



ZIL 111 1964–67

1. VW:s batteripartner satsar på två framtidstekniker.
2. GM och Honda går in i ny allians.
3. Suven för ryska dignitärer.
4. Renault Twingo Electric en av de billigaste elbilarna.
5. Peugeots nya elbil.
6. PROV: BMW X1 xDrive 25e.
7. Hopp med liten Bugatti Chiron.
8. LA Auto Show flyttar utställningen till maj nästa år istället.
9. Lotus avslutar samarbetet med Williams.
10. Det här är Brabham BT62R.
11. Jeep Wrangler 4xe avtäckt.
12. Mercedes-Benz eActros på vägarna.
13. Mitt bilintresse är i princip noll.
14. Borgward Isabella 1954–62.
15. Grovkörning med Remjohan.
16. Ford Mustang Cobra Jet 1400 visar upp sin styrka.
17. Sebastian Vettel klar för Aston Martin 2021.
18. Två masskrascher i starten av Formel 1 på Mugello.

1. VW:s batteripartner satsar på två framtidstekniker.

Johan Kristensson.

2020-09-04 17:00.

En anod av litiummetall och fastfaselektrolyt. Volkswagens batteripartner Quantumscape kombinerar två framtidstekniker. Nu går bolaget mot börsen.



Volkswagens samarbete med Kalifornienbaserade Stanford-spinoffen Quantumscape började redan 2012. I juni 2018 tog det ordentlig fart med en investering på 100 miljoner dollar, motsvarande cirka 880 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Syftet med VW:s investering var att skaffa sig tillgång till batterier med fastfaselektrolyt (solid-state på engelska). Vid tidpunkten för investeringen hade Quantumscape ett par hundra patent relaterade till tekniken.

I somras var det dags igen. VW puttade in ytterligare 200 miljoner euro, med målet att driva fram gemensam utveckling av tekniken.

Nu står det klart att Quantumscape kommer att noteras på New York-börsen, via ett samgående med ett så kallat "special purpose acquisition company" (SPAC), som heter Kensington Capital Acquisition Corp. Syftet med noteringen är att få in kapital till kommersialisering av tekniken. Totalt drar affären in cirka 700 miljoner dollar för Quantumscape, [enligt Bloomberg](#).

Gör sällskap med Nikola och Fisker

Quantumscape är det senaste bolaget i en lång rad att börsnoteras på detta vis. Lastbiltillverkaren Nikola, lidartillverkaren Luminar samt elbiltillverkarna Fisker och Canoo har redan gått samma väg.

I ett vanligt litiumjonbatteri är det en våt eller gelliknande elektrolyt som sköter jontransporten mellan de båda elektroderna, anoden och katoden. I ett fastfasbatteri är elektrolyten i stället i fast form.

VW har tidigare sagt att bolaget planerar för [batterier med fastfaselektrolyt i bilar kring år 2030](#). Tekniken ska enligt VW erbjuda både längre räckvidd och kortare laddtider. 80 procents laddning ska kunna uppnås på under en kvart.

[Enligt Daniel Brandell, batteriforskare på Uppsala Universitet](#), brukar fastfasbatteriets främsta förtjänst annars vara säkerhetsaspekten.

400-500 Wh/kg

På sin hemsida anger Quantumscape att deras teknik möjliggör en energitäthet mellan 400 och 500 Wh/kg. Det är ett rejält skutt jämfört med dagens bästa litiumjonceller av NCM- eller NCA-typ på omkring 260 Wh/kg.

Men den höga energitätheten förutsätter även en anod av litiummetall. I dagsläget används vanligen grafit eller grafit med inslag av kisel.

Litiummetall har mycket hög energitäthet. Men i ett vanligt litiumjonbatteri med våt elektrolyt har en sådan anod hittills varit allför riskfylld, eftersom det bildas utväxter som leder till kortslutning. I kombination med en keramisk fastfaselektrolyt menar dock Quantumscape att de kan skapa ett batteri som håller över tid.

Bolaget satsar på att starta produktion redan 2024.



JOHAN KRISTENSSON

[Nytt samarbete ska ge svenska batterier i världsklass](#)

2. GM och Honda går in i ny allians.

Felix Björklund.

2020-09-04 15:53.

Nu avslöjar GM och Honda att de ska utveckla bilar tillsammans. "Alliansen kommer hjälpa båda företagen att skynda på investeringen i framtidens mobilitet", säger Mark Reuss på GM.



GENERAL MOTORS
HONDA

"Ensam är inte stark", det var budskapet från Fiats förre chef Sergio Marchionne. De sista åren innan Sergio Marchionne gick ur tiden kämpade han med att försöka hitta en samslagspartner för FCA-koncernen.

Numera har det italiensk-amerikanska konglomeratet gått ihop med franska PSA under paraplynamnet Stellantis. Tillsammans har gruppen fjorton olika bilmärken i dag.

Några som hittills har varit ensamma är GM. Bolaget uppvaktades ett tag av just FCA – men gav kalla handen. Dock verkar GM ha ändrat synen på allianser sedan dess. I ett pressmeddelande avslöjar den amerikanska jätten att de nu lägger grunden för en ny Nordamerikansk bilallians, [detta tillsammans med japanska Honda](#).

Läs mer: [Polestar 2 kör om Tesla Model 3 – sålde flest i Sverige och Norge](#)

I det förslag som ligger, och där det finns en avsiktsförklaring, ska de båda tillverkarna dela plattformarkitekturer, samt drivlinor. Därtill ska bolagen koordinera inköp, forskning, utveckling samt tjänster för uppkoppling.

GM och Honda har sedan tidigare diskuterat olika partnerskap, men då har det handlat om bränslecellsteknik och eldrivlinor. Men nu ska alltså även vanliga förbränningsmotorfordon inkluderas. Planeringen påbörjas omedelbart, och tanken är att den nya alliansen ska börja jobba tillsammans med utveckling i början av nästa år.

De båda företagen har en historia av samarbeten. I april kom nyheten att Honda ska utveckla två el-bilar på GM:s nya plattform samt använda den Detroit-baserade tillverkarens nya batteriteknik. Den nya alliansen innebär alltså detta partnerskap fördjupas.

FELIX BJÖRKLUND

3. Suven för ryska dignitärer kommer med mc-eskort.

John Edgren.

2020-08-20 kl 11:45.

Den skottsäkra limousinen Aurus Senat togs fram för Putin. Nu avslöjar Rysslands patentverk bilder på suv-versionen Aurus Kommendant, med en tillhörande eskort-motorcykel.

Sovjet-medborgarnas fordonspark erbjöd få valmöjligheter och ett begränsat benutrymme, men ledningen såg till så att unionens dignitärer kunde färdas i stil, utan att sprida en trist vardagsstämning under paraderna.



Aurus Kommendant med tillhörande eskort-MC.

Redan 1958 släppte GAZ "måsen", M13 Chaika vars USA-inspirerade design bara befann sig några år efter ärkefiendens tillverkare. 1977 introducerades uppföljaren M14. Men från 1985 dominerande tillverkaren ZIL istället i segmentet, med de sista exemplaren byggda så sent som 2010.

Läs mer: [Biltillverkarnas nya erbjudande: Skottsäkra fordon direkt från fabrik](#)

Uppföljare till Aurus Senat

Men Vladimir Putin ville ha en ny limousin av modernt snitt och 2013 började Moskva-baserade Nami att utveckla Aurus Senat. Den skottsäkra sedanen visades för allmänheten 2018 och då meddelade man att bilen skulle följas av en suv-version samt en minibuss.



Nu rapporterar [Carscoops](#) att Rospatent, Rysslands myndighet för immaterialrätt, har publicerat bilder på suven Aurus Kommandant – samt en tillhörande eskort-motorcykel. Bilen är som sitt modellsyskon byggd på plattformen Modified Modular Platform. Drivlinan utgörs av en bensen-V8 på 4,4 liter med dubbelturbo, som ska ge runt 590 hästkrafter och 880 Nm. Den är kopplad till en niostegad automatväxellåda.

MC:n blir eldriven

Tanken är att suven ska lanseras under 2022. Det finns dock inte mycket information om eskort-motorcykeln. Den ska vara märkt Aurus men är sprungen ur en prototyp utvecklad av Rysslands statliga forskningscenter tillsammans med Kalashnikov-gruppen.

Den visades 2017, då med en boxermotor som gav toppfarten 250 km/h – men enligt Denis Manturov, minister för industri och handel, kommer eskort-motorcykeln att ha en helt elektrifierad drivlina. Den förväntas finnas i handeln 2022-2023.



Aurus Kommandants tillhörande eskort-MC.

4. Renault Twingo Electric en av de billigaste elbilarna.

Mattias Rabe, 4 september 2020.

Tidigare i år presenterades Renault Twingo som elbil. Nu är det säljstart i hemlandet Frankrike och vi får därför för första gången en bild av prissättningen. Men i Sverige är den inte aktuell.



Drygt tre och en halv meter långa [Renault Twingo](#) har kastat ut bensinmotorn och bensintanken (bensinversionen finns dock kvar som alternativ) för att ersätta dessa med en elmotor på 81 hästkrafter och 160 newtonmeter samt ett litiumjonbatteri på 21,3 kWh.

Twingo Electric, som även går under namnet Twingo Z.E., kommer vid blandad körning cirka 18 mil per laddning enligt WLTP-körcykeln, och runt 25 mil vid stadskörning (siffrorna ser ut att inför försäljningsstarten ha skruvats upp till 19 respektive 27 mil). Denna lillebror till [Renault Zoe](#) har en ombordladdare som kan hantera effekter på upp till 22 kW men precis som sin storebror i föregående generation saknas teknik för snabb likströmladdning (något Zoe alltså har möjlighet till i dag i och med nya generationen).

I september är det dags för Twingo Electric att börja säljas i Frankrike och priserna har därmed offentliggjorts. Från 21 350 euro (motsvarar 221 000 kronor) går den loss på vilket innebär att prislappen är ungefär densamma som den för konkurrenten [Seat Mii Electric](#) (20 869 euro vilket motsvarar 216 000 kronor). I Sverige börjar Mii Electric på 264 900 kronor.

