



*BMW 326 Cabriolet 1936–41*

1. Stöd till bilägare för konvertering av bensin- och dieslbilar.
2. Experten varnar för utskicken: "Anmärkningsvärt".
3. Volvo-SUV:ar gynnades av nya bonusreglerna.
4. Volkswagen tror att de kan matcha Teslas produktion 2023.
5. Tesla Supercharger V3 på gång.
6. Elon Musk hälsade på hos Volkswagen.
7. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 3.
8. Nästa Passat GTE blir fyrhjulsdriven.
9. Mercedeschefens nya plan.
10. Skoda Kodiaq RS fasas ut.
11. Renaults vd vill bygga dyrare bilar.
12. Nya Dacia Sandero och Logan.
13. Huggtänder och klösmärken på uppdaterade Peugeot 5008.
14. Aston Martins Q-avdelning presenterar Victor.
15. Ferrarichef erkänner superbilsfusk.
16. Fan ta corona!
17. Bakgrunden till Volvos rödmotorer.
18. Volkswagen Karmann Ghia fyller 65 år!
19. Pirin-Fiat.
20. Alonsos nya F1-team döps om till Alpine.

## 1. Stöd till bilägare för konvertering av bensin- och dieslbilar.

Erik Paulsson Rönnbäck/TT 2020-09-08 07:17.

Regeringen vill införa en premie för konvertering av bensin- och dieslbilar till att drivas med biodrivmedel. Stödet ska kunna sökas från och med nästa år, säger miljöpartiets språkrör Per Bolund.



Regeringen har kommit överens med samarbetspartierna Centerpartiet och Liberalerna om att införa en konverteringspremie för fossildrivna bilar som omvandlas till att drivas med biodrivmedel eller biogas.

Stödet ska gå att söka under 2021, och de första utbetalningarna ska kunna genomföras under 2022, enligt förslaget.

– Det är ett effektivt sätt att se till att alla bilar som i dag rullar på gatorna och är helt beroende av fossila bränslen kan bli miljöbilar. Det är ett väldigt bra sätt också att den som är beroende av bil, kan med väldigt liten ombyggnad och liten kostnad göra om den till en miljöbil och köra med gott samvete, säger Miljöpartiets ena språkrör Per Bolund, tillika finansmarknads- och bostadsminister.

– Det är också ett sätt att se till att även den som inte har råd att köpa en elbil kan bli en del av omställningen av trafiksystemet.

### **2000 premier årligen**

Premien ska täcka halva kostnaden för konverteringen, som uppgår till omkring 10 000 kronor per bil.

Satsningen har en årlig maxgräns på tio miljoner kronor per år under 2022 och 2023, vilket innebär att runt 2 000 premier kommer att kunna betalas ut årligen.

– Det är en beräkning som baseras på hur det har sett ut i andra länder när man har infört konverteringsstöd. Tanken är att vi sedan kan skala upp det när efterfrågan ökar, säger Bolund.



## 2. Experten varnar för utskicken: "Anmärkningsvärt".

Redaktören bytbil 2020-09-07.

"Det är på gränsen till falsk marknadsföring".



*Konsumentforskaren Anders Parment varnar för utskicket.*

Konsumentverket kritiserar Svenskt Fordonsskydds erbjudanden om fabriksgaranti för bilar.

Företaget själva hävdar att de inte har gjort något fel.

Nu varnar konsumentforskaren Anders Parment för reklamutskicken.

Bytbil har tidigare skrivit om att [Konsumentverket riktar hård kritik mot Svenskt Fordonsskydd](#). Kritiken rör brevutskick som företaget gjort, vilka riktar sig till personer vars fabriksgaranti löpt ut.

I deras reklamutskick erbjuder de en påstådd förlängning av bilars fabriksgaranti.

Anders Parment, konsumentforskare vid Stockholm Business School, har tagit del av Konsumentverkets skrivelse. Han håller med verket i deras bedömning.

– Det är inte en förlängning, som företaget skriver. När jag läser deras utskick förstår jag direkt att det här är inte något som är rimligt, säger han till Bytbil.

Konsumentverket har granskat dessa och hävdar att utskicken saknar koppling till biltillverkarna, att det finns brister i information om priser och undantag samt att utskicken framstår som fakturor.



Bilagga

Nyteckning/Ansökan om garanti  
för personbil med reg. nr. [REDACTED]

Din fabriksgaranti har slutat att gälla för din BMW 530d Touring xDrive med reg.nr. [REDACTED].  
Du kan förlänga ditt skydd i ytterligare tre år genom en ny garanti. 0:- i självrisk, snabb skadereglering,  
bilen repareras på en verkstad nära dig.

Månadspremie 229:- Halvårspremie 1.198:- Helårspremie 2.120:-

Garantin täcker kostnaden för motorns samtliga inre rörliga delar samt nedanstående delar:

- Motor
- Växellåda
- Bromssystem
- Kraftöverföring
- Kylsystem
- Bränslesystem
- Styrsystem
- Drivaxelkomponenter

Garantin gäller i upp till 3 år.

Din nya garanti kan tecknas idag genom att göra en inbetalning till bankgiro 5409-8181 och ange [REDACTED] i meddelandefältet. Du kan givetvis använda nedanstående inbetalningskort. Ni kan välja att betala månadsvis, halvårsvis eller helår. Ni kan även betala via autogiro. Kontakta då kundtjänst så skickar vi ut rätt blankett till dig. Garantin är ditt skydd mot kostsamma bilreparationer, under förutsättning att ni inte har någon ytterligare försäkring, garanti eller omfattas av den treårigareklamationsrätten.

Våra allmänna villkor finns att läsa på baksidan av detta dokument. Fordonsskydd kommer inhämta tillgänglig offentlig data gällande ditt fordon och utföra en kvalitetskontroll av ditt fordon baserad på den informationen. I det fall ni avstår från att teckna ny garanti, kan ni helt enkelt bortse från detta erbjudande. Fordonsskydd förbehåller sig rätten att avslå er ansökan och återbetala inbetalt belopp till er. Kontakta kundtjänst på telefon 08-12 44 18 30 vid eventuella frågor.

Registrerad ägare, Namn [REDACTED]		Modell 530d Touring xDrive	
Fordonsuppgifter, registreringsnummer [REDACTED]	Fordonsår 2015	Modellår 2015	
Fordonsstatus I trafik	Benämning Personbil	Färg Brun	

Vi följer konsumentköpslagen om distansavtal. Du har 14 dagars ångerrätt.

Svenskt Fordonsskydd, Box 663, 114 11 Stockholm. Telefon 08 - 12 44 18 30 • Organisations nr 71626433-000-02-20-3

Internet: www.fordonsskydd.se • kundtjanst@fordonsskydd.se • skadehantering@fordonsskydd.se

bankgirot

INBETALNING/GIRERING AVI

Ni kan välja ett av följande alternativ:

229:- / mån  
1.198:- / halvår  
2.120:- / helår

Ni kan också betala med autogiro. Anmälan för autogiro finns att hämta på vår hemsida [www.fordonsskydd.se/autogiro](http://www.fordonsskydd.se/autogiro) eller kontakta kundtjänst så hjälper vi dig.

