flyttats tillbaka för att ge utrymme för en längre motorhuv. Längre hjulbas har ökat på innerutrymmena. A-, B- och C-stolparna är svarta medan taket svävar lite fritt i karossfärgen. C-stolpen har också en kromlist som förstärkning av profilen.



Carnival ska erbjudas med tre eller fyra stolsrader vilket betyder att den rymmer allt från sju till 11 passagerare. De fyra raderna ryms tack vare att Carnival kliver upp till en total längd på 515 cm. Den andra stolsraden går att få lite extra lyxig med "Premium Relaxation Seat", lite extra lyx och komfort för de som sitter bakom förarplatsen. Om du fäller alla stolarna så går det att lasta totalt 2 905 liter.

Kia packar också Carnival med ny teknik avseende informationssystemet. Allt styrs via en 12,3-tumskärm för förarna och en lika stor skärm i mitten av instrumentbräda för information och navigation. Dubbla skärmar för tankarna till Mercedes nya skärmlösning. Kia satsar också på haptiska skärmar, alltså med en lätt knappkänsla vid funktionen. Det finns också en speciell skärm för klimatanläggningen.

Vill du ha kontakt med baksätesspassagerarna så kan det ske med hjälp av ombordkameror och en separat ljudanläggning. Det går att se och prata med de som sitter allra längst bra direkt från förarplatsen.

Carnival har skjutdörrar och samtliga dörrar kan skötas från förarplatsen med en knapptryckning. Under den nya långa huven finns tre olika motorer att välja på. Det är oklart vilka alternativ som kommer att erbjudas i Sverige men där finns en 3,5-liters bensin-V6:a på 294 hästkrafter, ytterligare en V6:a på 272 hästkrafter samt en ny 2,2-litersdiesel. Alla tre motorer arbetar tillsammans med en åttastegad automatlåda. Däremot saknas hybrider och laddhybrider till Carnival. Kia har förstås samtliga tillgängliga säkerhets- och assistanssystem i nya Carnival och lägger också till Safe Exit Assist. Det går inte att öppna skjutdörrarna om bilen upptäcker att det kommer ett fordon bakifrån.





10. Ny Ford Mustang kommer 2022.

AV BOBBY GREEN 2020-08-18 KL 17:00

Kommer stå sig till 2030



Ford Mustang Generation sex

Fords modell Mustang har nu levt ända sedan 1964. 2015 lanserades den nuvarande sjätte generationen och 2022 är det dags för en ny. Den kommer då att få leva vidare till minst 2030 innan det är dags för en ersättare. Nästa generation kommer att byggas på samma plattform som nya Explorer har. Man räknar med att sälja omkring 100.000 stycken exemplar om året och av dessa är 77.000 coupé-versionen och resten cabben. 2025 ska bilen som lanseras 2022 få sig en liten facelift.

[Doug DeMuro spanar in nya Shelby GT500](#)

[Den ultimata Mustangen?](#)

[Ford Mustang Mach 1 är tillbaka](#)

[Ett mellanting mellan GT och Shelby](#)

[Ford Mustang är återigen världens bäst säljande sportbil](#)

[För fjärde året i rad](#)



11. Första intrycken av Renaults laddhybrider: "Känns harmonisk!"

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-08-18, 14:27

Magnus Fröderberg är trakterna kring Arlandastad norr om Stockholm och kör triss i Renault Clio, Megane och Captur.



Tjena Magnus, var är du och vad gör du?

– Jag befinner mig norr om Stockholm i trakterna kring Arlandastad och har hittills kört elhybriden Renault Clio och laddhybriden Renault Captur. Renault vill såklart norpa åt sig en del av den växande andelen laddhybridkunder, så det är verkligen hög tid att presentera dessa bilar.

Trevligt! Någon som överraskar så här långt?

Clion överraskar positivt och är faktiskt riktigt trevlig att köra! Mjuk och fin i gången och drivlinan känns harmonisk och välkalibrerad.

Captur då?

Tyvärr är det inte lika härligt att ratta laddhybriden Captur. Ganska stötig körupplevelse och elmotorn känns lite trött. I hybridläget är Captur visserligen ganska pigg men det rycker onödigt mycket i drivlinan emellanåt.

Vad händer nu då?

Nu ska vi käka lunch, och sedan ska jag hoppa in i Renault Megane som delar drivlina med Captur.

Du kör ju en Volkswagen Passat GTE till vardags, kommer du byta ut den mot en Renault nu?

Jag avaktar med att svara på den frågan till jag har kört Megane, men den måste imponera stort i så fall!

När får vi läsa om detta äventyr då?

Ordentliga provkörningar på alla tre bilar kommer både i tidningen och på sajten inom kort!

SVENSKA DAGBLADET

12. VW:s nya cab en glidarbil i behov av elmotor.

la Wadendal, publicerad 2020-08-18 kl 19:30

En cabriolet i augusti? Jodå, det går att ha suffletten nedfälld i säkert minst en månad framöver. Volkswagen har sågat av taket på sin suv T-Roc och fött fram en riktigt bra sufflettförsedd glidarbil. Men det finns minus – förbrukningen och utsläppen.



Cabrioleten T-Roc saknar något väsentligt: Volkswagens nya mildhybridteknik. Men störtbågen fälls automatiskt upp vid en olycka.

Parar man en suv med en cabriolet så blir bebisen en T-Roc med sufflett. Ett smart drag av Volkswagen. Med en sådan supergenetik – den ofattbart populära biltypen suv i kombination med möjlighet att sänka taket under soliga dagar – bäddar bilföretaget för att de cabrioletsugna kommer att bli förtjusta. Dessutom är priset för basversionen av det här ekipaget riktigt hyggligt – 350 000 kronor.

Det där med att vara innehavare av en cabriolet är verkligen speciellt och något som man vill unna alla en gång i livet. Att trycka på knappen på mittkonsolen som fäller ner suffletten påminner testföraren om de lyckliga dagar när hon var ägare av en taklös bil – hur små vindpustar tar tag i lockarna och dofterna från omgivningen når näsan utan problem.