Priset är för övrigt runt 40 000 kronor lägre än för "syskonbilen" [Smart Fortwo EQ](#).

För de 221 000 kronorna får man instegsversionen Life. För 24 250 euro (251 000 kr) når man upp till Zen-varianten som har luftkonditionering och 7-tums infotainmentskärm. Ytterligare 1 300 euro (totalt motsvarande 265 000 kr) och man får Intens-varianten med 15-tumshjul och fler uppkopplingsmöjligheter. Toppversionen heter Vibes och innehåller 16-tumshjul, dekalerad utsida samt säten i delläder. 26 450 euro kostar den vilket motsvarar 274 000 kronor.



Under 2019 såldes 86 486 stycken Renault Twingo i Europa och var med det kontinentens fjärde bäst säljande minibil bakom [Fiat Panda](#), [Fiat 500](#) och [Toyota Aygo](#).

I Frankrike tror man att den europeiska Twingo Electric-försäljningen ska kunna uppgå till 25 000 exemplar årligen. Det räcker inte på långa vägar för att ta sig förbi Fiat 500 som i fjol sålde i 175 000 exemplar i Europa och som nu dessutom har kommit i ett helt nytt utförande med elektrisk drivlina.

Sverige kommer inte att hjälpa till att höja Twingos försäljningsciffror eftersom Twingo Electric, liksom bensindrivna Twingo, inte ska säljas i vårt avlånga land. I stället får svenskarna fortsätta att sikta in sig på [Renault Zoe](#) som kostar från 359 900 kronor.



[Renault Twingo Electric \(Twingo Z.E.\) 2021](#)
[46 bilder](#)

SVENSKA DAGBLADET

5. Peugeots nya elbil får svetten att tränga fram.

Julia Brzezinska Publicerad 2020-09-01.

Kompaktsuven Peugeot e-2008 erbjuds för första gången med elmotor. Men vad är det egentligen, en elbil ut i fingerspetsarna eller mer som en vanlig bil med elmotor och hur mycket ombordservice kan man egentligen förvänta sig av en elbil?



Det krävs ett skapt öga för att särskilja e-2008 från vanliga 2008.

Lejonemblemerna är metallicblå och diamantgrillen i fronten är lackad i samma färg som bilen.

Svetten pärlar sig i pannan.

Jag har precis missat avfarten till närmaste laddstation. Räckvidden minskar snabbt i motorvägsfart åtta, sju, sex... fem kilometer återstår när nästa möjlighet att svänga av E4:an ges. Den pressade situationen gör att jag av misstag byter menyspråk till franska och eftersom bokstaven ö saknas i det franska språket går det nu inte att skriva Norrköping i navigationen. "I-cockpit" heter Peugeots programvara. Är den användarvänlig? Inte alls. Är den idiotsäker? Nej.

När jag söker efter laddstolpar dyker en Teslaladdare upp som förstahandsalternativ. Hur tänkte Peugeot nu? De andra förslagen är vanliga vägguttag med långsam laddning. Med den hastigheten skulle vi få tillbringa halva helgen på parkeringen.

Att veta hur långt man kommer och var man kan ladda batteriet måste ändå vara det viktigaste i en elbil. Frågan är då varför Peugeot inte gör detta tydligare för föraren? Men ögat får söka för länge på mätartavlan för att se räckvidden. Förväntar man sig att bilens navigation eller de rekommenderade apparna ska lotsa en till närmsta laddstation kommer man att bli besviken.



Gillar man inte I-Cockpit kan man spegla sin mobiltelefon på pekskärmen med Apple Carplay eller Android Auto.

I Peugeots app hänvisas man vidare till en annan app för att hitta laddstationer och enligt den finns inga laddplatser på Södermalm i Stockholm. Men det stämmer inte.

Att ombordservice och information om laddstolpar är dålig är inget unikt för Peugeot.

Biltillverkarnas egna lösningar för att hitta laddning är inte de bästa. Med ett undantag, du kan säkert lista ut vilket märke jag tänker på. Många använder sig i stället av oberoende appar som Chargemap eller Plugshare.

Låter det krångligt? Ja, för det är en tröskel att ta sig över.



Fyrkantig ratt har blivit Peugeots signum på senare tid. Instrumentbrädan har 3D-effekt.



Synkron elmotor driver e-2008. Räckvidden uppges vara 32 mil.

Men om Tesla lyckas minimera tröskeln varför lyckas inte de andra? För att Elon Musk & co har ett eget nätverk av laddstolpar.

I en Tesla slipper du krångla med appar och laddkort eftersom stolpen känner av vem som laddar. Bilen har stenkoll på var laddstationerna ligger och meddelar i god tid när det är dags att tänka på refrängen.

Det får mig att tänka på när Ericsson och Nokia marknadsförde mobiltelefoner som man kunde surfa och skicka bilder med.

Det var häftigt fram till att Apple lanserade Iphone.

Åter till e-2008. Man trivs bakom ratten och får snabbt en känsla för var bilen börjar och slutar vilket inte alltid är fallet med fransk design. Bilen ser glad och levande ut tack vare färg, form och de långa sabeltandsliknande ledlamporna i fronten.

Elmotorns reaktioner är mjuka och snabba på samma gång. Att parkera i trånga utrymmen kan vara svettigt eftersom vissa moderna bilar med dubbelkopplingslåda rycker till när man lägger i en växel oavsett hur mjuk man är på foten. (Dubbelkopplingslåda är en mer bränslesnål automatlåda där man har kopplat ihop två manuella växellådor.)

Här har ingenjör Fransoserna och -fransyskorna lyckats. Elektrifierade drivlinor har den naturliga fördelen att gå mjukt och tyst eftersom de inte kräver att tunga svänghjul och kopplingslameller som ska samarbeta. Även i motorvägsfart är det tyst i kupén.

Som elbil betraktat placerar sig e-2008 i mitten av räckviddsligan. Man kommer 32 mil enligt EU:s nya hårdare avgastest WLTP som numera visar tämligen rätt.

I verklig körning blir det ändå alltid lägre eftersom faktorer som väder, temperatur och hastighet påverkar elbilarnas räckvidd. En sommardag i juli kommer vi cirka 20 mil åt gången i motorvägsfart innan det är dags att ladda igen. En snabbbladning från noll procent till 80 tar cirka 30 minuter om man laddar med 100 kW eller uppemot en timme om man laddar med 50 kW.



Bilen har CCS-standard för snabbladdning och Typ-2 kontakt för normalladdning.

Bilen har praktisk snabbladdning på 100 kW och en ombordladdare som klarar trefas. Ombordladdaren omvandlar växelströmmen (AC) som finns i våra vägguttag till likström (DC) som är vad elbilarnas batterier vill ha.

Tidiga elbilar har ombordladdare med lägre förmåga att omvandla AC till DC – något som alltså påverkar laddtiden när man laddar hemma, på jobbet eller via laddbox. Vilket alltså inte ska blandas ihop med snabbladdarnas kapacitet.

E-2008 upplevs på det stora hela mer som en vanlig bil än som en futuristisk farkost. Den känns hemtam. Den är trivsamt och lätthanterlig med goda utrymmen för både passagerare och bagage. Men så har vi priset. Räknar man ut kostnaden per räckviddskilometer landar nya e-2008 på 1 437 kronor per kilometer, det vill säga i samma gäng som Tesla Model 3, Polestar 2 och BMW i3.

Men Tesla och Polestar är dyra. De närmaste konkurrenterna Hyundai Kona Electric och Kia e-Niro kommer 45–48 mil. Och även om Volkswagen ID.3 är en betydligt mindre bil än e-2008 så utmanar den både i pris och räckvidd, grundversionen kostar 434 900 kronor med ett batteri på 58 kWh och räckvidd om 43 mil.

E-2008 har många kvalitéer men det återstår att se om 32 mil räcker för en familjebil året runt i Sverige då räckvidden sjunker lika dramatiskt som utomhustemperaturen om vintern.

Peugeot vet hur man bygger och designar bilar men bör se över användarvänligheten – om man nu anser att en elbil ska vara enkel och inkluderande.

Vad hade du själv valt, en Iphone, Nokia eller Ericsson?



Specifikationer | Peugeot E-2008

Grundpris: GT Electric 519 900 kronor. (Avdrag 60 000 kronor i miljöbilsbonus). Insteget modellen Active kostar från 459 900 kronor.

Förbrukning: 177 Wh/km.

Räckvidd på el: 32 mil (WLTP).

Koldioxidutsläpp: 0 g/km. (WLTP)

Kväveoxidutsläpp: 0 mg/km (WLTP).

Motor: Synkron elmotor.

Kraftöverföring: Automatisk steglös med tre olika körlägen, framhjuldriven.

Batteri: Litiumjon, 50 kWh.

Skatt: 360 kronor.

Max systemeffekt: 136 hästkrafter.

Max vridmoment: 260 Nm.

Tjänstevikt: 1 658 kg

Längd/bredd/höjd: 4,30/1,98/1,55 meter.

Bagageutrymme: 434–1 467 liter.

Acceleration 0–100 km/h: 9,0 sekunder.

Motor/växellåda

Betyg: 6 av 6

Tyst motor med bra kraft från noll. Fint samspel mellan motor och växellåda, går att utföra fickparkeringar med kirurgisk precision. För klen bromsättervinning – går ej att ”enpedalsköra”. Bra gasrespons i sportläget.

Ekonomi/miljö

Betyg: 4 av 6

En dyr bil. Skatten är dock låg. Inga lokala utsläpp. Att snabbbladda en elbil kostar i genomsnitt 1,50–3,50 kronor per kilowattimme (kWh), fullt batteri i e-2008 kostar alltså 75–175 kronor.

