



Koenigsegg CCX 2006

1. Tesla levererade 139 300 bilar förra kvartalet.
2. Mindre, billigare Tesla ska byggas i Tyskland och Kina.
3. Volvo utvecklar en liten elbil och två större.
4. Nu är produktionen av Volvo XC40 Recharge i full gång.
5. PROV: Volvo XC40 P8 AWD Recharge.
6. Experten upptäckte farliga detaljen med styrningen.
7. Volvo kan hjälpa konkurrenter komma undan utsläppsböter.
8. Polestar återkallar alla Polestar 2.
9. Peugeot 5008 uppdateras för att bli premium.
10. Strandbilen Moke är tillbaka.
11. ABT vässar Audi RS4 till 530 hästkrafter.
12. Lotus elbilsplattform heter Leva.
13. Nu kan du ladda din Tesla i 250 kW – Supercharger V3 öppnad i Stockholm.
14. Volkswagen kan skrota Lamborghini och Ducati.
15. Lamborghini har taklös superbil på gång.
16. EU beslutar om Fiat-Peugeot om fyra månader.
17. RM20e: eldriven Hyundai Veloster med 810 hk.
18. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge del 6.
19. Jensen Interceptor hade lyx, stil, komfort och fanns med fyrhjulsdraft.
20. Lucid Air har kört Laguna Seca på 1:31.3.
21. Ytterligare segrar för Lundqvist.
22. Honda överger Formel 1 för att satsa på bränsleceller.
23. Mick Schumacher debuterar i F1 på Nürburgring.



1. Tesla levererade 139 300 bilar förra kvartalet.

AV FRODE WIKESJÖ.

2020-10-03 KL 15:00.

Nytt rekord.



Tesla levererade fler bilar än tidigare kvartal under perioden juli till september. Sammanlagt levererade de 139 300 bilar under dessa tre månader vilket är 45 procent mer än under samma kvartal under 2019 och en ökning med hela 53 procent under andra kvartalet 2020. Av dessa 139 300 bilar var 15 200 Model S/X och 124 100 var Model 3/Y.

Teslas tidigare rekord för ett kvartal var leverans av 112 000 bilar vilket man lyckades med under fjärde kvartalet 2019.

[Teslas V3 Supercharger finns nu i Sverige](#)

[Ännu snabbare snabbladdning](#)

[Tesla kommer halvera kostnaden för ett batteri](#)

[Lovar "en väldigt övertygande" bil under 25.000 dollar](#)

[Tesla presenterar Model S Plaid](#)

[Snabb, stark och uthållig](#)

2. Musk: Mindre, billigare Tesla ska byggas i Tyskland och Kina.

John Edgren 2020-10-01 10:35.

Nu har Elon Musk bekräftat att Teslas planerade designcenter och fabriker i Berlin och Shanghai ska producera helt nya modeller. Det kan bland annat röra sig om en liten fastback.



Enligt [Electrek](#) har Elon Musk nu bekräftat ryktet och berättat att Tesla har för avsikt att producera två nya modeller vid sina fabriker i Berlin respektive Shanghai.

Med en uppsjö av kinesiska tillverkare som är redo att översvämma väst med billiga modeller är konkurrensen i det elektrifierade segmentet stenhård. I våras flaggade Tesla för en prissänkning av Model 3 med 5 000 dollar i Nordamerika.

I samband med eventet Battery Day nyligen gick [bolaget ut med att det ska producera en elbil som kostar 25 000 dollar](#). Analytikerna trodde att priset gällde för Model 3, vilket fick aktien att dyka – men Musk klargjorde snabbt att så inte var fallet.

Läs mer: [Polestar ska bygga hajpade konceptbilen Precept](#)

"Vi kapar inte priset på Model 3 till 25K. Det var en hänvisning till en framtida bil som kommer att vara mindre än Model 3", skrev Elon Musk i ett tweet.

Han har tidigare talat om planerna på ett nytt designcenter i Berlin, som eventuellt skulle få ta fram en liten fastback-modell. Och under sommaren utlyste bolaget nya tjänster inom tolv områden kopplade till bildesign – bland annat för designchef.