När du betalar med din banks internettjänst måste du ange fordonets registreringsnummer i meddelanderutan.

Avse [REDACTED]

Sista giltighetsdag: 2020-07-31

Betalningsavsändare [REDACTED]	Betalningsmottagare Auktoritet Fakturaservice
	Inbetalningsavgift (ifylls av banken)

BG 130 spec

Belopp kronor | öre | Till bankgiro nr (ifylls alltid)

5409 8181

#

#

54098181#45#

**Anser du att de har lagen i ryggen med detta reklamutskick?**

– Nej, jag tycker inte det. Det är många konstiga begrepp som används, som garantin till exempel.

Parment har i flera år forskat och undervisat om marknadsföring, med ett extra öga på just bilbranschen. Han säger att svenska aktörer hela tiden försöker flytta fram gränserna om hur de marknadsför sig själva. Här är Svenskt Fordonsskydd nära den gränsen, menar han.

Samtidigt poängterar han på att företaget i fråga hade kunnat klara sig undan en hel del kritik om de hade omformulerat sig i reklamutskicket.

– Om de istället hade skrivit något i stil med “din garanti har gått ut och du kan genom oss teckna en försäkring som har en omfattning som till stora delar överensstämmer med en nybilsgaranti” hade det varit en annan sak, säger han.

Bytbil kontaktade Svenskt Fordonsskydd för att ge dem chansen att kommentera Konsumentverkets kritik. Då svarade Jonas Lindström, en av delägarna, att han ansåg att de inte gjort något fel.

Han hälsade att en jurist nu skriver ett svar till Konsumentverket där de ska bestrida kritiken.

– Vi anser inte att vi gör något fel alls. Jag skulle sälja detta till mina föräldrar, [sa Jonas Lindström bland annat](#).

Anders Parment tycker att deras svar säger mycket om företaget.



*Anders Parment.*

– Ett seriöst företag lyssnar på myndigheter. Deras reaktion när ni ställer frågor är ju en del av företaget. De borde vara mer ödmjuka. På marknadsföringspraxis och rent moraliskt är det anmärkningsvärt att man inte lyssnar på kritiken.

**Bör svenskar överlag vara mer uppmärksamma på denna typ av marknadsföring?**

– Ja, det tycker jag absolut. Oavsett om det handlar om bilar eller något annat. Jag tycker generellt att det är ett problem med extraförsäkringar. Det är ganska ofta som man kan ifrågasätta något i dem.



### 3. Volvo-SUV:ar gynnades av nya bonusreglerna.

Redaktören bytbil 2020-09-08.

**I nio fall av tio gynnades Volvobilar efter regeringens ändring av klimatbonus.**



Trots större utsläpp än mindre bilar har framför allt stora Volvo-SUV:ar främjats av regeringens nya regler för klimatbonus. En granskning gjord av SVT Nyheter visar att Volvobilar gynnades i nio fall av tio.

I augusti var laddhybriden [Volvo XC60](#) den bil den [tredje mest sålda bilen i Sverige](#). Då skedde 1012 nyregistreringar, enligt branschorganisationen Bil Sweden.

Det betydde samtidigt att den 2,3 ton tunga SUV:en för första gången var den mest sålda klimatbonusbilen i landet.

Enligt en granskning gjord av [SVT Nyheter](#) har Volvo gynnats rejält av att regeringen valde att lätta på kraven för klimatbonus tidigare i år. EU valde först att införa nya sätt att mäta utsläpp på. Efter det framgick det att många bilar hade högre koldioxidutsläpp än vad som tidigare angetts. Till följd av det skulle flera hybrider, däribland Volvo-SUV:ar, åka ur bonus-systemet.

När regeringen så valde att lätta på kraven höjdes utsläppsgränsen för bonus från 60 till 70 gram koldioxid per kilometer. Motiveringen löd att det annars skulle bli för få bilköpare som kunde tänka sig att köpa el- och laddhybrider. Som köpare får man bonus när man köper bilen samt en lägre fordonsskatt. Även tjänstebilsförare tjänar på ett sänkt för-månsvärde.

SVT Nyheter's granskning visar att 1 000 av 48 000 sålda bonusbilar som sålts hittills i år fått bonus tack vare just den höjda gränsen. Av dessa är nio av tio Volvo-bilar, varav de flesta är just SUV:ar. Alltså gynnades nästan bara Volvobilar av bonusklassningen, som är avgörande för tillverkarens försäljning i Sverige.

## MOTORNYTT

Samtidigt är Volvos hybrider ofta väldigt tunga, vilket är sämre ur en klimatsynpunkt. Ovan nämnda XC60 väger som sagt 2,3 ton och XC90 väger uppåt 2,5 ton. När körningen på batteriet tagit slut, och förbränningsmotorn tar över, drar de omkring 0,8 liter per mil.

Allt som allt beräknas klimatbonusen kosta staten tre miljarder kronor i år, enligt Riksrevisionen. Det betyder i genomsnitt 124 000 kronor per bil.

### Relaterade artiklar



### Regeringen: Bonus-malus ska belöna och bestraffa



### Bensinbilar ska förbjudas, dyrare tjänstebilar - och nytt bonus-malus



### SVT-granskning: "Volvo har stora oxfiléer - var har du vegobilarna?"



### Kravet till politikerna: Stoppa bilskattehöjningen

**Feber**

#### 4. Volkswagen tror att de kan matcha Teslas produktion 2023.

AV BOBBY GREEN 2020-09-07 KL 15:40.

Kanske tidigare.



Vi är många som väntat länge på att tyskarna ska dra igång sina stora apparater när det kommer till elbilsproduktion och nu börjar det att hända saker. Volkswagens ID.3 är på väg ut till folket och det är bara början. Nu säger Bernd Osterloh från Volkswagen att man siktar på att matcha Teslas elbilsproduktion år 2023, kanske tidigare om allt går som man vill. Om Tesla har tre stycken fabriker där mellan 300.000 och 500.000 bilar kan tillverkas blir deras produktion mellan 900.000 och 1,5 miljon bilar per år och det är alltså dessa siffror som Volkswagen siktar på.

**Bonusklipp:** <https://youtu.be/mPXZOydf4RE>

[Vi har provkört Volkswagens första riktiga elbil ID.3](#)

[Lovande start på en ny era](#)

[Volkswagen ID.3 börjar levereras](#)

[700 bilar har nått Norge](#)

[Så här ser Volkswagen ID.4 ut på insidan](#)



## 5. Tesla Supercharger V3 på gång – utrustning på plats i Sveg.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-09-08, 12:25.

Supercharger V3 kan ladda med upp till 250 kW.



Teslas tredje generation Superchargers (V3) [har varit i bruk Nordamerika i omkring ett år](#). Utbyggnaden av V3-nätverket har dock så sakteliga letat sig bort från den Nordamerikanska kontinenten och kommit närmare och närmare Sverige.

Och nu börjar det brännas på riktigt. På Supercharger-station en Sveg står nämligen V3-utrustning redo att bli inkopplat.