Det är en fantastisk frihetskänsla. Just sufflettfällningen tar ynka 9 sekunder och kan göras i hastigheter upp till 30 kilometer i timmen. Att få på taket igen tar ytterligare två sekunder så man hinner gott och väl klara sig undan regndroppar om vädret skulle slå om. Lädersätena i den välutrustade R-Line-version som vi fått låna är väldigt bekväma, och förarstolens elektriskt inställbara svankstöd – som är standard – kan anpassas perfekt efter de flesta ryggar. Därbak är det lite trängre men det märks framförallt när man kliver in i och ut ur den här tvådörrarsbilen. Riktigt långa personer kanske inte kommer att trivas i baksätet under en väldigt lång färd. Men så här i coronatider med restriktioner är en två timmar lång resa till sommarstugan alldeles lagom, förstås.



Testbilen är välutrustad och lädersätena med ljusa sömmar är ytterst bekväma.

Under provkörningen avverkar vi en rad kurviga landsvägar i det halländska landskapet – i ett lugnt tempo, så som en cabriolet bäst avnjuts. T-Roc-cabben smeker vägen och styrningen är mjukt följsam. Volkswagen har stagat upp chassit ordentligt för att undvika det som är typiskt för cabbar, nämligen minskad vridstyvhet.

Även om det tar emot att fälla upp suffletten när det är 23 grader varmt så offerar vi oss för konsten och gör detta – man måste ju testa hur det är att köra cabrioleten när vädret inte är så tillåtande. Resultatet är faktiskt riktigt bra, det känns nästan som att ha ett vanligt tak på bilen. Inget märkbart buller från däck eller väg, och inget "gnek" i suffletten.

Interiören i cabrioleten ger inga större överraskningar – det är lika strikt och avskalat som det brukar vara i en modern Volkswagen. I centrum finns åttatumsskärmen där man med fingret sveper fram olika tjänster. Bilen är ständigt uppkopplad och har en online-enhet med ett integrerat e-simkort.

Undrar du vad namnet T-Roc egentligen betyder? Den fantasifulle kan få associationer både till den köttätande dinosaurien T-Rex från krita-tiden och det brittiska glamrockbandet med samma namn från 1960-talet. Dinosaurierna kan vi lämna därefter men en del med rock'n'roll har det faktiskt att göra – åtminstone enligt Volkswagen som tycker att den här bilmodellen ger lite mer sådant i tillvaron. T:et i namnet visar bara att T-Roc hör hemma i bilmärkets suv-familj – även syskonen Tiguan och Touareg har ju den här begynnelsebokstaven.

Sannolikt kommer 18-åringen i familjen att tjata sig blå för att få låna det här taklösa ekipaget under sommarmånaderna. Mamma och pappa behöver i så fall inte oroa sig speciellt mycket – säkerheten är på en mycket bra nivå i den här bilen i likhet med andra modeller från Volkswagen. Men det skadar ju förstås inte att påminna den unga föraren om att en cab helst ska framföras i lagom glidartempo och inte förväxlas med en racerbil.



Det går att få antingen 17-tums eller 19-tumsfälgar till T-Roc-cabben.

Adaptiv farthållare är standard och det finns en störtbåge som automatiskt fälls upp om en olycka skulle inträffa. En hel räckta av förarstöds- och säkerhetssystem kompletterar – standard är bland annat nödbromsfunktion, filhållningsassistent, parkeringssensorer och trötthetsvarnare. Precis som många konkurrenter tar dock Volkswagen extra betalt för den i mitt tycke viktiga funktionen döda vinkeln-varnare (Blind Spot Sensor). Det går att köpa till ett paket som ger denna och även varning för bakomvarande trafik (Rear Traffic Alert), nödhjälpsassistent (Emergency Assist) och kövarnare (Traffic Jam Assist) – det kostar då 13 300 kronor.

Bagageutrymmet på 280 liter är förstås inte mycket att skryta med, men den som är ute efter en cabriolet har troligen inte ett rymligt packutrymme högst på prioriteringslistan.



Den smidiga automatlådan är ett stort plus i testbilen som förbrukade strax över 0,8 liter milen. R-Line-versionen har adaptiv farthållare som standard.

CO₂-utsläpp: Volkswagen T-Roc 1,5 TSI: 160 g/km

EU:s mål 2020: 95 g/km

NOx-utsläpp:

Euro 6-normen: 60 mg/km

Volkswagen T-Roc 1,5 TSI 150 DSG: 33,5 mg/km

Skulle man behöva frakta hem en nyinköpt soffa från Ikea är det inga problem – det går att häkta på en dragkrok (tillval) och bilen får faktiskt dra hela 1 500 kilo. Dragpaketet som också innehåller backkamera och parkeringsassistent kostar dig 9 900 kronor extra.

Tyvärr har den här fina cabrioleten inte Volkswagens nya mildhybridteknik, som ger både lägre förbrukning och mindre utsläpp. Den finns än så länge bara i den nya generationen av modellen Golf. I Sverige erbjuds ett enda motoralternativ för T-Roc cabben, och det är 1,5 litersmotorn på 150 hästar. Vid blandad körning ska den enligt den nya WLTP-körcykeln förbruka 7,1 liter bensin per 100 kilometer vid blandad körning. Under vår provkörning snittade vi dock strax över 0,8 liter milen. Detta i kombination med 160 gram koldioxidutsläpp per kilometer gör att den taklösa T-Roc:en tyvärr har långt kvar till miljögodkänt. Hoppas vi får se en elektrifierad motorlösning i cabrioleten framöver.