Köregenskaper

Betyg: 6 av 6

Lättkörd och smidig. Batteriet sitter under bilen och adderar cirka 300 kilo till bilens vikt, det har en positiv inverkan på SUVens annars höga tyngdpunkt. Det är lätt att få en känsla för bilens placering på vägen. Fjädringen är åt det stramare hållet. Erbjuds endast med framhjuldrift, dragkrok går ej att få.

Säkerhet**Betyg: 5 av 6**

Krocktestades och fick 4 av 5 i betyg av Euro NCAP. Fick ej högsta betyg främst för att kollisionsskyddet för människor utanför bilen brister.

Helhet**Betyg: 5 av 6**

E-2008 är en allsidig kompaktsuv som skulle bli en fullträff med längre räckvidd och ett mer användarvänligt multimediasystem. Bilen upplevs precis som en vanlig bil fast på el – på gott och ont.

Två rivaler**Hyundai Kona 64 kWh Advanced Plus**

Pris: 459 900 kronor

204 hk. 395 Nm.

Co2: 0 gr/km. NoX: 0 gr/km.

Räckvidd 48 mil enligt WLTP-körcykeln.

**Kia e-Niro 64 kWh Advanced Plus**

Pris: 506 800 kronor

204 hk. 395 Nm.

Co2: 0 gr/km. NoX: 0 gr/km

Räckvidd 45 mil enligt WLTP-körcykeln.



6. PROV: BMW X1 xDrive 25e – elektriskt förädlad.

Av John Eriksson.

Publicerad 2020-07-16 kl 05:30.

Blir lilla BMW X1 bättre när den får hjälp av en elmotor? Och hur långt kommer man på en laddning i verkligheten? Vi provkör och undersöker.



Laddluckan sitter på höger framskärm.

VAD ÄR NYTT? BMW:s minsta suv X1 går nu äntligen att få som laddhybrid. Drivlinan består av en 1,5-liters trecylindrig bensinare fram och en elektrisk motor bak. De olika kraftkällorna sätter snurr på var sin axel och ger tillsammans fyrhjulsdraft när omständigheterna kräver det. Men det betyder också att bilen är antingen fram- eller bakhjulsdriven beroende på vilken motor som driver.

Vid normal körning sommartid märker man ingen förändring i bilens uppträdande när den växlar mellan el och bensin. I kusinen Mini Countryman laddhybrid, som har samma typ av drivlina, har vi däremot noterat att bakvagnen ibland kan överraska med överstyrning i låg hastighet vid halt väglag.

Lösningen med en elektrisk bakaxel ger tyvärr inte ett lika konsekvent uppträdande som i BMW:s större laddhybrider. De skickar kraften genom den mekaniska fyrhjulsdraften oavsett drivkälla, i de fall de är fyrhjulsdrivna.



Litiumjonbatteriet är placerat under baksätet och har en bruttokapacitet på 10 kWh, varav 8,8 går att använda för körning. Hela installationen äter upp en gnutta av bagagevolymen under lastgolvet, därför krymper antalet liter med 55 till 450 jämfört med en konventionell X1.

Maximal laddeffekt är enfas och 3,7 kW när man använder laddbox, vilket betyder att man får ett fullt batteri på ungefär tre timmar. Här ligger dock BMW efter en del andra tillverkare som börjar erbjuda snabbare laddning till sina laddhybrider. Samtidigt är detta ingen stor nackdel då man inte har samma behov av att kunna ladda snabbt som i en elbil.

Utrustningsnivån M Sport ger ett tuffare utseende med bland annat andra kjolar, stötfångare och mörka lister. Men det är ett dyrt tillägg för 45 900 kronor.

Enligt BMW ska man kunna köra upp till 57 kilometer på elektricitet med en full laddning. Vi provade och lyckades med 47 kilometer vid normal körning. Provrutten innehöll en övervägande del landsvägskörning i 70–90 km/h, samt en gnutta stadstrafik. Räckvidden är klart godkänd för en bil av den här storleken med tanke på batterikapaciteten, och den är tillräckligt för att de flesta ska kunna klara av sin dagliga pendling på el.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Själva elmotorn i X1 är på 95 hästkrafter och ger 165 Nm i vridmoment. Det kanske låter klen i en bil som väger 1 800 kilo, men det räcker faktiskt till gott och väl, och ger rätt hyggliga fartresurser vid vardaglig körning upp till högre landsvägshastighet. Toppfarten på el är 135 km/h, men på motorvägen börjar elmotorn att kännas trött.

Den trecylindriga bensinmotorn som vi känner igen sedan tidigare, har en mycket mjuk gångkultur och en jämn kraftleverans. Ljudet är väldigt väl dämpat och man får ibland spetsa öronen för att höra att den jobbar.

För det mesta blandar X1 el och förbränning närmast omärkbart. Det är bara ibland som det kan kännas som att bilen pausar och sväljer när den går från den ena drivkällan till den andra.



Samma förarmiljö som i vanliga X1, fast med ett par extra knappar. Nere i dörrsidan finns knappen till tanklocket. Laddhybrider är försedda med en tät tank för att bensinen inte ska avdunsta. Därför behöver man tryckutjämna innan man ska tanka. Sedan finns också en knapp vid växelväljaren för att skifta körläge på el. Under varvräknaren i instrumentklustret visar bilen hela tiden laddningsgrad på batteriet och räckvidd.

Körupplevelsen är pigg med ett spänstigt och balanserat chassi. Styrningen är lätt, direkt och förmedlar lagom mycket vägkänsla.

Men de alerta och roliga egenskaperna är på bekostnad av komforten. Fjädringen är fast och bilen både nickar i längsled och vickar i sidled på ett sätt typiskt för suvar. Lustigt nog säger dock minnet att laddhybridkusinen Mini Countryman, som delar plattform med X1, är mer avspänd med en mer harmonisk och följsam fjädring.

Komforten lider också en aning av att det läcker in en del väg- och däckbuller i kupén. I övrigt upplevs den välisolerad.

NÖRDFAKTA. Det går att få dragkrok till X1 laddhybrid, även om den maximala dragvikten är blygsamma 750 kilo. Anledningen till att man trots allt satsat på att erbjuda modellen med krok, lär vara för att folk ska kunna montera cykelhållare.

Bensintanken på laddhybridversionen krymper avsevärt på grund av batteriet, från 61 liter i en vanlig fyrhjulsdreven bensinare ner till 36. Kan vara värt att tänka på om man kör långt ofta.

BORDE JAG KÖPA EN? BMW X1 har många positiva kvaliteter, som att den är rymlig för sin storlek, flexibel, har ett lättanvänt infotainmentsystem och är underhållande att köra.

Laddhybriden är itne utan någon av de egenskaperna, utan adderar istället ytterligare till ett redan kompetent paket. Som grädde på moset, eller lök på laxen. Man får en fin drivlina som gör det möjligt att köra delvis utsläppsfritt och man kan sänka sin bensinförbrukning rejält om man är duktig på att ladda regelbundet.

För den som har förmånsbil finns det mycket att vinna. Förmånsvärdet blir 3 477 kronor i månaden jämfört med 5 029 för en fyrhjulsdreven bensinare. Det borde sätta laddisen på inköpslistan.



BMW skickar med två kablar, en för laddbox och en för nödladdning i vanligt vägguttag. De bor i tygpåsar i baljan under bagagegolvet – bra förvaring.

BMW X1 xDrive 25e

TEKNISKA DATA

MOTOR: R3, turbo, bensen, 1 499 cm³, 125 hk vid 5 000–5 500 r/min, 220 Nm vid 1 500–3 800 r/min. Elmotor 95 hk/165 Nm. Systemeffekt 220 hk/385 Nm. 6-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 447/1 821/1 582 mm. Axelavstånd 2 670 mm. Tjänstevikt 1 820 kg. Bagagevolym 450–1 470 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,9 sek. Toppfart 193 (135) km/h. Förbrukning 1,9 l/100 km, CO₂ 43 g/km (WLTP).

PRIS: 454 200:–. Aktuell nu.

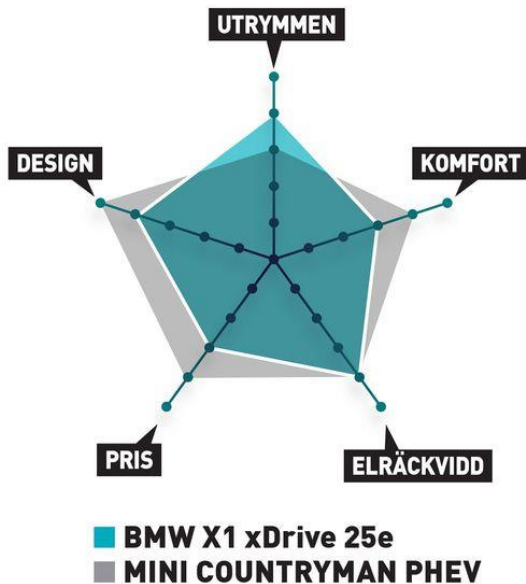
SUMMERING

BÄST: Pigg elmotor, hygglig räckvidd, bra förvaring av sladdar.

SÄMST: Fjädringskomfort åt det fasta hållet och en del vägbuller.