I ett [tweet den 28 september](#) bekräftade entreprenören att Berlin och Shanghai ska ta fram nya originalmodeller. Tidigare har han spekulerat kring att bilen för 25 000 dollar skulle kunna stå klar inom loppet av tre år.



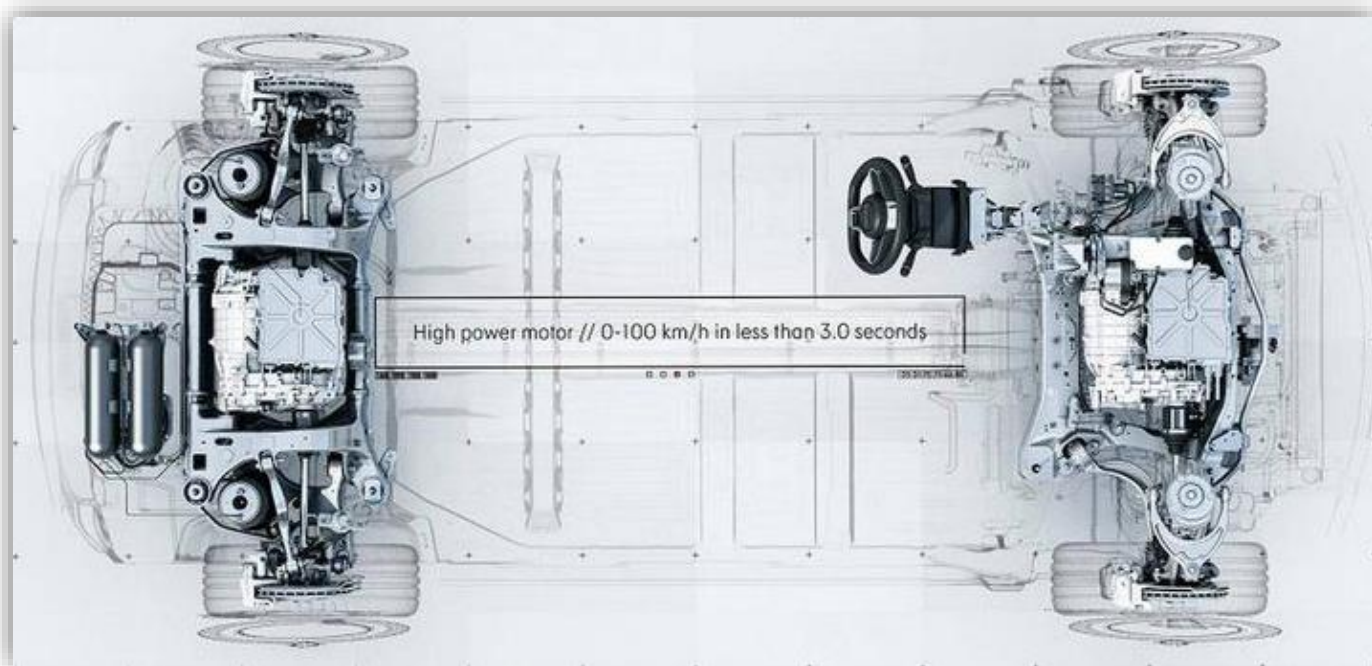
3. Volvo utvecklar en liten elbil och två större.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-10-02, 15:20.

Volvo Cars ska lansera en ny mindre elbil än XC40 P8 Recharge AWD. Den lilla elbilen kommer att byggas på samma plattform som konceptbilen Lynk & Co Zero.



Volvos första elbil XC40 P8 Recharge AWD byggs på plattformen CMA som inte är optimerad för elbilar. Den mindre elbilen kommer istället använda en plattform som heter SEA, Sustainable Experience Architecture, och som bara kommer att användas för elbilar för nio märken inom Geely-koncernen.



På SEA-plattformen går det att bygga bilar med hög prestanda.

Renodlade elbilsplattformar kan som regel packa batterier och drivlina mer effektivt och därigenom skapa bättre innerutrymmen.