Specifikationer | Volkswagen T-Roc 1,5 TSI 150 DSG Convertible R-line

Grundpris:	346 900 kr (basversion 386 900 kr).
Förbrukning (blandad):	7,1 lit/100 km (enligt WLTP).
Koldioxidutsläpp:	160 g/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	33,5 mg/km (WLTP).
Motor:	4-cyl, 1,5 l bensin.
Kraftöverföring:	automat, framhjulsdraft.
Skatt:	6 190 kr/år.
Max effekt:	150 hk vid 5 000–6 000 varv/min.
Max vridmoment:	250 Nm vid 1 500–3 500 varv/min.
Tjänstevikt:	1 605 kg.
Längd/bredd/höjd:	426/181/151 cm.
Bagage:	280 liter.
0–100 km/h:	9,6 sek.
Toppfart:	205 km/h.
Max släpvagnsvikt:	1 500 kg.



Cabrioleten T-Roc smeker vägen och styrningen är mjukt följsam.

Motor/växellåda

Betyg: 5 av 6

Lagom stark motor som sköter sig fint under hela veckan med sol och perfekt cabväder. Smidig sjustegad automatlåda och välfungerande start/stopp-system.

Ekonomi

Betyg: 4 av 6

Volkswagens för närvarande enda cabriolet i sortimentet är en riktigt bra bil och basversionen relativt billig. Men årsskatten ligger på över 6 000 kronor, och det för tillfället låga bensinpriset lär ju inte vara för evigt.

Miljö

Betyg: 3 av 6

Nja, kanske inte värsta miljöboven men heller inte godkänt när det gäller utsläpp. Hoppas Volkswagen slänger i en mildhybrid snart.

Köregenskaper

Betyg: 5 av 6

Här frestas man att använda den gamla klassiska biljournalistklyschan ”den ligger som ett strykjärn på vägen”. Det gör den tack vare en låg tyngdpunkt och ett tak som bara väger 53 kilo.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Volkswagen har ett av marknadens absolut bästa förarstöds- och säkerhetssystem, och den vanliga suven T-Roc fick fem stjärnor i Euro Ncap. Plus för störtbågen som automatiskt fälls upp vid en olycka. Döda vinkeln-varnare är dock ett tillval.

Helhet

Betyg: 5 av 6

Metamorfosen från suv till njutbar cabriolet är riktigt lyckad, och unik – den här bilen har inga egentliga konkurrenter.

Två rivaler



Audi A5 Cabriolet TFSI Proline S tronic

Pris: 511 400 kr.



Mini Cooper S Cabrio

Pris: 247 900 kr.

Ia Wadendal

Feber

13. Mahindra uppdaterar sin Jeep Wrangler-kopia.

AV BOBBY GREEN 2020-08-18 KL 15:20

Det här är nya Thar



FILM: <https://youtu.be/fjyKx18S5SU>

Mahindra fortsätter att strunta i att de inte får kopiera Jeep och presenterar nu nya Thar, som i princip exakt ser ut som en gammal Wrangler. Thar har dock lite tjockare stötfångare fram. Kunderna kan välja mellan tre stycken olika taktyper - fast monterat med tyg som går att rulla bak, hard top eller tygtak som går att fälla ned som en cabriolet. Även insidan osar gamla Wrangler och förutom en pekskärm på sju tum finns här även fejk-kolfiber. Man kan få bilen med plats för fyra eller sex personer.

Under huven finns det två stycken alternativ - antingen en bensinfyra på 2,0 liter som ger 152 hästar eller en dieselfyra på 2,2 liter som ger 132 hästar. Till dessa kan man få manuell låda eller en sexstegad automat. Fyrhjulsdraft är standard.

Thar lanseras i Indien den 2 oktober men vad den kommer att kosta är oklart. via Cardekhoauto.mahindra.com +

14. Dodge värstingpickis 1500 TRX på väg till Europa.

Jan-Erik Berggren 18 augusti 2020

Jodå, det blir en lansering av nya tuffa Dodge Ram 1500 TRX i Europa. Det meddelar importören AEC Europa som nu ska testa och anpassa TRX för europeiska regler.



FILM: <https://youtu.be/kMXXL5fZTEY?t=285>

Det är den fristående importören AEC Europa som plockar alla Dodge- och RAM-bilar från USA till Sverige. Nyligen lanserades Dodge RAM 1500 TRX – en värstingpickup med en 6,2-liters V8:a på hela 702 hästkrafter. Motorn utvecklades till en början för [Dodge Challenger Hellcat](#) och används även i [Dodge Durango SRT Hellcat](#) samt i [Jeep Grand Cherokee](#). Men det är första gången den här V8:an används i en pickup.

Nu meddelar AEC att de planerar att anpassa 1500 TRX till Europa och sälja den via sina 125 bilhandlare runt om i Europa. Efterfrågan på den här typen av pickuper är stor även i Europa och AEC hoppas mycket på TRX.

– Vi är väldigt optimistiska tack vare en stadigt ökande efterfrågan på högprestandapickuper. Vi tror därför att den här väldigt unika modellen i RAM-serien ska bli populär. Nu ska bilen testas så att vi ser att den klarar kraven och vi hoppas att de första leveranserna kan ske redan i december i år, säger John R.F. Muratori, vd på AEC Europe i ett pressmeddelande.



Tidigare har FCA-koncernen avslöjat att de ska begränsa produktionen av 1500 TRX till endast 702 exemplar, en siffra som plockats från effektuttaget på 702 hästkrafter. Lyckas du inte komma över någon av de bilarna finns alltid 1500 TRX utan den häftigare RAM-specifikationen.

RAM 1500 TRX ska klara 0-100 km/tim på cirka 4,5 sekunder och ha en toppfart som är begränsad till närmare 190 km/tim.

I USA ska de 702 bilarna i Launch Edition säljas för 90 000 dollar. De utrustas då med ett speciellt system som räddar drivlinan ifall bilen lättar från marken. Troligen ett väldigt bra assistanssystem.

Enligt Dodge är det här den mest kraftfulla pick-upen på den amerikanska marknaden. Det närmaste vi kommer i Europa är väl [Ford F150 Raptor](#) på i sammanhanget ynka 450 hästkrafter.