Den stora grejen med Supercharger V3 är att den kan leverera laddning i upp till 250 kW. Av Teslas nuvarande modeller är det bara Model 3 och Model Y som kan ta emot så snabb laddning, [men vi har tidigare skrivit om att även Model X och Model S](#) kan laddas ordentligt mycket snabbare.

Laddningshasthet i all ära, men en annan om möjligt ännu viktigare uppdatering med V3 är att de kan leverera full laddeffekt även om det står två bilar och laddar på samma stolpe. Idag får man dela på laddeffekten om man står och laddar från samma stolpe.



Patrik Lundin

## 6. Elon Musk hälsade på hos Volkswagen – fick provtur i ID.3.

Jan-Erik Berggren, 7 september 2020.

Elon Musk avslutade en tre dagar lång turné i Tyskland med ett besök hos Volkswagen. Han fick äran att provköra nya elbilen ID.3, en av hans egen Model 3:s största konkurrenter framöver, och även specialstudera nya ID.4.



**FILM:** <https://twitter.com/i/status/1302903603364016128>

Två av bilvärldens mest inflytesrika personer träffades i förra veckan på flygfältet utanför Braunschweig strax öster om Hannover. Musk avslutade sitt tre dagar långa besök i landet med att träffa Volkswagens vd Herbert Diess.

Diess har vid flera tillfällen hyllat Elon Musk för hans arbete med att introducera elbilar på världsmarknaden och vi minns att Diess också erbjöd den [svenske ex-Tesla-chefen Peter Carlsson](#) ett jobb i den grupp som skulle leda introduktionen av hela ID-familjen.

Varken Musk eller någon från Volkswagen vill avslöja några detaljer om mötet som ägde rum på ett mindre flygfält. Där fick Musk chansen att provköra nya elbilen [Volkswagen ID.3](#). Volkswagen har pågående provkörningar av ID.3 vid närbelägna Hannover.

Elon Musk fick också titta närmare på den nya modellen [ID.4](#) som ska lanseras senare i år. Volkswagens vd Herbert Diess träffade Elon Musk i förra veckan. Det var inte första mötet mellan de två tungviktarna inom bilindustrin.

Elon Musk hade före mötet med Volkswagen och Diess besökt läkemedelsföretaget Curevac samt också tittat till [sin nya fabrik som byggs utanför Berlin](#). När fabriken nått full kapacitet ska den klara att bygga 500 000 bilar, med tillhörande batterier, per år.

Om Diess varit artigt positiv till Elon Musks insatser har Musk inte besvarat artigheten utan ofta pratat om den nya bilfabrikens förträfflighet och att den ska "sätta en ny standard" för hur bilar ska byggas i framtiden.



*Volkswagens vd Herbert Diess träffade Elon Musk i förra veckan.  
Det var inte första mötet mellan de två tungviktarna inom bilindustrin.*

Fabriksbygget verkar vara på gång igen efter vårens avbrott på grund av coronapandemin och vissa andra mindre problem. Vid besöket i Berlin prisade i stället Musk Tyskland som industrination.

#### INTERVJU: [Peter Carlsson – mannen bakom Northvolt](#)

– Vi vill göra det här till en väldigt trevlig plats att arbeta på, sa Musk när han träffade reportrar och blivande fabriksarbetare utanför byggarbetsplatsen.

Redan nästa sommar ska fabriken börja bygga bilar i ansevärd mängd och cirka 12 000 arbetstillfällen skapas när Elon Musk etablerar sin första stora bilfabrik i Europa.

Det är oklart om Volkswagen rådfrågade Musk om [de mjukvaruproblem som drabbat främst ID.3](#).



#### 7. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 3.



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

## 8. VW-chefen: Nästa Passat GTE blir fyrhjulsdreven.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-09-07, 15:49.

I samband med lanseringen av Volkswagen Golf GTE fick vi en pratstund med den friskspråkige försäljningsdirektören Jürgen Stackman som lägger ut orden om Volkswagens framtid.



*Jürgen Stackmann tillsammans med VW ID Vizzion som ger en förning om hur nästa generation Passat kan se ut – eller åtminstone den elektriska motsvarigheten.*

Det är ingen slump att Jürgen Stackmann väljer att äta lunch med de svenska journalisterna vid provkörningen av de nya hybridversionerna av Volkswagen Golf 8. Sverige är ett av de länder där det säljs flest laddhybrider, men enligt PR-folket vill Stackmann luncha med oss för att vi svenska journalister ställer så kunniga frågor.

– Det är inte så konstigt att laddhybrider är så populära i Sverige, ni gillar stora bilar och kör ofta långt, säger Jürgen Stackmann (JS).

**AMS: – Vore det inte ännu effektivare med en dieselmotor för långkörning, precis som Mercedes har?**

JS: – Vi har övervägt det. Visst skulle förbrukning vid långa resor blir lägre med en diesel-laddhybrid, men både dieselmotorer och elteknik är dyrt och det hade höjt priset på bilen. Volkswagen är ett märke som ska vara överkomligt i pris och det blir inte billigare att äga en laddhybrid med diesel. Totalkostnaden (TCO) blir högre.



*Försäljningsdirektör Jürgen Stackman lunchar med svenska motorjournalister.*

– **Apropå ägarkostnader, en del kunder är rädda för det ska bli dyrt att äga en laddhybrid i och mer den mer komplexa tekniken. Det är mer som kan gå sönder.**

– Vi har så goda erfarenheter av våra laddhybrider att det ska inte vara mer problem än med en vanlig bil.

– **Vi har skrivit en del om dyra reservdelar, till exempel om infotainmentsystem som kostar runt 7.000 euro att byta ut. Själv har jag haft problem med min head-up-display i min Passat GTE. Styrdonet måste bytas och reservdelen kostar nästan 2.000 euro. Men tillvalet kostade bara 500 euro. Hur kan det komma sig?**

– Det låter inte rätt. Jag kan inte tänka mig någon annan reservdel än motorn som kostar så mycket som 2.000 euro. Vi får kolla upp det.

**Volkswagen började med laddhybrider i Golf och Passat. Nu breddas utbudet med två olika laddhybrider för Golf, eHybrid med lägre effekt och GTE med mer effekt. Även Tiguan, Arteon och Touareg kommer snart som laddhybrider.**

– **Tjänstebilsförare har vant sig med att köra fyrhjulsdrevet och Volvo har stora framgångar med sina fyrhjulsdrivna laddhybrider. Varför finns inte Passat GTE med fyrhjulsdrift?**

– Vi fick inte plats med det i dagens Passat, men fyrhjulsdrift kommer i nästa generation Passat. Den kommer både som eHybrid och GTE.

– **Alla biltillverkare utom Volvo har egna infotainmentsystem. Varför gör ni inte som Volvo och använder Google Android Automotive?**

– Volvo är mycket mindre än VAG. Eftersom vi är en så stor koncern så blir det billigare för oss att göra det själv. Men framförallt vill vi bestämma över gränssnittet och inte lämna över kunden till Google. Deras system är inget för oss idag, men vi följer noga hur det utvecklas.

– **VAG satsar stort på elektrifiering nu. Hur länge kommer ni erbjuda bilar med förbränningsmotorer?**

– Växlingen går väldigt olika snabbt på olika ställen i världen. I Norge är laddhybrider redan ett passerat kapitel och de är på väg att bli helelektriska. I Kina går utvecklingen fort, men i Sydamerika som exempel går det betydligt långsammare. Vi räknar med att det kommer två generationer bilar med förbränningsmotorer till.