Den nya elbilsplattformen SEA är skalbar och ska användas på allt från småbilar till större bilar. Plattformen kommer inte bara användas inom Geely utan även säljas till andra. Daimler är en tänkbar kund då Geely äger 10 procent av deras aktier.

Volvo vill inte svara på när den lilla elbilen ska lanseras eller var den ska tillverkas. Men de säger att Lynk & Co kommer att vara först med SEA-plattformen när deras [konceptbil Zero](#) ska komma i produktion nästa år.



*Tanken på en liten laddbar bil är inte ny för Volvo.
Det är Volvo Recharge Concept från 2007.*

Volvo har utlovat en ny renodlad elbil om året. I år kommer alltså den mindre suven Volvo XC40 P8 Recharge AWD som auto motor & sport precis fått provköra. Totalt bekräftar Volvo tre kommande elbilar för DN:

- En liten elbil på SEA-plattformen
- Ytterligare en elbil med CAM-plattformen (samma som XC40)
- Elversion av nästa generations XC90 2022

[Lynk & Co Zero Concept – Volvosyskonets första elbil](#)

[Legendariska Volvo P1800 är tillbaka – här är Volvo P1800 Cyan](#)

[Alrik: Vad är det för fel på Volvo?](#)

[Flera eftertraktade Volvo-modeller på auktion](#)



4. Nu är produktionen av Volvo XC40 Recharge i full gång.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-10-01, 15:25, uppdaterad 2020-10-01, 16:29.

Produktionsbanden i belgiska Gent går för fulla muggar.



Det finns redan exemplar av Volvo XC40 P8 Recharge. Faktum är att vi redan har kört den och kommer att publicera en provkörning här på sajten imorgon bitti, missa inte den.

Men nu Volvo har skickat ut ett pressmeddelande om att produktionen av XC40 Recharge är igång och att produktionsbanden går för fullt.

– Det här är en stor dag för Volvo Cars och för alla anställda här i Gent, säger Javier Varela, chef för global industrial operations och kvalitet.

Inför produktionsstarten av kundbilarna genomgår fabriken en förberedelse där syftet är att optimera produktionsflödet och säkerställa att varje bil som byggs håller högsta möjliga kvalitet. I detta fall har också personalen fått en omfattande utbildning i hur man bygger elbilar säkert.

Efterfrågan på Volvo XC40 Recharge har varit hög och alla bilar som byggs detta år är redan sålda. De första leveranserna beräknas ske innan årsskiftet.



Håkan Samuelsson: "XC40 Recharge blir ett attraktivt alternativ till Tesla Model 3"



5. PROV: Volvo XC40 P8 AWD Recharge – laddad med plus och minus.

Av Alrik Söderlind.

Publicerad 2020-10-02, 00:02, uppdaterad 2020-10-02, 08:02.

Nu får vi äntligen köra Volvos första helelektriska bil! Ett stycke nutidshistoria. Är den så bra som vi hoppats?



*Plastsköld i stället för grill avslöjar att det är en eldriven XC40.
Fälgarna på 19 och 20 tum är också nya och unika för modellen.*

VAD ÄR NYTT?

Drivlinan! Fram och bak hittar vi samma permanent-synkronmotorer som i Polestar 2 – på tillsammans 408 hk och 660 Nm. Dessa tillverkas av Siemens.

Batteripaketet är på 78 kWh, varav hela 75 kWh finns tillgängliga – för att ge bilen så lång räckvidd som möjligt. Nytt är också att Volvo fått ärva det androidbaserade infotainment-systemet med Google assistent från just Polestar 2. Vikten har ökat till runt 2,2 ton och bagagevolymen där bak har minskat med 47 liter – man har inte längre någon reservhjulbalja där bak. Men i fronten finns en frunk på 31 liter, som har ett bra lock vilket gör att laddsladdarna håller sig rena och torra. Markfrigången är på 17,5 cm, vilket är 3,6 cm sämre än ursprungs-XC40.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Den som kört Polestar 2 känner igen sig, det man vinner i komfort förloras lite i körskärpa. Accelerationen från stillastående är riktigt bra och bilen är tryggheten självt. Hårt pressad understyr den en del och det finns inget sportläge och antisladd går inte att koppla ur. Ut ur snäva böjar eller hårt pressad stryps effekten rejält och att sladda är det inte tal om. Det här är en väldigt trygg Volvo.