15. En renodlad nöjesmaskin från Opel.

Text: Robert Lagerström

Publicerad: 2020-06-26 kl 09:45

Skulle Opel verkligen ha råd att bygga en sportbil? Nja, det var inte solklart när man började skissa på en nätt litet ekipage 1962. I företaget visste man dock att det fanns en marknad för en billig och sportig bil samtidigt som man ville skaffa sig en sportig bild. Tre år senare stod en första prototyp färdig. Den kallades för Opel GT, visades upp på Frankfurt-mässan och fick positiva reaktioner. Man var på rätt spår! Fortfarande var dock oddsen för modellerna skulle bli verklighet dåliga.



Förnuftig grund

Allt ändrades när man kommer fram till att produktionen kunde effektiviseras. Sålunda användes chassit från Kadett samt Rekords motor och växellåda. Men än var inte allt klappat och klart.

Nu började det käbblas om var kraftkällan skulle sitta. Vissa inom Opel ansåg att dess placering hade en obefintlig betydelse för köregenskaperna, och ville ha långt fram, vilket teknikerna satte sig emot.

I sann demokratisk anda byggdes används två bilar. Den ena hade spisen placerad som hos Kadett medan den andra fick den bakåtflyttad med runt 40 centimeter. Bägge ekipagen hårdtestades på Nürburgring av Porscheföraren Hans Herrmann, som inte oväntat föll för den bakre motorplaceringen. Och så fick det bli.

Opel GT började tillverkas under hösten 1968. Liksom Corvette var den formmässigt inspirerad av GM:s konceptvagn Mako Shark II, men var i mångt och mycket en standardbil, trots den läckert sportiga kostymen. Dessvärre fick den ett kort liv. Efter en effektstrykning via nya avgasregler tog strängare säkerhetsbestämmelser slutligen död på modeller 1973.



LÄCKER LOOK. Svepande linjer och en långsträckt, böljande motorhuv. Så utsågs också GT till "Årets Cabrio 2007", av 21 motorjournalister och bilerexperter som föll för den "utsökta formgivningen". Kanske information sloganen för 1960-talets GT fortfarande? "Nur fliegen ist schöner" (att flyga är det enda som är bättre).

GT på amerikanska

Och det skulle dröja förvånansvärt länge innan den återuppväcktes. Inte förrän 33 år senare presenterades en modern version, en prototyp som avtäcktes i Genève 2006. Den tillsammans över Lotus-baserade Opel Speedster, som hade dykt upp runt tusenårsskiftet.

Den här gången byggdes dock Opel GT inte i Tyskland utan i USA, närmare bestämt i Wilmington, Delaware. Där sattes även klon Saturn Sky samt syskonet Pontiac Solstice samman. I Red Line-utförande var Sky identisk med de bilar som skulle säljas i Europa under namnet Opel GT.

Men var nykomlingen något att ha? Ja, absolut! Under den breda, långa och fronthängda motorhuv lurade nämligen ett litet krutpaket, och fyrcylindrig turbomatad spis på 1.998 kubik. Den kunde klämma ur sig 264 hästar och gör noll till 100 km / h på 5,7 sekunder. På andra sidan Atlanten hade den identiska modellerna Saturn Sky Red Line avverkat kvarts-milen på 13,9 sekunder.

Stadig konstruktion

Den längsmonterade kraftkällan i aluminium var en version av 2,2-literfyran L850 med kamaxelkedja. Den debuterade i Opel Astra coupe 2000, drev även nämnda Speedster och hade utöver turbo variabla kamaxlar och direktinsprutning. Samma motorblock hittades för övriga i några modeller från Saab.

Även om spisen stod i centrum låg chassit inte långt efter. Det var konstruerat av hydroformade ramrör i stål, formade av vatten under extremt högt tryck. Rören hade därefter svetsats och limmats ihop med pressade ståldetaljer, samtidigt som även sidobalkarna var hydroformade. Detta gav ett mycket vridstyvt chassi. Emellertid klockade ekipaget i drygt 1.330 kilo, det var en hel del och cirka 300 pannor mer än gamla Opel GT.



KRUTPAKET. Långt bak i motorrummet lurar turbospisen, som tillhör bilens allra starkaste sidor. Litereffekten är upphissad till 132 hästar per liter, vilket är klart respektingivande.

Prisvärd roadster

I Sverige kostade nykomlingen från 299.000 kronor. Det var ett attraktivt pris och redan före försäljningsstarten 2007 såldes 70 bilar med leverans före sommaren. Kunderna fick då en snygg, öppen roadster med bakhjulsdrift, diffbroms och en femväxlad manuell låda. Både antispinn- och antisladdsystemet var urkopplingsbart.

Inuti tillgång den lilla sportbilen begränsade utrymmen för två personer. Föraren får åla sig ned i det tunna sätet där höga dörrsidor och en kardantunnel ser rörelsefriheten begränsad. Ratten är bara ställbar i höjdlid och växelspaken kunde ha suttit något lägre. Kort sagt bör man inte vara för välväxt. Och bagageutrymmet? Nja, det rymmer i bästa fall några matkassar. Så är också GT en renodlad nöjesmaskin.

Stor potential

Den kräver dock och viss tillvänjning. Styrningen är tung, växellådan rå och kopplingen okänslig. Motorn är stark men känns inte alltid sportbilsrapp. Även om turbon alltid är på bettet saknas lite svar och varvillighet, vilket delvis beror på utväxlingen.

Fjädringen är ovanligt mjuk för biltypen. Det gör att ekipaget kan uppträda något gungigt, män sväljer till andra sidan villigt de flesta av underlagets ojämnheter. Styrningen är snabb men filtrerar bort väl mycket väginformation.