– **Så det kommer både en Golf 9 och en Golf 10?**

– Golf 9 kommer, men jag kan inte lova en Golf 10 eftersom det inte finns något sådant beslut än, Golf 8 är ju precis ny. Men generellt räknar vi med ytterligare två generationer av dagens modeller med förbränningsmotorer.

– **Blir det någon ny Phaeton?**

– I oktober 2015 tog vi beslutet att satsa på MEB-plattformen för våra elektriska bilar. Då bestämde vi oss också för att skrota utvecklingen av en ny generation Phaeton trots att vi kommit långt med den. Phaeton står för något vi inte längre vill vara.



*ID Space Vizzion – en elektrisk motsvarighet till Passat Variant.*

– **I Sverige gillar vi stora kombibilar, kommer [ID Space Vizzion](#) att bli verklighet?**

– Ja, det blir den. Jag kan tyvärr inte avslöja när, även om jag såklart vet det. Alla ID-konceptbilar som vi visat upp ska realseras. Alla dagens modellserier kommer att få sin helt elektriska motsvarighet.

– **Det är trendigt med suvar idag, men det är inte en positiv utveckling för klimatet. Hur ser ni på den trenden?**

– Vi kan inte styra vad konsumenterna vill ha utan får göra det bästa av situationen. Vi jobbar för att göra suvarna snåla med strömlinjeformad design. Om man jämför Polo och suversionen T-Cross så skiljer det 3 gram koldioxid per 100 km.

– Med elbilarna kan vi ge mycket av det som kunderna vill ha av en suv, hög sittposition och stora utrymmen. Skillnaden blir räckvidden.



*Med ID Vizzion vill Volkswagen visa att elbilar kommer att bjuda på större utrymmen än motsvarande bil med förbränningsmotor.*

### **Hur kommer elbilarna att utvecklas framöver?**

– Batterierna kommer att förbättras med 2-3 års intervaller. Vi har nått maximal fysisk storlek på batterierna nu. Nästa steg är att göra dem effektivare så att räckvidden blir längre. Därefter kan vi göra batterierna mindre med bibehållen räckvidd. Då blir bilarna lättare och billigare.

### **Idag är laddningen ett bekymmer för många. Hur kommer vi ladda i framtiden?**

– Det kommer inte att vara någon större skillnad mellan att snabbaddas och att tanka. Det kommer bara att ta 5-10 minuter att snabbadda.

### **Det har snackats om helt självkörande bilar länge nu. Hur går utvecklingen?**

– Bilbranchen är enig om att det tar längre tid än vi tidigare trott. Det är väldigt komplext. Vi har landat i att vi vill ha ett system som ligger mellan autonom nivå 2 och 3. Vi är nöjda med det system vi har idag, men kommer att fortsätta utveckla det.

– Nyligen körde jag alla premiummärke och provade deras assistanssystem. Det är många som blåser upp hur bra deras system, men jag tycker att vårt system står sig väl i konkurrensen. Jag tycker att du också ska göra en sådan jämförelse.

[Volkswagen ID Space Vizzion är nya elkombin som utmanar Volvo V90](#)

[Nya Volkswagen Golf GTI 8 får upp till 300 hk – Golf R Plus kan få över 400 hk](#)

[Vi är på Golf-bonanza i Tyskland: "Bästa framhjulsdrevena jag har kört"](#)

## 9. Mercedeschefens nya plan: ”Nu utvecklar vi elbilen först”.

Publicerad 2020-09-08 kl 11:54, text Erik Söderholm

**Ola Källenius** förklarar varför jättekoncernen inte kan satsa helhjärtat på elbilar över en natt.



**Ola Källenius** har haft en tuff period sedan han tillträdde som chef för Mercedesägaren Daimler. [Aktiekursen har rasat](#) och på grund av den höga försäljningen av stora suvar med förbränningsmotorer riskerar koncernen dryga utsläppsböter.

Mercedes har hittills bara lanserat elbilen EQC i den nya elbilssatsningen, men inom kort ska den kompletteras av [eldrivna lyxsedanen EQS](#) och en [mindre elbil kallad EQA](#).

– **I Europa ser jag** en hög marknadsandel för laddhybrider. Om du kan ladda hemma eller på jobbet kan du köra utsläppsfritt måndag till fredag, säger han i en [intervju med Frankfurter Allgemeine Zeitung](#).

På frågan om när Mercedes ska bygga sin sista förbränningsmotor svarar han att ”det kommer ta ett tag”. Även den [nyss visade S-klassen](#) kommer med vanliga bensin- och dieselmotorer samt i [prestandaversioner](#) och med V12-motor. Men han säger att Mercedes inom tio år ska vara betydligt mer fokuserade på eldrift och med ett mer koncentrerat utbud av förbränningsmotorer.

– **Och vi har beslutat** oss för ett paradigmskifte: i framtiden kommer elbilen alltid utvecklas först för alla nya modellserier.

Det går dock inte att vända upp-och-ned på koncernen över en dag, enligt Ola Källenius.

– **Vi har satt kursen** men resan kommer ta åtminstone tio år. Som etablerad biltillverkare kan man inte helt enkelt skicka hem 300 000 anställda och bygga ett elbilsföretag med 20.000 återanställda, säger han.

## 10. Skoda Kodiaq RS fasas ut – oklar ersättare på gång.

Publicerad 2020-09-07 kl 6:41, text Erik Söderholm.

**Skodas prestandasuv har en straffskatt på 15 000 kronor om året. Nu försvinner den för att ge plats åt... ja, vadå?**



**Skodas stora** suv-modell Kodiaq finns i en prestandaversion med dieselmotor på 240 hästkrafter. Den kommer läggas ned för att sänka märkets snittsiffra för koldioxidutsläpp, kan Vi Bilägare berätta.

Skoda stoppade försäljningen av Kodiaq RS för några veckor sedan och beslutet gäller inom hela EU. Bilen med dubbelturbomotor och fyrhjulsdraft har ett koldioxidutsläpp på 211 gram per kilometer vilket ger en förhöjd fordonsskatt på nästan 15 000 kronor om året under de första tre åren.

**Precis som alla** andra bilmärken behöver Skoda sänka snittsiffran för koldioxidutsläpp. Den ska vara högst 95 gram för alla bilmärken enligt EU:s regler och den som inte klarar det tvingas betala höga utsläppsböter.

Med tanke på att Skoda ska [lägga ned den lilla elbilmodellen Citigo-e](#), och eftersom den [nya elsuven Enyaq](#) dröjer till nästa år, får Kodiaq RS stryka på foten.

**”Den drar tyvärr** upp snittet för mycket och slutar därför att erbjudas”, skriver Veronica Nilsson, informationschef på Skoda i Sverige, i ett mejlsvar till Vi Bilägare.

Skoda bekräftar även beskedet i ett uttalande där det framgår att ”Kodiaq RS kommer fortsätta vara en viktig del av Kodiaqfamiljen i framtiden”. Prestandamodellen verkar alltså komma tillbaka, men förmodligen då som laddhybrid eller mildhybrid, även om det inte bekräftas av Skoda.