*Samma interiör men nytt gränssnitt på infotainment samt ny digital instrumentering.
Bra plats för induktiv laddning av telefonen i mittfacket.*

Styrningen är inte vass men däremot just trygg och vardagsbra. Karossen rör sig mycket mer under acceleration och vid kurvtagning än hos den spänstigare Polestar 2. Det finns endast två körlägen, antingen ett aggressivt enpedalsläge som bromsar upp bilen med 0,3 G, eller ett läge där bilen närmast frirullar. Båda är mycket bra.

Vardagskörning är som vanligt med moderna elbilar ypperligt bekväm och Recharge känns kvick och lättkörd, med mer elbils känsla än exempelvis Audi e-tron. Jämfört med Polestar 2 är sikten bakåt mycket bättre och tittar man framåt njuter man av den höga sittpositionen och bilen känns luftigare – mindre instängd.

Den största skillnaden är kanske rullkomforten som är bättre och här överraskar P8 AWD Recharge genom att vara den överlägset mest bekväma XC40-modellen. Alla dessa kilometer en lugnare gång, ett mognare beteende. Borta är vaggandet och struttigheten.

Kupéutrymmena är identiska med de i vanliga XC40 vilket betyder att de är helt okej för fyra vuxna, men att dynan bak är kort och att stödet för låren inte är mycket att skryta över. Däremot är utrymmet under framstolarna bra. I mitten finns en "kardantunnel" som är laddad med batterier. Det känns inte elbilsmodernt.

Jämför vi med en Tesla Model 3 är steget från förbränningsmotorbil till elbil lätt som en plätt att ta. Det enda som kanske upplevs lite märkligt är att det inte finns någon startknapp. Det är bara att trampa på bromsen och lägga i drive, så bär det iväg och allt man kommer att känna är givetvis positivt: tystnad, snabb respons, underbar acceleration och en helt igenom supersmidig körupplevelse.

Infotainmentsystemet är inte på något vis futuristiskt och menyerna är enkla med mycket text – de är definitivt lättare att navigera i än Volvos gamla Sensus-system. Skärmen är densamma som i vanliga XC40 och alltså lite mindre än i Polestar.



Gillar man inställningar och mycket information känns det nästan lite pensionärsanpassat, ingen grafik och väldigt sparsmakat med inställningsmöjligheter. Basfunktioner, inget annat. Det kan givetvis också vara en befrielse – sätt dig och kör. Inga konstigheter.

Nya VW ID.3 känns i jämförelse som rena sprallmobilen med mycket "ungdomligare" interiör och en mängd grejer att leka med och ställa in.

XC40 Recharge har gått att beställa sedan januari i år och de första bilarna kommer till kund i december. Fart på leveranserna ska det bli under januari månad. Beställer du en bil nu räknar Volvo med att du ska kunna få den under kvartal två 2021. XC40 P8 kommer att släppas på några viktiga marknader som Sverige, Norge och Tyskland medan delar av Europa får vänta längre. Produktionskapacitet och försäljningsmål vill Volvo inte kommunicera.

Men vill man busa i sin XC40 P8 går det att utmana Googleassistenten med kluriga frågor – som man ibland får bra svar på. Ibland inga alls.

Jämfört med en Tesla är XC40 extremt prätig och nutida. Teslan spritter av liv i körningen, har en galen futuristisk interiör och inte alls lika hög komfort eller för den delen byggkvalitet.

Men Volvo liksom Polestar kan i likhet med Tesla uppdatera programvaran, bilarna kommer alltså få nya funktioner och även bättre prestanda framöver.

Det här med prestanda är tyvärr ett ganska jobbigt kapitel för nya XC40. Fartresurserna är som sagt bättre än bra, men mycket viktigare är elförbrukning, laddhastighet och räckvidd. Här blir det alltså svettigt för Volvo.