Men låt oss inte bara klaga! Opel GT har ändå en rapp motor som levererar, ett välbalanserat och kontrollerat chassi samt breda sulor som klistrar fast bilen i asfalten. Den klarar kurvkörning i hisnande hastigheter och tack vare diffbromsen kan den med urkopplat antisladdsystem pressas till kontrollerade bakvagnssläpp. Kul!

Ekipaget kan dock bli ännu mer underhållande. Enkla insatser som ett sportavgassystem och en omprogrammering av motorn gör att GT verkligen vaknar till liv.

Då räcker den riktigt långt.



INGEN LYX. Inne i bilen är det tämligen trångt och materialet som public är plast. Sikten framåt, genom den låga vindrutan, begränsas av den långa motorhuven. På förarplatsen bullrar det en hel del och nedcabbat går färden tämligen dragfri upp till runt 90 knyck.





ONT OM PLATS. Den klunsiga suffletten ligger tryggt nedpackad och stjälar samtidigt bagageutrymme. Nu får man bara plats med ett par matkassar, eller dylikt, i det svårarbetade utrymmet runt bensintanken. Men visst är akterpartiet snyggt att se på?

SNABBA FAKTA

Opel GT

Kaross: 2-dörrars, 2-sitsig cabriolet.

Motor: GM L850, längsmonterad rak fyra, turbo, 1.998 cc.

Max effekt: 264 hk / 5.300 rpm.

Max vridmoment: 353 Nm / 2.500-5.000 rpm.

Transmission: Bakhjulsdrift, femväxlad manuell låda.

0-100 km / h: Cirka 5,7 sekunder.

Toppfart: 229 km / h.

Förbrukning: 9,2 l / 100 km.

Nypris: 299.000 kr.

Styrkor

+ **UNDERHÅLLANDE.** Synintrycket av GT är brett, lågt och sportigt. Så är det också ett smidigt och rappt ekipage som ligger som ett strykjärn i kurvorna. Den lättkörda motorn och det fina chassit ger mycket valuta för pengarna. Och det maffiga vridmomentet ser till att förarna inte saknar och sjätte växel.

+ **INTERIÖR.** Kupén ger begränsad rörelsefrihet men ändå och hyfsad komfort. Instrumenteringen är förstås mer amerikansk än tysk, lite billigt plastig men samtidigt rak och ärlig. GT utger sig inte för att vara en dyr premiumbil, utan står för vad den är - en liten sportbil med en ganska låg prislapp.

Brister

- **PROBLEM.** 2014 var inget bra år för GM. Då återkallade man nästan 16 miljoner bilar, varav en del hade ett defekt tändningslås som gjorde att funktioner som broms- och styr-servo samt krockkuddar slutade fungera under färd. Detta ledde till flera dödsfall. Även Opel GT genomförades av bristerna, närmare bestämt 77 bilar i Sverige, från och med årsmodell 2008.

- **SÄKERHET.** GT är inte världens mest betryggade fordon. Visst har den två krockkuddar men saknar sidokuddar och huvudskyddsgardiner. Inte heller är den utrustad med störtbåge, men enligt Opels tekniker ska vindruteramen skydda tillräckligt vid en rundslagning. Hmm ...

- **SUFFLETT.** Tygtaket manövreras med handkraft och är tungt och klunsigt. Det krävs och brottningsmatch samt flera vändor runt bilen inom taket ligger stuvat i utrymmet bakom sätena. Risken är dessutom stor att exempelvis suffletten och rutorna inte hamnar rätt i förhållande till varandra. Procedurer gör lämpligast utan publik.

- **BAGAGEUTRYMME.** Opel GT rymmer två personer och minimalt med prylar. Med taket nedfällt gym bara drygt 60 liter i det extremt svårstuvade utrymmet runt bränsletanken. Det innebär några matkassar eller liknande, inte en kabinväska, den är för stor. Å andra sidan är en bil och en nöjesmaskin för kortare turer under soliga dagar.

TIDSLINJE**Opel GT**

1968 Efter en ganska utdragen process börjar Opel GT-producenter i Kadett-fabriken.

1973 Modellen går i graven efter 103.463 tillverkade exemplar. Cirka 80.000 av dem såldes i USA.

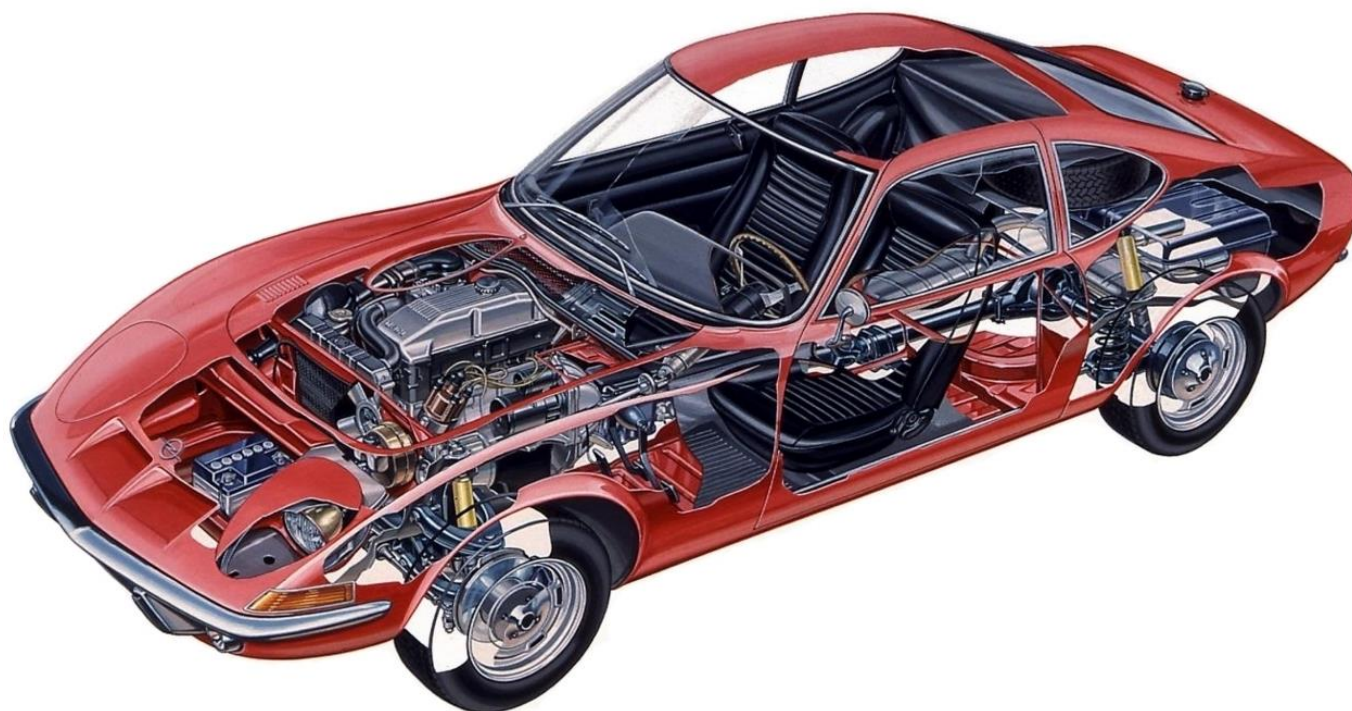
2001 Opel Speedster byggs av Lotus och förkroppsligar stealth-design på fyra hjul.