**Modellen fick beröm** för prestandan och drivlinan i vår [provkörning som du kan läsa här](#), men kritiserades för ett splittrat helhetsintryck och larvigt, artificiellt motorljud.

**Läs också:** [Skoda Enyaq iV: Här är de svenska priserna](#)

## 11. Renaults vd vill bygga dyrare bilar.

Jan-Erik Berggren.

8 september 2020.

Att sälja många bilar är inte längre det allra viktigaste för Renault. Nye vd:n Luca de Meo, handplockad från Seat, vill i stället att Renault bygger dyrare bilar. de Meo bygger nu om hela företaget och satsar på dedikerade chefer på varje märke inom gruppen.



Tidigare har Renault haft olika regionchefer som fått ansvara för försäljningen av samtliga bilmärken inom gruppen. Men för att stoppa blödningarna och minska de enorma förluster Renault tvingats hantera under våren bygger [nyligen värvade vd:n Luca de Meo](#) om rejält. I stället för olika regionchefer tänker de Meo tillsätta chefer för Renault, Dacia och Alpine. Dessutom vill Luca de Meo bygga upp en fjärde gren för bildelningstjänster. Renault tvingades svälja närmare 75 miljarder kronor i förluster bara för första halvåret i år som en följd av coronapandemin men också som ett resultat av koncernuppgörelsen med Nissan.

För att börja tjäna mer pengar vill Luca de Meo bygga dyrare bilar med en högre lönsamhet. Det ska också göra säljarbetet lättare då säljarna kan vara mer fokuserade på kunderna snarare än att bara få iväg så många bilar som möjligt.

Under sin tid som vd för Seat renoverade han företaget som utvecklades till Europas snabbast växande. Luca de Meo var under sin tid på Fiat ansvarig för relanseringen av den populära modellen 500 år 2007.

Denis Le Vot blir chef för Dacia. Renaults F1-chef Cyril Abiteboul, en gång teamchef för Marcus Ericsson i Caterham, tar över sportbilmärket Alpine och Clotilde Delbos blir chef för nya bildelningsdivisionen. Luca de Meo tar själv hand om Renault.



*Renault Avantime, som även ses på bilden överst i artikeln, var vad man kallar för en dyr Renault.*

Luca de Meo ska också spara pengar genom att minska personalstyrkan. Cirka 14 600 arbetstillfällen ska bort i Renaults fabriker över hela världen.

I en intervju för franska tidningen Le Point ville inte Luca de Meo svara på när Renault kan gå med vinst igen men han avslöjade att han nu går igenom hela modellprogrammet för att vässa vissa modeller och göra dem mer premium. Det finns också planer på att varumärket Alpine ska få växa och bygga fler än den enda bilmodell som säljs i dag. Det är oklart om den nya strukturen betyder att Cyril Abiteboul tvingas lämna F1-teamet [som inför nästa säsong plockat tillbaka världsstjärnan Fernando Alonso](#).



*Högt pris hade även premiummodellen Vel Satis under inledningen av 2000-talet.*

*Kuriosa: Visste du att Renault Safrane 1992 blev utsedd till världens vackraste bil? Jo då, så är det. Och bara fyra år senare blev [Mitsubishi Carisma](#) världens vackraste bil, så "tävlingen" kanske inte kan tas på fullaste allvar...*



*Även 1990-talets Renault Safrane var en så kallad premiumprodukt med hög prislapp. Gemensamt för Safrane, Vel Satis och Avantime var att de aldrig slog riktigt och avslutade sina liv med blygsamma försäljningsiffror.*



*Renault Type CE 20/30 HP Limousine by Kellner et ses Fils 1912 var den ultimata limousinen för sin tid ([tilllägg av RW](#)).*

## 12. Nya Dacia Sandero och Logan officiella.

7 september 2020.

I dag presenterar rumänska Dacia helt nya generationer av Sandero och Logan plus den lite robustare varianten av Sandero med tilläggsnamnet Stepway.



Snart har [Dacia](#), som ingår i alliansen där Renault, Nissan och Mitsubishi är dominerande, förnyat hela sitt modellutbud. För två år sedan presenterades [nya Duster](#) som ifjol gjorde bra ifrån [i vårt test mot nya Jeep Wrangler och nya Suzuki Jimny då den gick och vann stort](#).

Nu är turen kommen till de mer traditionella personbilarna Sandero och Logan, två modeller som i nuvarande form har hängt med sedan 2012. Vad gäller Sandero presenteras även en ny version av den lite förhöjda och skyddslistbeklädda modellen Sandero Stepway.



Dacia har fått ta del av Renaults och Nissans helt nya och flexibla plattform CMF som i detta utförande heter CMF-B där bokstaven B symboliserar storleksklassen, det vill säga B-segmentet. CMF-B-plattformen gjorde entré med [nya Renault Clio](#) och [nya Renault Captur](#) förra året.

CMF-plattformen, som kan ses som motsvarigheten till Volkswagen-koncernens MQB-plattform, introducerades för första gången i det större utförandet CMF-C/D, det var 2013 och då i samband med [Nissan Qashqai](#) och [Nissan X-Trail](#). Förutom en CMF-A-variant för minibilar finns även en CMF-EV-variant för elektriska fordon. Det är på denna bas [Nissans nya elbil Ariya](#) har byggts.

Dacia presenterar inga specifikationer i dag, utan vi får snällt vänta till den 29 september då all information släpps. Mycket av den teknik som vi i dag ser hos [Renault Clio](#) kan vi förvänta oss att se även i nya Sandero, Sandero Stepway och Logan (sedanen som presenteras i dag säljs i få länder, exempelvis inte i Sverige). För att hålla priserna nere på låga nivåer, som hör Dacia till, kan vi räkna med att vissa grejer har fått stryka på foten, exempelvis de mest avancerade förarassisterande systemen så som det semiautonoma.

I dag kostar Dacia Sandero av utgående generation från 110 700 kronor i Sverige. Sandero Stepway kostar från 131 200 kronor. Logan MCV, kombiversionen som inte presenteras i nuläget, kostar från 115 700 kronor.



### 13. Huggtänder och klösmärken på uppdaterade Peugeot 5008.

Publicerad 2020-09-07 kl 18:00.

Text Maria Dahlin.

Det franska bilmärkets maskot har inspirerat när sjuitsiga suven förnyas. Men elektrifieringen lyser med sin frånvaro.



För en tid sedan fräschade Peugeot upp mindre [3008](#), nu är det storsyskonets tur. 5008:s Formspråk följer den mindre släktingen med ny grill och en vertikal ljussignatur i fronten som kan liknas vid huggtänder. Baklyktorna med LED-teknik och 3D-effekt ska se ut som spår från Peugeotlejonets klor.



På insidan har 5008 begåvats med senaste versionen av i-Cockpit, med 3D-display framför ratten. Vid mörkerkörning kan systemet Night Vision varna för djur eller människor som rör sig i närheten av vägbanan.