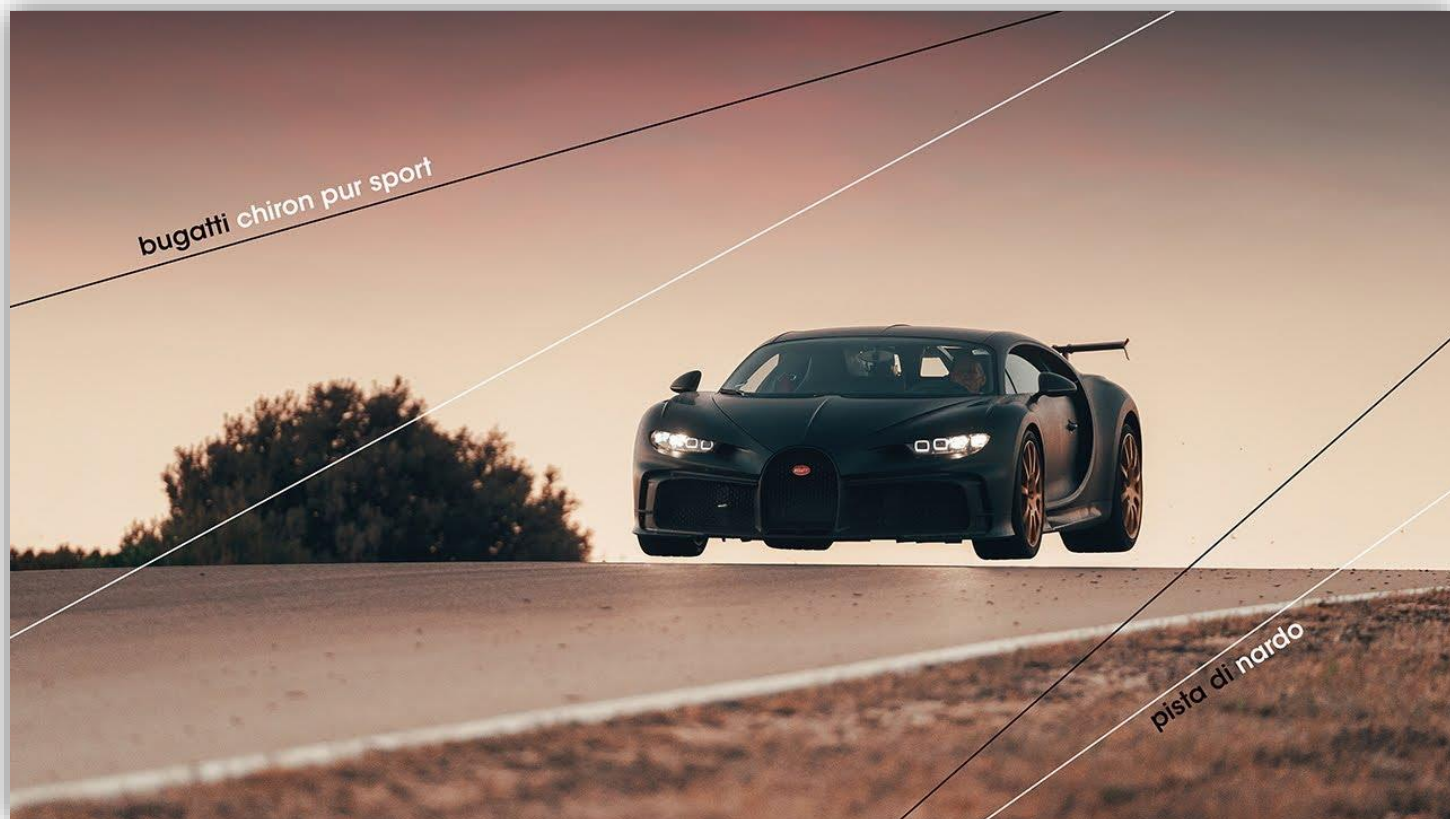


PERSONLIGHET



Feber**7. Hopp med liten Bugatti Chiron.****AV BOBBY GREEN.**

2020-09-10 KL 18:00.

Wiiiiiiii.**FILM:** <https://youtu.be/bDuPJV1sDI>

Bugatti var nyligen och brummade lite med Chiron Pur Sport på racerbanan Nardo och kör man fort där kan man få bilen att lämna marken, vilket man gjorde.

Tillverkningen av versionen drar igång nu i höst och de första kunderna ska få sina bilar i slutet av året.

[Bugatti hettar till Chiron ytterligare med Pur Sport](#)[Lättare, mer downforce och tätare växlingar](#)**[Bugatti Chiron Pur Sport på "det gröna helvetet"](#)**[Hej vad det går!](#)**[Bugatti Chiron Pur Sport på racerbanan](#)**[Två stycken prototyper testades](#)



8. LA Auto Show flyttar utställningen till maj nästa år istället.

AV BOBBY GREEN.

2020-09-04 KL 15:20.

Värmässa!



LA Auto Show kastar nu också in årets handduk och inser att de inte kommer att kunna anordna bilmässa som det var tänkt. Den skulle ha ägt rum mellan den 20 och 29 november egentligen men nu står det klart att hela evenemanget har flyttats till maj nästa år istället. Datumerna som gäller då är 21-31:e. Det här innebär att bilfantaster får tre mässor tätt inpå varandra att besöka. New York Auto Show mellan 2-11 april, LA Auto Show i maj och Detroit Auto Show mellan 19-26 juni.

via [Daily News laautoshow.com](https://www.dailynews.com/laautoshow) +

[Kinas största bilmässa anordnas nästa månad.](#)

[Kommer inte ställas in.](#)

[Bilmässan i Detroit ställs in.](#)

[Lokalerna ska nu bli tillfälligt sjukhus.](#)

[Det blir inget New York International Auto Show i år.](#)



9. Lotus avslutar samarbetet med Williams.

AV BOBBY GREEN 2020-09-03 KL 18:00.

Williams går till rätten.



I januari förra året skrev vi att Lotus och Williams Advanced Engineering börjat samarbeta men redan nu ser det ut att vara slut med detta. Tanken var att Williams skulle hjälpa till med utvecklingen av elbilen Evija men Lotus meddelar nu att de kommer sköta allt själva istället. Detta har gjort att Williams valt att ta till rättsliga åtgärder så stämningen är väl kanske inte på topp just nu. De hävdar bland annat att Lotus inte betalat fakturor och är skyldiga dem pengar.

I ett uttalande säger Lotus följande:

"As the Evija programme enters its latter stages, Lotus has elected to bring the project in house due to delivery problems from Williams Advanced Engineering (WAE). As a result, Lotus has terminated its contract with WAE as a technical partner for high voltage and battery development on the Evija hypercar project."



[Lotus och Williams inleder samarbete](#)
[Ska troligtvis jobba med elektrisk drivlina](#)



[Triumph ska utveckla eldrivna motorcyklar](#)
[Tillsammans med Williams Advanced Engineering](#)



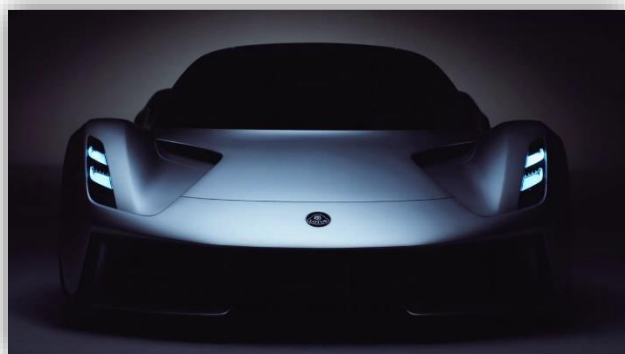
[Singer och Williams visar upp sitt gemensamma bygge](#)
[En fröjd för ögat](#)



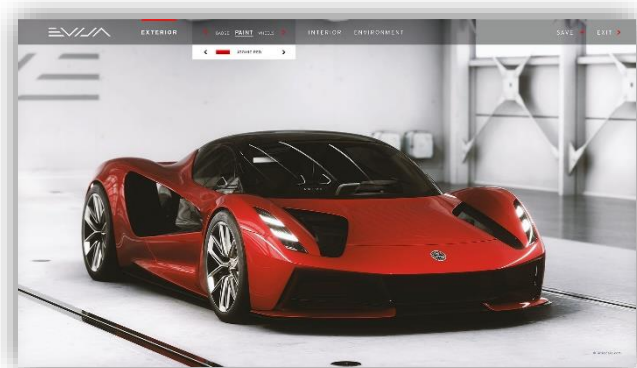
[Lotus har visat upp sin hyperelbil med 2000 hästkrafter!](#)
[Det här är vackra Evija](#)



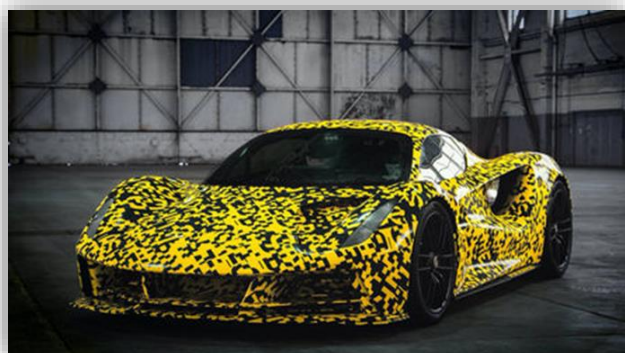
[Lotus ingår partnerskap med Centrica
Ska ta fram en ny modell kring elbils-ägande](#)



[Russell Carr snackar om designen på Lotus Evija
Kan inte bara vara aerodynamisk, måste vara snygg också](#)



[Så här kommer det att se ut för de som specar sina Lotus Evija
Få förunnat](#)



[Lotus eldrivna superbil Evija är ute och rör på sig
Börjar tillverkas nästa år](#)



10. Det här är Brabham BT62R.

AV BOBBY GREEN 2020-09-03 KL 15:00.

För finsmakaren som vill köra på gatan.



Brabham bygger banracern BT62 och i början av året meddelade de att för 150.000 pund extra kunde de fixa till bilen så att du får köra den på gatan. Men det är fortfarande en ganska så hårdbarkad racerbil, och det kanske man inte vill köra runt med i det långa loppet.

Det är där BT62R kommer in. Visst, det är fortfarande en mycket potent banracer, men man har mjukat upp den lite och gett den en mysigare inredning så att den ska bli lite enklare att leva med i vardagen. Här finns lyxigheter som ac, bekväma säten, ljudisolering, uppvärmd vindruta, centrallås och ett avgassystem som inte väcker grannarna i nästa kommun när du startar på morgonen. Man kan till och med få en stereoanläggning!