2006 Efter torrt 30 år gör GT comeback genom den nya bilen, som är sportig på riktigt.

2010 Opel GT slutar tillverkas. Av totalt 7.519 bilar byggdes bara två stycken detta år.

2016 GT Concept blickar mot 60-talet GT men har mittmonterad frontmotor, sekventiell sexväxlad låda och bakhjulsdrift.

2018 För att fira 50-årsjubileet planeras tillverkning av GT Concept. Men så blir det inte.



1968. Opel GT börjar tillverkas.



2006. Comeback för Opel GT efter 30 års uppehåll.



2016. Opel GT Concept visades som en möjlig efterträdare, men fick aldrig grönt ljus för tillverkning.

Citatet

"GT - en bil som inte är menad att vara förnuftig över huvud taget. Här står bilkörning i fokus, ingenting annat."

Bilsport 5/2007

Uppgraderingar

Faktum är att GT måste lite hjälp för att blomma ut. Enkla ingrepp som sportavgassystem och omprogrammering av motorn gör underverk för körbarheten. Inte bara för att göra ökar utan för att spisen blir mer harmonisk. Den som vill fullborda sin bil skaffar högprestandadäck och sportigare stötdämpare.



Pris

När produktionen av GT lades ned, i svallvågorna av finanskrisen, hade det tillverkats 7.519 exemplar, varav bara 303 stycken under 2009 och 2010. Med andra ord är det de två första årsmodellerna som ska - om man får tag i en GT, vill säga. På begagnatmarknaden finns det bara några få exempel på att välja på.

Priserna börjar på cirka 120.000 kronor och vandrar upp mot 180.000, beroende på skick och miltal. Motoroptimeringar och annat påverkar förstås notan.

ALTERNATIVEN

Audi TT. Denna sportiga, öppna roadster kostade nästan 60.000 kronor mer än GT. Motorn ger 200 hästar och ett vrid på 280 Nm.

BMW Z4 30i. Till 2009 växte tysken och blev en större och tyngre bil. Den raka sexan på tre liter kan klämma ur sig 258 hästar.