**Till skillnad från 3008**, som finns som laddhybrid, erbjuds ingen elektrifiering i 5008. Här är det antingen bensin eller diesel som gäller, på 130 eller 180 hästkrafter. Väckellådan är sexväxlad manuell eller automatisk i åtta steg.

**I slutet av 2020** är det Europapremiär för uppdaterade 5008. Det finns inga prisuppgifter än.

**Maria Dahlin**

**Läs mer om:**

### [Provkörning: Peugeot 5008 \(2017\)](#)

[19 centimeters förlängning förvandlar designsuven Peugeot 3008 till 5008. Bagageutrymmet blir stort men passagerarna bör vara små.](#)

### [Peugeot 5008 – rapport från provkörningen](#)

[Vi Bilägares Tommy Wahlström sätter sjusitsiga flexbilen som blev en familjesuv på prov.](#)

### [Peugeot 5008 blir sjusitsig familjesuv](#)

[Ordet flexbil är borta ur vokabuläret. Nu är det suv för hela slanten.](#)

### [Provkörning: Peugeot 5008 \(2014\)](#)

[Halvvägs i livet har Peugeots5008 fått nytt ansikte. Vi listar plus och minus i provkörningen.](#)

### [Peugeot ansiktslyfter 3008 och 5008](#)

[Franka dubbelnollorna Peugeot 3008 och 5008 får varsitt ansiktslyft. En nyhet är att jättegäpet på 3008 knipits ihop.](#)

### [Ljustest: Peugeot 5008 1,6 Turbo](#)



## 14. Aston Martins Q-avdelning presenterar Victor.

AV BOBBY GREEN 2020-09-07 KL 12:20.

Retro-inspirerad specialare i ett exemplar.



**FILM:** [https://youtu.be/T74pscuD\\_Vs](https://youtu.be/T74pscuD_Vs)

Det senaste att ploppa ut från Aston Martins Q-avdelning är Victor. Det är en specialbyggd version i ett enda exemplar som hämtat inspiration från V8 Vantage från 70/80-talet. Man har utgått från en renoverad kolfibermonocoque hämtad från modellen One-77. Det ska även finnas en hel del delar från Vulcan här.

För att matcha sitt extrema utseende har man under huven stoppat en V12:a på 7,3 liter som Cosworth fått pilla lite på. Den lämnar här hela 848 hästar och har 812 newtonmeter i vrid. Maskinen har man sedan kopplat till en sexpetad manuell växellåda som driver bakhjulen. Det här innebär att detta är den mest kraftfulla manuellt växlade bilen Aston Martin har byggt någonsin. Victor får samma fjädrar och dämpar-system som Vulcan och innanför de centrumbultade fälgarna sitter keramiska bromsskivor i dimensionerna 380 millimeter fram, 360 bak.

Vad kunden har fått betala för denna skapelse framgår inte men det kanske också är bäst.



## 15. Ferrarichef erkänner superbilsfusk – tjänade 24 miljoner.

Publicerad 2020-09-07 kl 17:48, text Erik Söderholm.

**Köparna av exklusiva superbilen LaFerrari har kunnat muta en Ferrarichef och därmed smita förbi i kön.**



**Ferrari har som policy** att märkets mest exklusiva modeller, som byggs i mycket begränsad upplaga, bara ska säljas till inbitna entusiaster som redan äger flera andra Ferrarimodeller.

Men tack vare den tidigare chefen för Ferrari i Nordamerika, Maurizio Parlato, har vissa kunder kunnat ”muta” sig förbi kön och smita före andra köpare.

**I förra veckan kom** beskedet från amerikanska åklagare att Maurizio Parlato [erkänt sig skyldig](#) till att ha fifflat med kölistan för en superbil som lanserades 2013 med en prislapp på motsvarande 15 miljoner kronor och som bara skulle byggas i 500 exemplar.

Åklagarna vill inte peka ut vilken modell det handlar om, men det är ganska uppenbart – om än inte helt bekräftat – att det gäller specialmodellen LaFerrari.

### **Fuskade med skatten**

**Den amerikanska** skattemyndigheten upptäckte att den tidigare Ferrarichefen inte tagit upp intäkter på motsvarande 24 miljoner kronor i sin deklaration – pengar som han, enligt åklagaren, ska ha fått som ”kickback” från återförsäljare och kunder för att ändra i kördningen för superbilsmodellen.

– Han försökte dölja inkomsterna genom att flytta pengarna världen över. Skatteflykt är högsta prioritet för skattemyndigheten och som vi visat i dag är vi helhjärtat engagerade i att ställa dessa gärningsmän inför rätta, säger den ansvariga utredaren Jonathan Larsen i ett uttalande.

**Maurizio Parlato** gick över till Lotus efter att ha jobbat på Ferrari, och därefter till Bugatti där han förra året slutade ”av personliga skäl”. Han kan nu dömas till minst tre års fängelse plus böter på 2,2 miljoner kronor.

Läs mer om:



[Ferrari GTC4 Lusso läggs ned – ersätts av suven Purosangue](#)



[Trots krisen – Ferrari tjänar 1,1 miljoner kronor per bil](#)



[Trots krisen – Ferrari går som tåget](#)



[Ferraris drömsiffra – som ingen annan kommer i närheten av](#)



[Ferrari Roma – la dolce vita](#)



[SF90 Stradale första laddhybriden från Ferrari](#)

## 16. Fan ta corona!

Linus Pröjtz, 12 september 2020

Under denna helg skulle 2020 års upplaga av Goodwood Revival ha arrangerats och Teknikens Värld och Claes Andersson skulle ha varit på plats med sin gruppresa. För tionde året i rad. En viss pandemi satte käppar i hjulen, därför tar vi tillfället i akt och tittar lite bakåt på åren som varit.



I dag hade varit första dagen vid Goodwood Revival 2020. BBC Weather indikerar att vädret är perfekt, runt 18-20 grader över helgen med uppsprickande molnighet och en hel del sol. Vis av erfarenhet kan jag säga att allting över 20 blir varmt när man går klädd i chinos, skjorta, fluga, väst och tweed-kavaj. Släpar man runt på dubbla kamerautrustningar, inklusive ett jätte-teleobjektiv så märks det ännu mer. Men tro mig, jag hade hellre gått där i gräset intill banan med svetten droppandes i stället för att skriva dessa rader hemifrån.

Jag kan bara stilla konstatera att livet inte riktigt är detsamma utan Goodwood Revival i september. Det är förbannat sorgligt och det påverkar mig mer än vad jag kunde tro att inte åka dit. I år skulle ha varit tionde året i rad jag guidade i de härliga miljöerna, ett av de absolut mest emotsedda uppdragen under hela året. Även ett av de mest utmattande där man får uppfinna hjulet allt eftersom och i möjligaste mån försöka göra sig hörd bland vrålande motorer och minst 50 000 andra besökare per dag. Trängseln är en extrem faktor i vissa fall, inte minst när man ska försöka flytta en grupp på 30 där fokusflykter sker för var och en hela tiden – åt olika håll. Men så kommer en Maserati 250F rullande genom depån. Publikhavet delar sig och alla tittar på detta mekaniska mästerverk, vars raka sexa på 2,5 liter ger ifrån sig ett magiskt motorljud.