Bilen har även fått sig en ny frontsplitter och diffusor bak som är lite mer gata än bana. Slicksen har också bytts ut mot gatlegala diton från Goodyear. Vidare har man gett den sexpetade sekventiella växellådan lite annan utväxling och det finns faktiskt en kopplingspedal för finåka. Med hjälp av ett lyftkit kan nosen höjas från 70 till 130 millimeter om man skulle behöva komma över ett gupp eller liknande. Motorn är densamma vilket innebär V8:a på 5,4 liter utan överladdning. Den ger 710 hästar och har 667 newtonmeter i vrid.

På prislisten står det nästan två miljoner dollar.



[Brabham presenterar BT62](#)
[Endast för bankörning](#)



[För 150.000 pund extra blir din Brabham BT62 laglig för gatan](#)
[Va trevligt!](#)



[Första Brabham BT62 Competition levererad](#)
[Kommer att tävla i Britcar Endurance Championship](#)



11. Terrängikonen får laddsladd – Jeep Wrangler 4xe avtäckt.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-09-04, 11:45.

Jeep Wrangler kommer nu i ett laddhybridsutförande med runt 4 mils elräckvidd. Trots elektrifieringen ska Wrangler 4xe klara lika djup vadning och hård terrängkörning som förbränningsvarianterna.

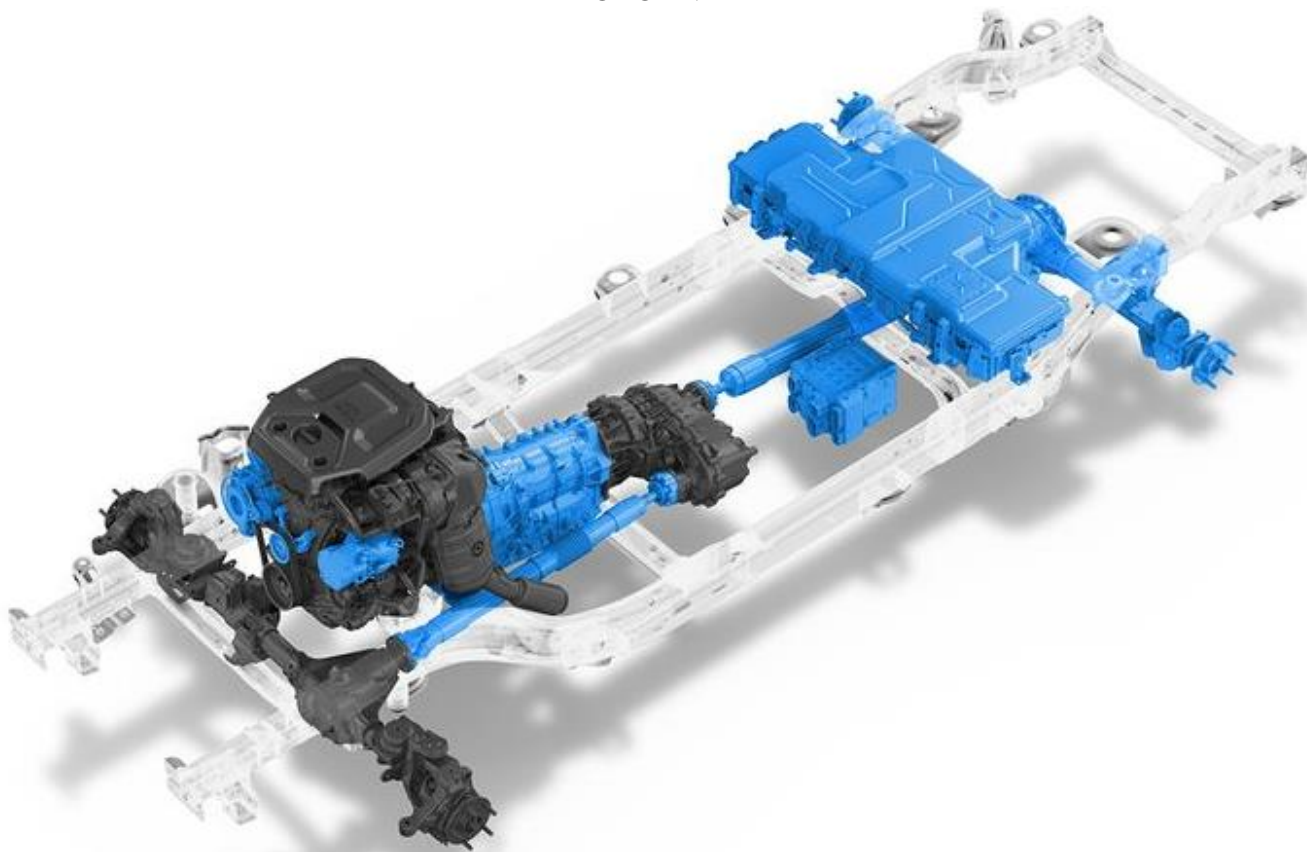


Jeeps fortsätter elektrifiera sitt modellprogram och nu kommer även terrängikonen Jeep Wrangler ett i laddhybridsförande kallat 4xe – "Four by E".

Jeep kallar modellen för "den mest kapabla Wranglern någonsin". Bilen kombinerar en 2,0-liters fyrcylindrig bensinturbomotor med två elmotorer som ska ge en systemeffekt på 377 hästkrafter och 637 newtonmeter. Enligt Jeep ligger hybriddrifts-förbrukningen på "motsvarande 50 MPG", eller 4,70 l/100 km.

Den ena elmotorn är monterad mellan förbränningsmotorn och den traditionella åttastegad automatlåda med fördelningslåda som av allt att dömma är densamma som på en vanlig Wrangler. Elmotor två är en mindre remdriven "eTorque Assist" startmotor/generator monterad på motorn – en lösning vi blivit allt mer vana att se på mildhybrider.

Batteripaketet har en kapacitet på 17,3 kWh och sitter monterad ovanpå bilens separata ram. Jeep lovar en räckvidd på runt 4 mil. Det är jämförbart med äldre laddhybrider som Mitsubishi Outlander PHEV men är något kort för en modell som avtäcks 2020. Både batteripaketet och alla andra nya komponenter ska vara helt vattensäkrade och redo för terrängkörning. Vadningsdjupet är 76 centimeter, mer än de [både Renegade 4xe och Compass 4xe](#) som Jeep visade upp i juli.



Krocksäkerheten oroar

Det bör noteras att Jeep Wrangler fick ett bottenbetyg, en stjärna, när den krocktestades av Euro NCAP 2018. Även om det inte minst beror på att testorganet numera drar av ordentligt med poäng för avsaknaden av aktiva säkerhetssystem så fick Wrangler också bara 50% i betyg för skyddet av vuxna passagerare.

För sidokrockskyddet gavs 8 utav 16 poäng vilket kan göra placeringen av batteripaketet, som består av 96 litiumjonceller, något bekymmersam. Tittar man på Euro-NCAP:s video av testet ovan (vid 1:10) tycks dock inte bilens kaross tryckas in tillräckligt för att ett eventuellt batteripaket hade tagit skada. Däremot har varken Euro-NCAP eller amerikanska NHTSA utfört något sidokrocktest med en påle ännu för att simulera att bilen sladdar sidleds in i ett träd eller stolpe, vilket på grund av den mindre träffytan kan leda till större skada.



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



Jeep släpper laddhybrider: Compass och Renegade får sladd



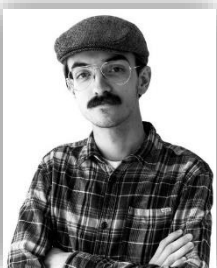
Prov: Jeep Wrangler Rubicon tål att köras i terrängen



Jeep elektrifierar hela sitt modellutbud till 2022 – elbilar och laddhybrider



Hellcat Hemi-V8:an passar som handen i handsken i Jeep Wrangler – men blir aldrig av



Wiggo Björck

12. Mercedes-Benz eActros på vägarna.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-09-04, 12:57, uppdaterad 2020-09-04, 14:21.

Mercedes-Benz eActros har gått in i Fas-2-testning, vilket innebär att den används skarpt av ett transportföretag och rullar cirka 20 mil om dagen i de centrala delarna av tyska Leipzig och resultat av testerna visar att den uppgivna räckvidden på 20 mil kan hållas i verklig innerstadstrafik, relativt oberoende av last och rutt.



Mercedes-Benz eActros drivs av två elmotorer på vardera 126 kW/485 Nm som är placerade vid var sitt bakhjulsnav. Det ger en sammanlagd effekt på ca 337 hk. Max vridmoment på bakaxeln är 22.000 Nm.

Batteripaketet rymmer 240 kWh och snabbbladning är möjlig i upp till 150 kW.

Sedan Fas-2-testerna nu visat sig lyckosamma tyder mycket på att Mercedes-Benz eActros sätts i serietillverkning under nästa år.