Enligt WLTP-normen ska bilen rulla 400–418 km på en laddning. Samma siffra för Polestar är 449 km – du tappar alltså runt fem mils räckvidd med den tunga Volvosuven, på grund av det höga luftmotståndet och de breda däcken. I verkliga livet kan man räkna med en räckvidd runt 30 mil. Det räcker säkert för de flestas vardagskörning, men frågan är om man är helt nöjd med det med tanke på att det finns en hel del billigare elbilar som går längre.



Stubbig och kaxig – XC40 drar Volvos försäljning och en leversion kommer att ge extra fart.

När vi testade Polestar 2 kom vi 35 mil och Tesla Model 3 Long range kom 45 mil. Den officiella siffran för Tesla är för övrigt 56 mil – 16 mil längre än för XC40 P8. Volvo hamnar alltså sist i räckviddsligan, av dessa premiumbilar.

Eftersom tekniken är densamma som i Polestar 2 kan vi med goda grunder också ge ett betyg för snabbladdningsegenskaperna. De är bra jämfört med många andra bilar men underlägsna Teslas.

Max laddeffekt är 150 kW, medan Tesla anger 200 kW som tak och har aviserat att man ska höja till 250 kW.

Med avsevärt mycket lägre energiförbrukning och snabbare laddning betyder det att en Tesla kan få 25 nya mil på en kvarts laddning medan Volvon kommer att behöva över en halvtimmes laddstopp för att få lika många nya mil. Det känns så där premium.

Att Volvo och Polestar inte är delaktiga i något snabbladdningsnätverk betyder dessutom att det blir riktigt dyrt att snabbladda – upp emot tre gånger så dyrt – vilket betyder att den som kör en diseldriven XC40 på långfärd kommer undan mycket billigare än den som kör en P8 Recharge. Och så ska det väl inte vara?

NÖRDFAKTA.

Den så kallade CMA-plattformen som är grunden i XC40 P8 kom redan 2017 och det har byggts över 600 000 bilar på den. Förutom Volvo XC40 står den bas även för Polestar 2 samt Lynk & Co 01, 02, 03 samt 05. Fram till augusti 2020 har det sålts fler Lynk-bilar än XC40! Moderföretaget Geely har därtill tillverkat drygt 40 000 bilar på denna plattform.

XC40 byggs i Gent, där man också har en batterisammansättningslina. Beslutet att göra en elektrisk variant togs redan 2017. Om den kommer att tillverkas i Kina står skrivet i stjärnorna, eller i något hemligt dokument.

Benämningen "P" står för Pure och alla elbilar lär få denna bokstav i namnet. Siffran "8" sägs indikera batteristorleken och inte motoreffekten. Det kommer givetvis billigare varianter med lägre effekt och mindre kraftfullt batteripaket. Kanske också tvåhjulsdrivna?

BORDE JAG KÖPA EN?

Prislappen på 699 000 kronor är 40 000 kronor högre än för basversionen av Polestar 2 – som den delar all teknik med. Det känns lite märkligt eftersom Polestar ska vara premiummärket medan Volvo ska stå för volym.



Laddlucka - kanske tvingas man använda den mer än önskat?

Suvkarossen ger lite mer utrymmen och sikt och Volvon är dessutom som sagt lite bekvämare. Men det vete tusan om de här är förnuftsskäl nog för att välja P8? Jag skulle säga nej på den punkten och välja Polestar eftersom den känns mer exklusiv och speciell – och så går den ju längre på en laddning. Kan man tänka sig en Tesla sparar man 30 000 genom att köpa en Model 3 Long Range, som är överlägsen sett ur elbilsperspektiv. Men den har ingen halvkombibaklucka och definitivt inget att ge den som gillar suvar.

Suven Tesla Model Y kommer nästa år och är i dagsläget 20 000 kronor dyrare än XC40 P8. Det blir en hård fight mellan bilar med mycket olika smak och utstrålning. Trygg "lättfattlig" Volvo eller spännande, lekfull och futuristisk Tesla med stora elbilsfördelar.