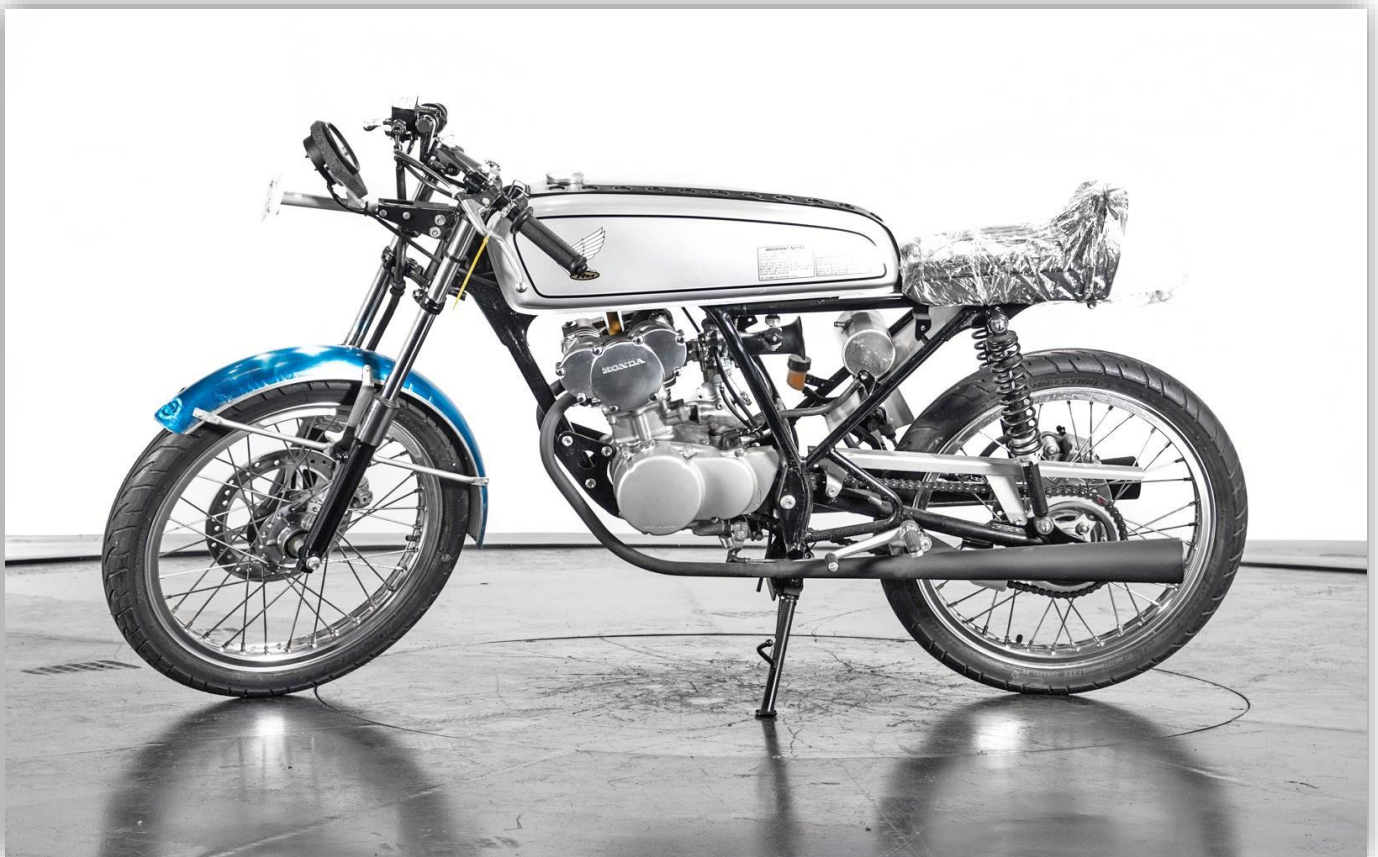
Audi TT Roadster



BMW Z4

Jag korthet

- + Högklassigt chassi
- + Underhållande motor
- + Snygg att se på
- Lite rå och oborstad
- Mjuk fjädring
- Omständlig sufflett



2004 Honda CB 50

16. Autobanchis storverk.

Publicerad 2020-08-18 kl 7:00

Text Mårten Carlsson

Med hela fyra meters längd var A111 den största bil Autobianchi gjorde!



Ursprungligen fanns Bianchi, en cykeltillverkare som grundats redan 1885. Deras första bilar gjordes 1899 och vid sidan av det gjorde man lastfordon, motorcyklar och dylikt.

Efter andra världskrigets slut kom man inte igång med personbilar igen - inte på egen hand. 1955 gjorde man ett avtal om samarbete med Fiat och Pirelli och med dessa storföretag i ryggen kunde man göra bilar igen, nu under namnet Autobianchi.

Märket kom att fungera lite som ett bollplank hos Fiat. Här testade man nya idéer, som framhjulsdrift, hatchbackkarosser till exempel.

Framtidens småbilar skulle ha framhjulsdrift, det hade man förstått när Austin Mini slog igenom stort. Fiat hade aldrig gjort något sådant. Deras första bil med det var Autobianchi Primula 1964.

Primulan lade grunden för en ny liten småbil som skulle komma 1969 - Fiat 128.

Men parallellt arbetades det på en Autobianchi i samma division. En väldigt liten fyrdörrars sedan. Trots att den skulle konkurrera direkt med 128:an, fick den godkänt. Men utvecklingen begränsades starkt. Formen - en kompakt men ändå elegant liten sedan tog mer eller mindre direkt från den skrinlagda typ 123. Ett övertag mot 128:an var att man tog den större motorn på 1,4 liter från Fiat 124.



Autobianchi A111 presenterades i stort sett samtidigt som Fiat 128. Den mätte fyra meter i längs och 160cm över bredden. Det var en av de minsta fyrdörrars bilar som gjorts, men samtidigt den största modell någonsin från Autobianchi.

Dante Giacosa stod som konstruktör för båda modellerna, och här blir det mer tydligt vad som menas med Autobianchi som Fiats bollplank.

A111 var en udda bil, mer åt köpare som ville ha det annorlunda, Fiat 128 var tänkt att bli - och blev - en storsäljare. Den hade man lagt extra krut på, till exempel hade Dante lyckats pressa ner formatet ytterligare 15 centimeter.

Trots sina likheter och starka släktskap stod sig A111 rätt slätt mot de nya Fiatmodellerna, som ju till stora delar härstammade ur just Autobianchi. 1972 ansåg man att det inte fanns plats för den udda A111:an mer, då had man byggt drygt 57000 exemplar av den. Fiat 128 kom att byggas runtom i hela världen i olika tappningar ända fram till 2003.



Autobianchi Bianchina 1957 - 62

17. Quiz: Vad kan du egentligen om Saabs konceptbilar?

Publicerad 2020-08-07 15:57

Saab hade gott om kluriga idéer och udda lösningar men många av dem blev aldrig verklighet. Här har du chansen att kolla dina Saabkunskaper!



[Starta quizet!](#)

Läs mer om:

[Quiz: Testa dig själv – hur bra koll har du på Saab?](#)

[Vad kan du om Saabs historia?](#)

[Quiz: Hur bra koll har du på Saab?](#)

[Upp till bevis – här är tio frågor som alla Saabnördar borde ha koll på.](#)

[Den sista Saab-bilen auktioneras ut via sajten Bilweb Auctions](#)

[I juni släpptes nyheten om att "den allra sista Saaben" ska auktioneras ut. Nu är det klart att bilen, en 9-3 Aero Sedan Turbo4 kommer att auktioneras ut via sajten Bilweb Auctions i oktober. 6](#)

[Nevs bilar kan köra i sidled](#)

[360-gradershjulen är en uppfinning från samarbetet med Protean Electric.](#)



18. Tio team till F1 2021.

19 augusti, 2020, kl. 20:07 av Anna Andersson

Samtliga tio team som nu kör i F1 har skrivit på det nya concordeavtalet för F1 2021. Det gäller till och med 2025.



Mercedes är kvar så Lewis kan vinna titel nr 8 (TT)

Samtliga klarade sig också inom deadline vilket ger dem en rejäl bonus.

– Vi är väldigt glada över att vi redan i augusti har ett långsiktigt avtal med samtliga team, säger F1:s VD Chasey Carey.