Nya ellastbilen som hotar Volvo och Scania: "Som ett godståg"



Volvo Lastvagnars första helt eldrivna lastbil



Volvo Lastvagnar har levererat sina första eldrivna lastbilar – kommer rulla i Göteborg



Patrik Lundin

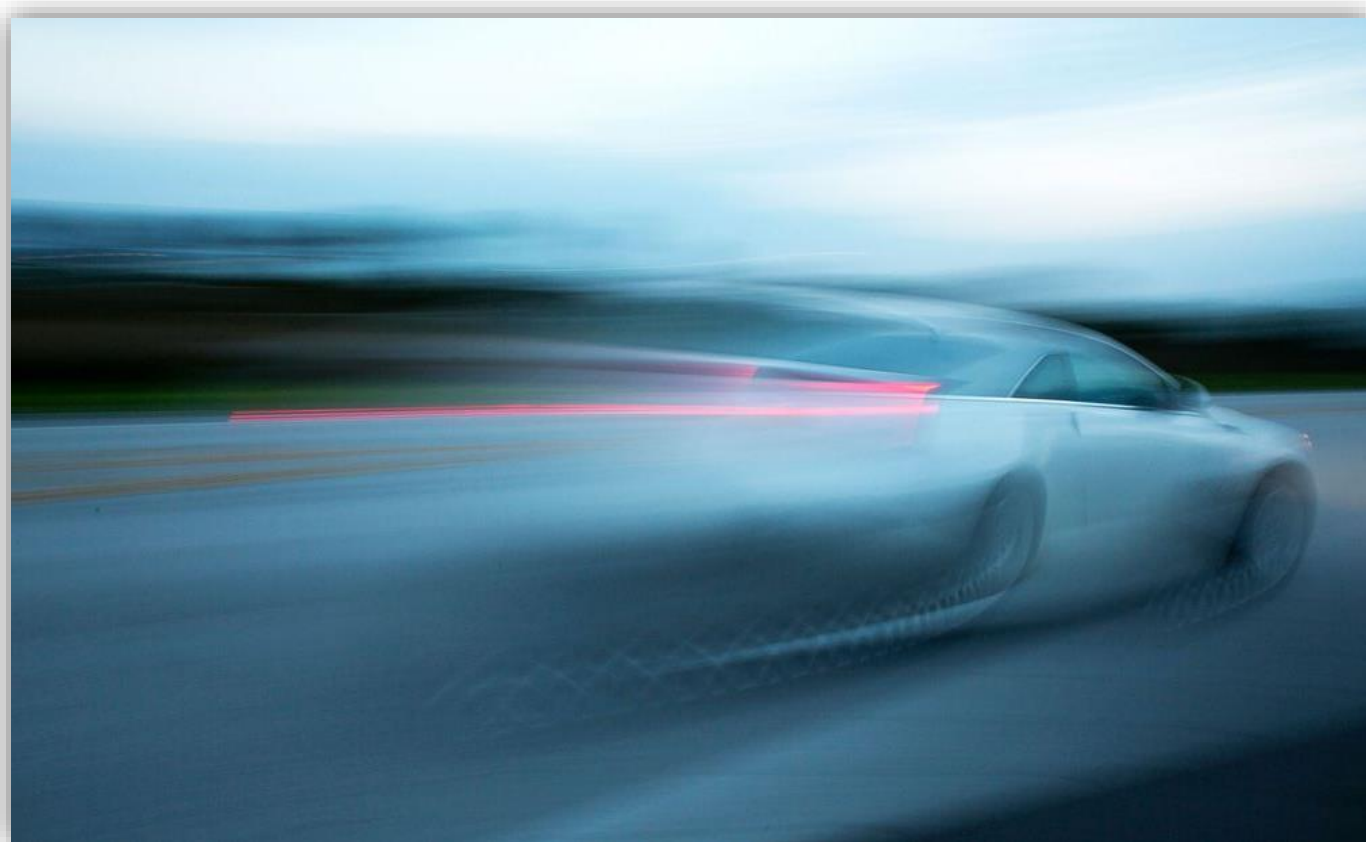


13. "Flash": Mitt bilintresse är i princip noll.

Av Jan Nilsson, Publicerad 2020-09-04, 15:08.

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

"Jag vill ha en bil som betar sig som jag vill, jag skiter i vad, varför och hur."



Bilen ska inte ha egna intressen, utan bara tjäna mig och allt jag vill göra med den, skriver vår krönikör.

Vad skrev jag nu? Skrev jag att jag inte är intresserad av bilar? Ja, det gjorde jag. Men vad menar jag då? Jag har ju levt ett helt liv med bilar, jag skriver i denna motortidning och jag jobbar just nu även med att spela in ett bilprogram där jag är programledare tillsammans med Snickar-Matte. Plus att jag arrangerar körevent med sportbilar för företag och lär ut bilkörning som personlig tränare – så vad i hela friden menar jag nu?

Jag brukar förklara mitt ointresse så här: Fråga Björn Borg om hur stort intresse han har för tennsracketar, fråga Ingemar Stenmark hur hans intresse för slalompjäxor ser ut. Eller Börje Salming om han går igång på benskydd.

Samma är det för mig, bilar är utrustning, verktyg, vapen för att köra 250–300 km/h på gränsen för vad det går, ibland över gränsen och då får man åka ambulans och träffa trevliga sjuksköterskor och läkare. Bilen, den går jag i och ur. Oftast äger man den inte utan det gör teamet, Volvo, Porsche eller BMW. Man kommer, byter om, kör, går ur och åker hem.

Men vanliga bilar då? Vi kan börja med Porsche, Ferrari, Nissan GT-R med flera. Det är tveksamt hur bra jag gillar dem. Jag äger en Nissan GT-R själv, men får sällan ut någon kick av biltypen. För tung och svampig på bana, och för spårig, bullrig och obekvämt på vanlig väg och sämst av allt, man blir av med körkortet i sportbilar. Samma med Porsche och Ferrari. Visst är de alla vackra konstverk, och ska man inte så långt funkar de bra.

När jag hade en BMW X6 tog polisen mig i 170 km/h på en 70-väg mitt i natten. När de kom fram till bildörren sade konstapeln irriterat:

"Du kanske inte tycker att 170 km/h är snabbt men det tycker vi." Sedan släppte han mig utan böter om jag lovade att köra långsammare, men redan efter några hundra meter gick det i 120 km/h. Så jag bestämde mig för att det fick vara slut med dessa monsterbilar där 170 känns som 70.

Nu löste det sig någon vecka senare när jag kom ut från bostaden vid lunch och skulle flyga med FBK till Luleå för en SHL-match. Då var bilen borta, fanns ej mer, den hade gått upp i rök. Den kanske finns i Ryssland idag, vad vet jag?

Så igen: Vad menar jag? Jo, jag menar att jag sällan öppnar motorhuven, jag intresserar mig sällan för hästkrafter och prestanda, jag tittar sällan efter om bilen är snygg. Jag åker i bilen, jag "sätter på mig" bilen och kör den dit den ska. På motorväg men också på bana. Jag vill "köra" mina bilar. Jag tycker de flesta bilar idag har godkända former, prestanda, interiörer och så vidare. Självklart fattar jag att man åker bättre och mer bekvämt i en BMW X5 än i en Nissan X-Trail, men den sistnämnda funkar också.

Björn Borg vill ha sitt racket strängt ordentligt, Stenmark vill ha pjäxor där foten sitter fast, Salming vill ha benskydd som skyddar benen och inte känns klumpiga, och jag vill ha en bil som beter sig som jag vill, jag skiter i vad, varför och hur. Den ska inte ha egna intressen utan bara tjäna mig och allt det jag vill att den ska göra åt mig.

När jag testar sportbilar på bana har jag därför sällan någon annan åsikt om bilen än om den är utmanande att köra, och då menar jag KÖRA. Det är viktigt att jag älskar bromsarna, styrningen och väghållningen. Vad för typ av bromsar, motor och chassi den har intresserar mig väldigt lite. Men ge mig en rolig bil, vilken som helst, och jag ska köra skiten ur den åt dig!



Jan Nilsson

14. Borgward Isabella 1954–62.

Publicerad 12 juli 2013.

Med en Borgward Isabella får du en robust bilkompis med lite extra kromkant på tillvaron. Billig och lätt att leva med.



Rätt produkt vid rätt tillfälle är en absolut förutstättning för att lyckas i affärer. Tajmingen kunde inte varit bättre än när Borgward Isabella presenterades 1954. Här kom en rymlig bilmodell med fart, komfort och kurvstabilitet. Den var modern med toppventiler, individuell hjulupphängning runt om och självbärande kaross. Framför allt var den lite tjusig och inte det minsta konstig. Isabella kilade in sig perfekt på marknaden, strax över Opel och de andra folkliga märkena, hack i häl efter Mercedes. Försäljningen tog fart direkt och det var inget annat än drömläge. Men för att lyckas krävs också att sunda affärsplaner, vilket inte var konstruktören Carl F W Borgwards paradgren. Och sedan är det bra om den förträffliga bilen inte spricker!

Carl F W? Spricker?

Carl Friedrich Wilhelm Borgward. Tysk tekniker. Driftig industrialist. Efter att på 1920-talet konstruerat flera enklare trehjuliga transportbilar avancerade han till personbilar genom att köpa upp Hansa-Lloyd. Trots internering efter kriget var hans (till stora delar förstörda) fabrik snabbt på fötter och 1949 kom Isabellans föregångare, Hansa 1500. Stressen med att ta fram Isabella hade sitt pris. Motor och och främre hjulupphängningar i en särskild hjälpram var väldigt modernt men utprovningsen var otillräcklig. Bilar sprack under golvet och till det kom en alltför vek framvagn som i ogynnsamma fall släppte taget om framhjulen. Det kunde räcka med ett gupp.



Fabriken förlängde hjälpramens infästningar och importörern (Wulf & Co) byggde om färdiga bilar. Framvagnen fick kulleleder. Men förtroende hade fått sig en knäck och när rostproblemen snart blev synonyma med modellen ("hon dansade en sommar") var första steget taget ...

Så jag ska alltså köpa en usel bil från en död tillverkare?

Isabella är en prima modell och det faktum att Borgward försvann i ett konspiratoriskt fuktat moln 1961 gör ägandet än mer spännande. Är du lagt åt det rättshaveristiska hållet har du här allt bränsle i världen till självförverkligande genom att göra Borgwards sak till din. För vem tog platsen som det lite sportigare alternativet till Mercedes? Va? Jag måste genast köpa en omgång obskyra böcker i ämnet.

Vad får jag mer än en spännande historia?

En bil som är lätt att leva med och lätt att hålla vid liv. En ljus och stilig interiör, kromlister att putsa. En trofast vän med en lättsam inställning till riktiga resor. En Isabella är inte ens särskilt kostsam om du väljer rätt exemplar. Rätt exemplar kan faktiskt vara detsamma som en bil med rosthål i golvet och havererad motor. Men absolut inte en med muggig inredning och krom med långt framskriden akne.

Mekanik och plåt är alltså lättfixade grejer?