*Startfältet i RAC TT Celebrations sticker iväg och nu väntar en timmes racing med depåstopp och förarbyte. Sällan eller aldrig har det gått att förutspå vad som ska hända och vem som ska vinna. En timme är lång tid, inte minst när alla kör som om det vore det sista de gjorde här i livet.*

Chefredaktör Engström insåg för länge sedan att de där dagarna på Revival blev som en slags övertrycksventil för undertecknad – jag snackade av mig inför vår grupp resenärer helt enkelt. Så slapp han lyssna på historier om allt från att BRM Type 25 (Joakim Bonniers vinnarmodell från F1-loppet på Zandvoort 1959) bara hade en bromsskiva bak till varför Lord March var tvungen att göra en landhöjning runt hela banan när den renoverades inför första Revival 1998. Eller som när jag måste hålla tillbaka känslorna kring det faktum att en av mina stora idoler, Bruce McLaren, körde ihjäl sig vid tester med Can-Am-bilen M8D inför säsongen 1970. Bilar är känslor, vissa mer än andra. Men det är människorna bakom som har skapat allt.

Att Goodwood Revival, och därmed vår resa dit, skulle ställas in 2020 kom inte som någon överraskning, allting annat hade varit otänkbart. Så i stället för att åka dit får vi nöja oss med ett bildspel med några tillhörande historier. Hoppas ni gillar det minst hälften så mycket som jag älskar det!

*Tips: I bildgalleriet nedan, har du problem att se vissa bildtexter, pga en bugg på teknikensvarld.se, markera bildtexten så blir den tydlig.*



## [GALLERI](#)

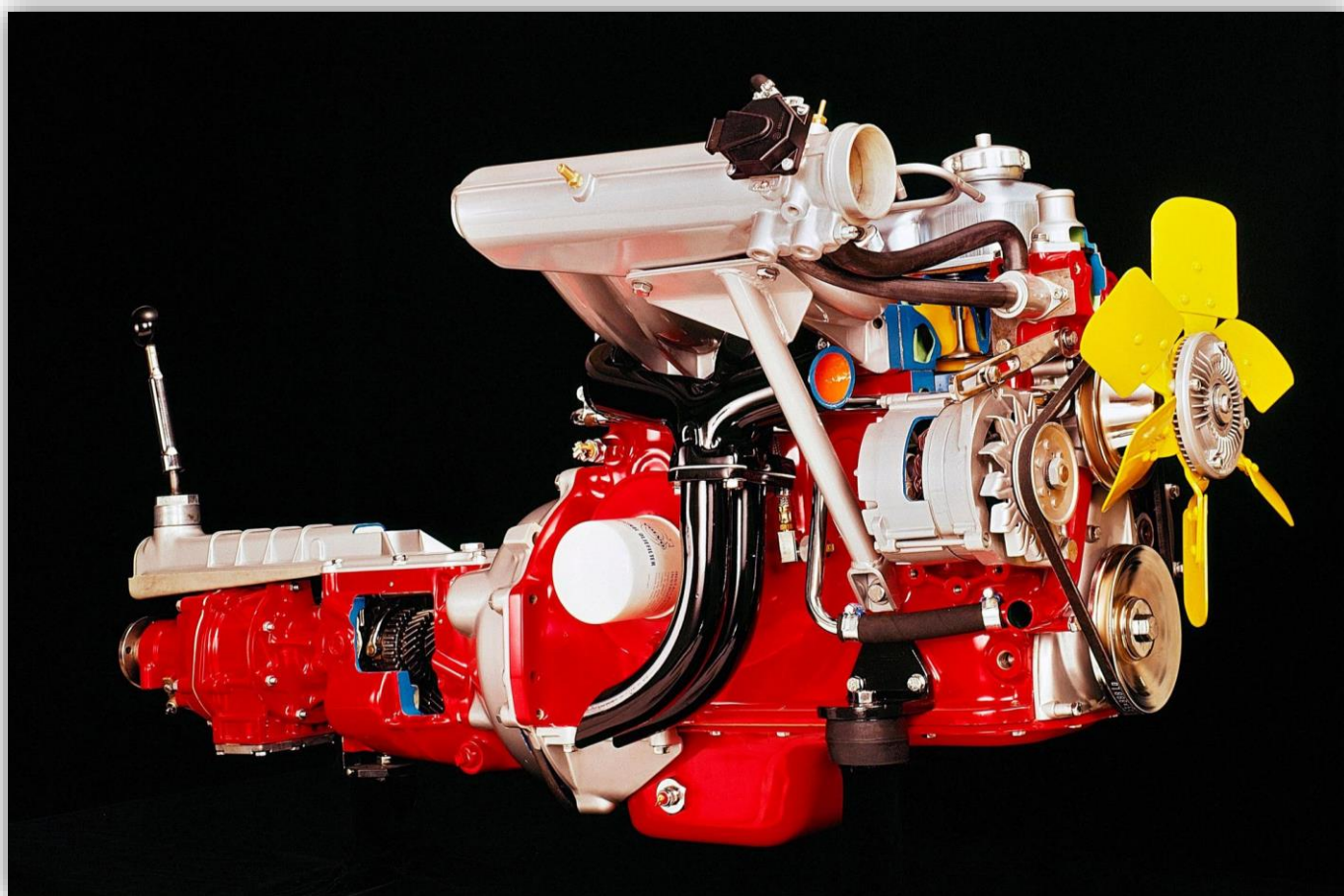
[Goodwood Revival med Teknikens Värld genom åren](#)  
[41 bilder](#)

## 17. Bakgrunden till Volvos rödmotorer.

Text: Gunnar Ljungstedt.

Publicerad: 2018-12-19 kl 09:59.

Volvos motorer är lika djupt rotade i folksjälen som Astrid Lindgrens sagor. Det finns massor av fina motorer från hela världen att välja på, ändå håller Volvo någon särställning, förmodligen för att det är de motorer vi växt upp med. Vi tar en snabb titt på vad som lämnat Skövde genom åren, med början i de målade motorerna.



Om Göteborg är synonymt med dåliga ordvitsar och Volvo, är Skövde synonymt med militärer och Volvo-motorer. Så har det alltid varit, och när allt mer industriproduktion läggs ut på låglöneländer stampar man fortfarande ut över en halv miljon motorer om året hos Volvo Powertrain och Volvo Cars i Skövde.

Vi tar det från början. Volvos första bil ÖV4 "Jakob" från 1927 drevs av en motor från Pentaverken i Skövde, som tidigare konstruerat den första svenska marinmotorn B1 (ej att förväxla med barnprogramsbananen). 1935 köpte Volvo Pentaverken, som blev Volvo Penta.

Sedan följde krig, gengas och elände men när Volvos första efterkrigsbil PV 444 debuterade var det med en rak 4-cylindrig toppventilsmotor med stötstänger – gröna B4B på 1,4 liter.



*Volvo B4B*

### **Per Gillbrand**

I vässat utförande kallades den B14A och blev röd. Nomenklaturen med B för bensin följt av siffror som angav slagvolymen skulle hänga med i många år. B16 följde och med B18 kom den 5-lagrade vevaxeln som gillade trimning betydligt bättre – signerad motororaklet Per Gillbrand. Med borring ökade volymen när B20 gjorde entré 1967. Från B18-motorns första effektuppgift på 68 hästar gav B20 som mest 124 hästkrafter med Bosch-insprutning. Med två extra cylindrar skapades den raka sexan B30.