– Alla fans vill ha en tajt racing, action hjul mot hjul och att alla team ska ha en chans att nå prispallen. Det nya avtalet tillsammans med de nya reglerna för 2022 lägger grunden för att det ska bli verklighet. Det kommer att skapa en omgivning som är ekonomiskt rättvis och som kommer att stänga den lucka som finns mellan teamen på banan.

Värt att notera att detta inte är någon garanti för att alla team finns med till 2025. Ett team som lämnar besked före den 31 mars behöve rinte vara med påföljande år och det sker utan några böter. Så den 31 mars 2021 är sista datum för att lämna till F1 2022.

F1 2021 – och ännu fler lopp 2020

När det gäller årets säsong så pratas det om ytterligare en förändring i kalendern. Om att Turkiets GP gör comeback, för att sedan följas av två deltävlingar i Bahrain och därefter en avslutning i Abu Dhabi i mitten av december. Det skulle i sådant fall ge oss 17 lopp.

Vem hade trott det i maj?

Vem är snabbast i F1 historien?

F1 har krönt tidernas snabbaste förare.

Eller de snabbaste förarna de 37 senaste påren.

Detta sedan man jämfört en massa data.

En märklig lista som följer här.....

Snabbaste mannen i F1-historien (TT)

1. Ayrton Senna
2. Michael Schumacher
3. Lewis Hamilton
4. Max Verstappen
5. Fernando Alonso
6. Nico Rosberg
7. Charles Leclerc
8. Heikki Kovalainen
9. Jarno Trulli
10. Sebastian Vettel

Här rankas Schumacher före Hamilton, men sett till rekord kommer britten snart ha fler än tysken. Han tog [ett till i söndags och har nu 88 segrar. Schumacher mäktade med 91.](#)

Nå väl det är oerhört svårt att jämföra förare från olika tidsepoker eftersom de alla har haft olika förutsättningar. I detta fall kan jag leva med topp tre, men det finns ett par namn som jag saknar på den listan. Alain Prost, Niki Lauda, Ronnie Peterson, Mika Häkkinen för att nämna några.

Vilka saknar du?

Det känns inte helt genomtänkt att släppa en lista med Heikki Kovalainen och Jarno Trulli, inte för att jag har någonting emot någon av dem personligen, men är de snabbare än Prost?



19. Ericsson kraschade: "Vet inte vad som hände".

Av Anna Andersson, publicerad söndag 23 aug kl 2020, uppdaterad 2020-08-24 kl 07.20

Marcus Ericsson drömde om en seger i Indy 500. Den drömmen gick i kras på det 25:e av de 200 varven. – Det känns oerhört hårt, säger han.

Svensken låg med i täten av klassikern Indy 500 och bilen tycktes fungera riktigt bra. Han hade tagit sig upp till plats åtta och hade stora förhoppningar om att kunna avancera ännu mer. Då hände det som inte fick hända.

Svensken tappade bakändan på bilen, gick i muren och höger bakhjul började brinna.

Lågorna slog ur bilen samtidigt som Ericsson klättrade ur den.

– Det kändes så bra, men plötsligt tappade jag bakändan. Jag måste analysera det och se vad det var som hände, säger Ericsson till NBC.

Ännu en krasch

– Det kändes väldigt bra där ute. Detta var verkligen en överraskning. Jag lyckades nästan ta in den igen. Detta är oerhört synd, speciellt när du har en så bra bil, det kändes som om vi hade kunnat vara med och slåss om segern. Det är en enorm besvikelse.



FILM: <https://www.aftonbladet.se/a/jd8m1L>

Även halvsvenske Oliver Askew kraschade illa efter ungefär halva loppet, han tappade kontrollen över bilen och slog in i säkerhetsbarriären. Han fick hjälp ur bilen och fördes till det medicinska centret.

– Jag tappade luften en stund, men i övrigt är jag okej, hälsar Askew via NBC.

Andra segern för Takuma Sato

Totalt åtta förare bröt det händelserika loppet på över 500 miles, lite mer än 80 mil, och i täten blev det en tuff kamp mellan två mycket rutinerade förare. Den före detta F1-föraren Takuma Sato, 43, som vann Indy 500 år 2017 och Scott Dixon, 40, som vunnit fem mästartitlar i IndyCar och en seger Indy 500 (2008). Dixon hade ledningen, men Sato gjorde en perfekt omkörning i kurva ett och tog över ledning. Dixon jagade honom varv efter varv, till dess att Satos teamkollega Spencer Pigot kraschade rejält ett par varv från mål.

Det gjorde att tävlingen avslutade bakom säkerhetsbilen och japanen Sato tog sin sjätte seger i IndyCar, hans andra i Indy 500. För Scott Dixon betyder detta att han utökar sin ledning i mästerskapet. Graham Rahal slutade trea.

– Herregud, vi hade fältets bästa bil, men det var tufft, säger Takuma Sato till NBC efter loppet och han tackade bland annat teamägaren och talkshowvärden David Letterman.

– Det var ett oerhört jobb av hela teamet

Rosenqvist avancerade

[Felix Rosenqvist](#) hade en tung kväll i Indianapolis. Han hade problem med inställningarna på bilen och även om han hade ledningen i ett par varv tillbringade han stora delar av loppet långt ner i fältet. Till slut körde han in på plats tolv vilket gör att han avancerar till plats 10 i mästerskapet. Ericsson faller däremot ner till plats tolv i sammandraget.

– Vi kom i mål två platser bättre än vi startade, men jag tror ärligt talat att det fanns mer i bilen idag, säger Felix Rosenqvist.

– Jag lär mig fortfarande det här med ovalracing; det är den stora akilleshälen just nu. En 12:e plats är ingenting att jubla över, men det är ändå ett stabilt resultat. Vi tog oss igenom racet och det är bara att komma tillbaka starkare nästa år.

IndyCar fortsätter nu till St Louis för två lopp i kommande helg.

MOTORNYTT

SLUT