Motorerna ger upp först efter verkligt hård misshandel. Borgward lämnade 10 000 mils garanti, det säger en del. En bra motor går alltid att hitta. Mekaniken håller och reservdelar finns det gott om. Det är lättmekat. Rost i exempelvis golv är av det lättlagade slaget. Profilerna är raka och väldigt okomplicerade. Några nya skärmar hittar du inte, men massor av begagnade.

Men tänk dig för om inredningen är sliten och söndrig och zinkgodsdelarna poriga. Alla jagar samma saker.

Någon speciell årsmodell att zooma in? Och vad ska jag betala?

Klassikers käpphäst gäller: låt skicket avgöra. Klart att en 75-hästares TS kan te sig lite mer lockande. Men en helsoffa och 60 hästar är inte så dumt och du kommer ca 10 000 kronor billigare undan. När det gäller priser kan man konstatera att de svenska prislapparna är ungefär hälften av det som betalas i Tyskland. Många fina bilar har gått på export.

Du kan hitta en besiktigad Isabella med sminkbehov för 20 000 kronor. En rakt igenom sund sak kostar drygt det dubbla.



Fanns det inte en coupe också?

Den lilar i en egen liga med dubbel kontantinsats. Är det verkligen udda du vill ha leta efter en kombi. Det finns en 2-3 stycken på rull jämfört med ca 350 sedaner i Sverige med nya sortens registreringsskyltar. Alla är förstås inte i trafik . Antalet coupéer är – 72 stycken. Högst 25 av dem körs. Coupén är en verklig smakdelare. Många håller den som en verklig skönhet, andra har lite svårare att ta in den lite lätt bönsyrsiga framtoningen.



Isabella Cabriolet 1957–58



Är inte hjulen lite minkiga? Och hur var det med den där där fläkten som utan förvarning kunde förvandlas till dödligt Oddjobvapen?

Den tyska traditionen med små hjul började här någonstans. Bellan är inget undantag med sina 13-tummare. Tur att Mercedes 14-tumsfälgar passar och med en Borgwardkapsel ut- anpå dito enhet från Mercedes och därtill fina 185:or i 70-profil är saken åtgärdad. Eller så skaffar du bara 80-profildäck till 13-tummarna, höjden blir densamma.

Kylfläkten, ja. Myten säger att pionjärstolta Borgwardianer gasade ut på Autobahn och sköt fläktar genom motorhuvar, vilt snurrande maskinelement som beskrev dödliga parabler med storögda rådjur, husmödrar och barn som främsta mål. Men det stämmer bara delvis. I början var fläktarna undermåliga och ett och annat haveri rapporterades, men i likhet med de andra barnsjukdomarna botades de snabbt. Många kör idag en fembladig fläkt i plast, inte sällan från en Volvo 240.



Isabella Combi



Borgward BX7 2018

Hårdfakta

Borgward Isabella TS 1959

Nypris: 13 290 kronor inkl oms

Värde idag: 40 000 – 50 000 kronor*

Motor: Fyrcylindrig radmotor med stötstänger. Aluminiumtopp. Solex dubbelportsförgasare. Vattenkyllning. Volym 1 493 cm³. Max effekt 75 hk DIN vid 5 200 r/min. Max vridmoment 113 Nm vid 3 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad låda. Rattspak.

Mått: Axelavstånd 260 cm. Spårvidd fram/bak 134/136. Längd/bredd/höjd 439/171/147 cm. Tjänstevikt 1 130 kg.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, delad bakaxel. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.

Styrning: Snäcka. Vändcirkel 11 m, 3,75 rattvarv.

Hjul: Plåtfälgar, 5,90×13.

Elsystem: 6 volt.

Bromsar: Trummor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 150 km/h. Acceleration 0 – 100 km/h 15,5 s.

Förbrukning: 0,92 l/mil vid 110 km/h. (ca 0,8 l/mil blandad körning)

Källor: Automobil Revue 1959, Stora Bilboken 1959. Borgwardklubben.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Reservdelar och service

Exempel på delar genom klubben är handbromswire 1 170 kr, repsats vattenpump 564 kr. Pålitliga firmor: www.autodus.de, www.automobiliar.com, www.borgward.org.uk, www.borgward-ig.de samt www.borgward.com.

Checklista – kolla detta före köpet

Motor/drivlina

Den vackra motorn ger intryck av att ha en överliggande kamaxel, men inte. Det är en stötstångare. Fiberdrevet till kamaxeln ger sig med tiden. Finns nya att köpa. Generellt inga problem med motor och drivlina. Tja, du kan väl lyssna på (den delade) bakvagnen. Om det klonkar kan de inre knutarna vara slitna och viner det kan det vara diffen. Tänk "Volvo Amazon" och du hamnar nära verkligheten med Isabella.

Kaross

Självbärande och rostintensiv, mest tydligt 1954–55. Kolla framskärmarna tjugo cm framför dörrarna där en filtpackning drar åt sig fukt och elände. Området runt strålkastarna är minerat. Vänster bakskärm är mer rostbenägen i bakkant än den högra. Trösklar rostar, liksom reservhjulbaljan i bagaget. Bakre tvärbalk är en svag punkt. Hål i golv och inner-skärmar är lätta att åtgärda. En del ekonomiplåt finns.

Inredning/utrustning

Grillen är förkromad mässing. Den går att reovera. Mycket av blankgodiset är zinkgods, dyrt att åtgärda. Stötfångare finns nytillverkade i rostfritt, made in Vietnam, 7 000 kr för ett par. Även nya i kromad plåt finns för ca 6 000 kr per styck. Inredningen är en återvändsgränd om du tvingas lappa och laga. Akut tygbrist, galon är enklare. Gummilister är till största delen standardvaror, men var rädd om skyddslisterna i bakelit när du demonterar.

Chassi

Det här är lätta bilar, robust konstruerade. De flesta chassidelar finns att köpa nya. Fjädrar köper du nytt eller begagnat, sak samma med bärarmar och kulleleder. Först när det slarvats med smörjningen blir det problem.

Läs mer om:



Isabella med extra dörrar



Grattis Borgward Isabella!

15. Grovkörning med Remjohan.

Publicerad 2020-08-27 kl 14:07.

Text Fredrik Nyblad.

I REKLAMENS VÄRLD.

Volvo 343 hade en utmärkt väghållning, vilket demonstreras övertydligt i den här reklamfilmen där några hockeyspelare blir vettskrämda av kvinnan de liftat med.



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

Läs mer om:



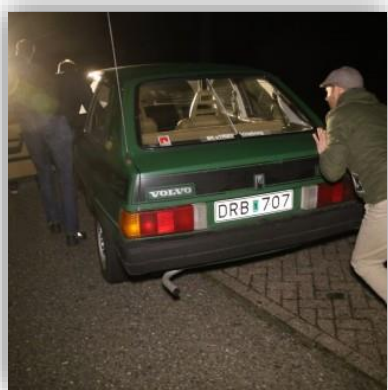
[Volvo 343 – redo för samlarmarknaden?](#)

[På Bilweb Auctions höstauktion den 18-19 september ska ca 150 klassiska bilar gå under klubban. En av dem är en Volvo 343 1976 med chassinummer 220. Är tiden mogen för budkrig?](#)



Film: Klassiker ordnar egen Volvo 340-träff vid fabriken

Finns det något intresse för holländska Volvo i Holland? Tillräckligt stort för att Klassiker ska få ihop en liten spontan bilträff utanför fabriken i Born där de en gång tillverkades i alla fall. Se en liten film om hur det gick till! 1



Film: Haveri i Holland

Med en bil köpt för två kronor på resa i ett främmande land – vad skulle kunna gå fel? Se vår film om hur Klassikers resa i Holland började. 2



Åter till Holland

Volvo 343 har aldrig riktigt tagit sig som entusiastbil i Sverige. Men kanske är läget ett annat i Holland där de byggdes? Vi tar den 343 vi köpte för två kronor på en riktig långresa – hem till födelseplatsen!



Tillbaka till livet!

På plussidan: Hönstrappa, stripes och ett pris på två spänn. På minussidan: resten. Vi ska väcka en Volvo 343 som stått i 15 år och göra den pålitlig nog för att ta oss till Holland!



Born to be alive!

Fiaskostämpeln kom snabbt. Men är det äntligen dags att se Volvo 343 för vad den är?



16. Ford Mustang Cobra Jet 1400 visar upp sin styrka.

Redaktören bytbil 2020-09-04.

Helelektriska bilen körde dragrace-sträcka på 400 meter på 8,27 sekunder.



Fords helelektriska prototyp Mustang Cobra Jet 1400 är ett monster. Dess kraft motsvarar tre 2021 Mustang GT V8-motorer. Nu visar tillverkaren upp ett test som gjordes från tidigare i veckan.

För någon månad sedan visade [Ford](#) Performance upp Ford Mustang Mach-E 1400 – en prototypversion av kommande elsuven Ford Mustang Mach-E. Bilen, som utvecklats tillsammans med RTR Vehicles, har [sju elmotorer som genererar 1419 hästkrafter](#) och har en toppfart på 257 km/h.