Moderna (nåja) tider inleddes när B21 debuterade i mitten av 70-talet. Överliggande kamaxel och aluminiumtopp av crossflowtyp var kanske inte banbrytande, men hos Volvo var det stort. Motorerna lutades 15 grader mot avgassidan för att rymmas under huven.

### **Grövre stakar**

Roligt på riktigt blev det när turbon kom till Volvo 1981. B21ET på 157 hästar var en hårding på sin tid. När motorerna växte till 2,3 liter döptes de förstås till B23, och B23ET på 173 hästar blev en kioskvältare i 760 Turbo 1984. Året efter lades en nolla till i namnet, B230, för att urskilja lågfriktionsmotorn med klenare vevstakar och smalare lågfriktionslager som knappast gjorde motorerna lämpligare att trimma. Det blev dock bättre 1989 när lagren blev bredare och axiallagret flyttade tillbaka till sin ursprungliga plats vid femte överfallet. Grövre stakar kom 1990 och 1993 fick turbomotorerna oljekylta kolvar.

Turbomotorn fick aldrig 16 ventiler, det fick däremot sugvarianten B234 som även fick två balansaxlar för en mer harmonisk gång. Eller, förresten ... för exempelvis italienska marknaden togs det fram en helsmidd B204 med turbo och 16-ventilerstopp. En och annan av dessa börjar hitta till Sverige i importbilar.



## 18. Tut i luren! Volkswagen Karmann Ghia fyller 65 år!

AV BOBBY GREEN 2020-09-07 KL 13:20.

Den linjeskönare Bubblan.



Det är nu hela 65 år sedan det första exemplaret av [Karmann Ghia](#) rullade av bandet i fabriken i Osnabruck. Detta måste givetvis firas med en tut och kanske även en tårtbit eller två.

Modellen skapades av Wilhelm Karmann som tog ett Bubbla-chassi och placerade en ny härlig kaross ovanpå detta. Den ritades av Carrozzeria Ghia och som ni förstår tog man halva namnet var och skapelsen döptes till Karmann Ghia. Den sportiga designen backades dock inte riktigt upp av prestandan eftersom det i rumpan initialt satt en liten boxermotor som bara gav 36 hästar. Bilen var dessutom tyngre än Bubblan så det var ingen raket direkt. 0-100 km/h på nästan 30 sekunder. Men man tog sig dit med stil i alla fall!

Modellen tillverkades mellan 1965 och 1974 och under denna period blev 362.601 stycken coupéer till och 80.881 stycken cabbar. I dagsläget anses den vara en klassisk samlarbil och fina exemplar börjar komma upp ordentligt i pris.



**FILM:** <https://youtu.be/HtYqchDx-s>

## 19. Pirin-Fiat.

Publicerad 2020-09-07 kl 7:12, text **Mårten Carlsson.**

**Under några år provade man på att bygga Fiat i Bulgarien.**



Järnridån var inte helt ogenomtränglig. Det förekom en hel del öst-västliga samarbeten under det kalla krigets tid.

Renault gjorde bilar i Rumänien (Dacia) Där, samt i Jugoslavien byggdes även Citroën. I Just Jugoslavien producerades det även en hel del Volkswagenbilar, samt Oplar.

Porsche gjorde emellanåt uppdrag bakom järnridån, för bland andra Skoda och Vaz.

Fiat var en av de mest aktiva när det gällde hitta nya marknader runtom i världen, så även i östeuropa. Mest kända exempel är ju Vaz, Zastava och FSM Polski-Fiat.

Så planen att expandera i öst var ett naturligt steg. 1966 förhandlade man med SPC Balkancar, ett företag, eller ett slags kooperativ helägt av Bulgariska staten. Man kom fram till en femårsplan för att sätta samman Fiat i staden Lovech i norra Bulgarien.

Projektet lät lovande på pappret, 1966 skulle man leverera 300-350 bilar CKD (Crated, knocked down) att sätta ihop. Året efter skulle det tiodubblas när produktionen kom igång på allvar. Senare skulle Fiat även stå för byggandet av en modern fabrik, verktyg, pressar för att Balkancar skulle bli självgående. Samt sätta upp verkstäder och servicenät.

Betalning då? Jo, det skulle ske med Bulgariska varor...

Modellutbudet var smalt, Fiat 850 coupé och sedan , samt 124:an som sedan och kombi, det var vad som bjöds.

Den 27:e juni 1967 rullade de första bilarna ut ur fabriken i Lovech, och namnet Pirin valdes som ett slags inofficiellt varumärke. Det satt aldrig några Pinrin-Fiat emblem på bilarna.

Under de kommande åren såg det lovande ut, både Bulgariska och Italienska ingenjörer åkte fram och tillbaka och bit för bit uppgraderades fabriken och maskinparken.

Men Pirin-Fiaten fick liksom aldrig luft under vingarna, produktionen gick snarare kräftgång. När femårskontraktet löpte ut 1971 förnyades det inte. Då hade inte mer än 758 bilar satts ihop i Lovech.

## 20. Alonsos nya F1-team döps om till Alpine.

Jan-Erik Berggren.

7 september 2020.

**Fernando Alonso gör comeback i Formel 1 till våren, och det blir i ett nytt team, i alla fall till namnet. Renaults nya vd Luca de Meo har beslutat att byta från Renault F1.**



Det blir i stället Renaults lilla sportbilmärke Alpine som får bära hela koncernens satsning på F1. I en stor omorganisation har Renaults nya vd Luca de Meo valt att byta Renault F1 till Alpine F1 för att ytterligare ge skjuts åt den tänkta satsning på sportbilar som Renault-koncernen vill göra.

Luca de Meo har samtidigt utsett Renault F1:s teamchef Cyril Abiteboul till chef för hela Alpine-division inom koncernen.

Renault kommer att finnas kvar på F1-bilen i form av motorleverantör.

Beskedet kom under [Italiens GP på Monza](#) sedan Renault tidigare skrivit på en överenskommelse med F1-arrangören och de andra teamen om att fortsätta i F1. De fanns tidigt rykten om att med en ny vd var F1-satsningen i fara men Luca de Meo har tagit flera beslut som talar för att den franska biljätten stannar i sporten.

Först värvades Fernando Alonso, 39, tillbaka som ersättare till Daniel Ricciardo och ny teamkamrat med Esteban Ocon. Renault skrev också under det avtal som reglerar sporten till och med säsongen 2025 och ny kommer beskedet om namnbyte av teamet.

Fernando Alonso tog två VM-titlar för Renault i F1 2005 och 2006 och gör nu efterlängtd comeback i depån efter att han lämnade McLaren och motorbråket med Honda efter säsongen 2018.

Renault har hittills bara byggt en modell för bilmärket Alpine, A110, men med F1-sporten som marknadsföringsbas ska nu en rad modeller presenteras.



*MTT 420 RR 2018 turbindriven supercykel*

**SLUT**