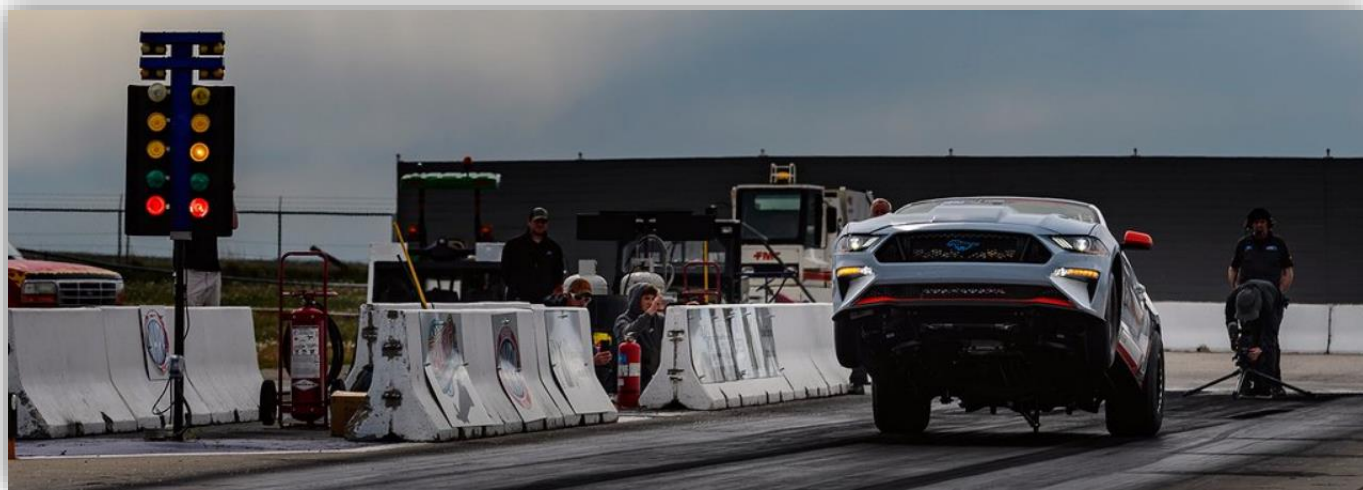
Parallellt med denna skapelse har Ford Performance utvecklat en annan prototyp ihop med Cascadia Motion. Detta är Ford Cobra Jet 1400. I våras gavs en första glims av bilen – och nu i veckan var det dags för Cobran att visa upp sig på riktigt.

I ett filmklipp som publicerats på [Youtube](#) får tittarna se hur bilen kör en raksträcka på 402 meter (eller en quarter-mile som våra transatlantiska vänner säger) på imponerande 8,27 sekunder. Toppfarten vid målgången löd 270 km/h.

Bilen har fyra elmotorer vilka genererar 350 kW vardera. Totalt pratar vi om officiella siffror om 1400 hästkrafter och ett vridmoment på 1492 Nm. Men i ett annat test ska bilen nyligen ha genererat 1502 hästkrafter.

Allt som allt ska detta, enligt Ford Performance, motsvara kraften från tre 2021 Mustang GT V8-motorer.

– Sedan vi avtäckte bilen har vi fortsatt att optimera den. Och nu vet vi att vi bara skrapar på ytan för vad vi är kapabla att göra med så här många elektriska hästkrafter i en dragracing-miljö, säger Mark Rushbrook, generaldirektör för Ford Performance Motorsports.



För dem som vill se mer av Cobra Jet 1400 kommer den att göra sitt första publika framträdande nu i helgen. Då kommer den att möta en bensindriven Cobra Jet i ett dragrace på NHRA US Nationals.

Relaterade artiklar



[Film: Mustang Cobra Jet - elbilen med 1400 hk](#)



[Ford Mustang Mach-E 1400 är ett elgalet monster](#)



[Ford vässar Mustang Cobra Jet](#)



[Bild-Special: Premiär för Mustang - som el-suv](#)

17. Sebastian Vettel klar för Aston Martin 2021.

Av: Anna Andersson, publicerad 2020-09-10 kl 09.33, uppdaterad 2020-09-10 kl 10.55.

Sebastian Vettel stannar i Formel 1.



Den fyrfaldige världsmästaren tävlar för Aston Martin 2021.

– Jag är oerhört stolt över det, säger han.

Under onsdagen kom beskedet att Sergio Perez efter sju år i teamet lämnar Racing Point efter årets säsong. Redan nu är hans ersättare klar.

[Sebastian Vettel.](#)

Det betyder att nya [Aston Martins](#) fabriksteam 2021 ställer upp med en flerfaldig världsmästare intill Lance Stroll. Tysken vann fyra VM-titlar med Red Bull fram till 2013 och har de senaste åren tävlat för Ferrari. Totalt har han vunnit 53 GP-lopp, tagit ytterligare 67 pallplatser, startat från första starled 101 gånger och från pole position vid 57 tillfällen.

– Jag är glad över att äntligen kunna dela med mig av dessa nyheter kring min framtid, säger Vettel i ett uttalande.

– Jag är oerhört stolt över att kunna säga att jag kör för Aston Martin 2021, det är ett nytt äventyr för mig med en bil som bär ett starkt arv. Jag är imponerad över de resultat som teamet har gjort under året och jag är övertygad om att framtiden är ännu ljusare.

Sebastian Vettel klar för Aston Martin 2021

I söndags körde Racing Point, som teamet heter i år, in på plats tre i Italiens GP med föraren, Lance Stroll, ligger fyra i VM. Samma placering har teamet i konstruktörs-VM, det är två placeringar och 21 poäng bättre än Vettels Ferrari.

– Sebastian är en mästare och han tar med sig en vinnares mentalitet vilket passar väldigt bra till de ambitioner som vi har med Aston Martin F1 team, säger stallchef Otmar Szafnauer i ett uttalande.

– På lördag eller söndag eftermiddag är Sebastian en av de bästa förarna i världen och jag kan inte tänka mig att det finns någon som är bättre lämpad för uppgiften att ta med oss in i en ny era.

Därmed är ytterligare en förare klar för 2021, en säsong då reglementet ser likadant ut som i år.

Förare till F1 2021

Mercedes: Lewis Hamiltons kontrakt går ut. Det gör Valtteri Bottas har förlängt ytterligare ett år.

Ferrari: Charles Leclerc kontrakt till 2024. Carlos Sainz till 2022.

Red Bull: Max Verstappen har kontrakt till 2023. Alex Albons kontrakt går ut, men han tillhör Red Bulls förarafamilj.

McLaren: Daniel Ricciardo har ett kontrakt 2021, det har även Lando Norris.

Renault: Esteban Ocon har kontrakt 2021. Fernando Alonso ett kontrakt över flera år.

Alpha Tauri: Varken Daniil Kvyatt eller Pierre Gasly har kontrakt, men kommer från Red Bulls egna led.

Aston Martin: Lance Stroll vars pappa äger teamet har kontrakt, Sebastian Vettel ansluter 2021.

Alfa Romeo: Kimi Räikkönens kontrakt går ut efter 2020, Antonio Giovanazzi tillhör Ferraris förarakademi. Den tillhör även Mick Schumacher som kör Formel 2 i år.

Haas: Kontrakten för Romain Grosjean och Kevin Magnussen går ut efter 2020.

Williams: Georg Russel har kontrakt över 2021, även Nicholas Latifi stannar.

LÄS VIDARE

[Ferraris haveri: Vettel och Leclerc bröt loppet på Monza](#)

[IndyCar 2020: Guide till alla lopp för Ericsson och Rosenqvist](#)

18. Två masskrascher i starten av Formel 1 på Mugello.

Av Anna Andersson, 2020-09-13.

Toscana Grand Prix startade inte bara med en smäll. Det startade med två. – Försöker han döda oss allihop eller vad är det frågan om?, ropar Romain Grosjean över radion.



FILM: <https://www.aftonbladet.se/a/7Klpn9>

F1-premiären på Mugello startade med en kollision mellan flera bilar i kurva två, vilket ledde till att Max verstappen och Pierre Gasly tvingades bryta loppet och säkerhetsbilen körde ut för att rada upp fältet.

– Det var tekniska problem, jag hade ingen effekt och stannade av, förklarade Max Verstappen för Viasat Motor.

– Jag är oerhört besviken. Detta ska inte inträffa.

Den ledde fältet i nio varv och när lamporna släcktes och omstarten skulle ske var det oerhört oroligt i fältet. [Valtteri Bottas](#), som kontrollerade farten i fältet höll en modest fart, men längre bak i fältet började bilarna accelerera för att kunna avancera i starten.

Blir omstart

Det slutade med ytterligare en masskrasch. Bildelar flög över banan och förarna [Kevin Magnussen](#), Carlos Sainz, Antonio Giovinazzi och Nicholas Latifi tvingades bryta.

– Oavsett vem som låg i täten, detta var det absolut dumaste som jag någonsin upplevt, ropade [Romain Grosjean](#) över radion.

– Försöker han döda oss allihop eller vad är det frågan om?

Kraschen orsakades av den ojämna farten i fältet och Carlos Sainz var efteråt oerhört kritisk till hur starten gått till.

– När jag såg situationen så var det redan försent, säger han enligt formula 1.com.

Han körde in i Antonio Giovinazzi, som dessförinnan hade kraschat med Kevin Magnussen.

– Jag är glad över att alla förare är okej, men här måste vi analysera ordentligt. Ska vi ha den här typen av rullande omstart så måste vi ha en jämn fart, detta är farligt, säger Sainz till Viasat Motor.

Tävlingen startades om och Mercedes Lewis Hamilton tog ledningen direkt. Han behöll den in i mål, trots att tävlingen rödfloggades ytterligare en gång sedan Lance Stroll kraschat sin Racing Point. Mercedes Valtteri Bottas slutade tvåa och Alex Albon, Red Bull, tog sin första pallplats i Formel 1 när han slutade trea.

[✓ F1-bloggen med det senaste snacket efter Toscana Grand Prix](#)

FAKTA

Resultat Toscana Grand Prix

- 1) L. Hamilton, Mercedes
- 2) V. Bottas, Mercedes
- 3) A. Albon, Red Bull
- 4) D. Ricciardo, Renault
- 5) S. Perez, Racing Point
- 6) L. Norris, McLaren
- 7) D. Kvyat, AlphaTauri
- 8) C. Leclerc, Ferrari
- 9) K. Räikkönen, Alfa Romeo
- 10) S. Vettel, Ferrari
- 11) G. Russell, Williams
- 12) R. Grosjean, Haas

Förare som bröt:

- L. Stroll, Racing Point
- E. Ocon, Renault
- N. Latifi, Williams
- K. Magnussen, Haas
- A. Giovinazzi, Alfa Romeo
- C. Sainz, McLaren
- M. Verstappen, Red Bull
- P. Gasly, AlphaTauri



1933 Brough Superior 680

SLUT