Men den tuffaste konkurrenten till nya XC40 P8 är kanske ändå laddhybridsystemet Volvo XC40 T6 Twin Engine med 340 hk som blir din för – hoppla – 538 900 kronor. Gillar man Volvo måste man välja.

Eftersom elbilsbonusen snart ligger på 70 000 kronor medan laddhybrider max kommer få 45 000 kronor (men XC40 T6 hamnar runt 15 beroende på utrustning) minskas det ekonomiska gapet från 160 000 till runt 105 000 kronor. Det är mycket pengar, men behöver du inte långreseegenskaperna i din vanliga vardag skulle jag absolut förorda den helektriska bilen som verkligen känns mycket modernare och dessutom kommer att få ett bättre andrahandsvärde.

Är man uppe i dessa summor för en ny bil handlar 100 000 kronor knappast om försaker utän om att verkligen få det man vill ha och njuta av det.

Men är du ute efter en modern elbil utan att ha suv eller Volvo som ett måste går det inte att förbise VW ID.3 som i sitt 58 kWh-utförande har en räckvidd på 420 km och kan bli din från 434 900 kronor före elbilsbonusen – det är i runda slängar 250 000 mindre än för XC40.

Även om du maxar på med utrustning är ID.3 väldigt mycket mer elbil för pengarna och lite längre fram kommer Folkasuven ID.4 som också blir bra mycket billigare och får längre räckvidd än nya P8.

TEKNISKA DATA

VOLVO XC40 P8 AWD RECHARGE

MOTOR: Två permanentmagnet synkronmotorer på totalt 408 hk, 660 Nm. Litiumjonbatteri 78 kWh. Fyrhjulsdraft.

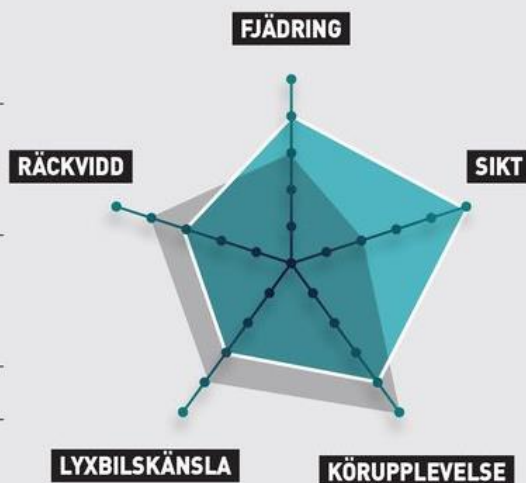
KAROSS: L/B/H 4 425/2 034/1 652 mm. Axelavstånd 2 702 mm. Tjänstevikt 2 150–2 250 kg. Släpvagnsvikt 1 500 kg. Bagagevolym 413/1 342 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,9 sek. Toppfart 180 km/h. Räckvidd WLTP över 400 km. Snabbladdning max 150 kW.

PRIS: 699 000:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

■ VOLVO XC40 P8 RECHARGE
■ POLESTAR 2



SUMMERING

BÄST: Fjädring, ljudnivå, säkerhet, drivlina – snabb acceleration och stark regenerering vid enpedalskörning. Androidinfotainment.

SÄMST: Pris, elförbrukning, räckvidd, inget laddnätverk, design av "grillen"?



Utvecklingen går blixtsnabbt i elbilsvärlden och ska Volvo klara av sitt mål om att varannan nysåld bil ska vara helelektrisk 2025 måste tempot höjas rejält. Snart räcker det inte med att kunna erbjuda en elbil för att få snurr på försäljningen – man måste också leverera på teknisk elbilstopp.

Hade Volvos första elbil – denna XC40 P8 – kommit för två år sedan hade den imponerat något enormt. Nu saknas det något som sticker ut och överraskar, en fräschör och teknisk innovationslusta. Det är en extremt fin bil som också möter ett imponerande motstånd. Det är lite som med BMW iX3, inte superspännande när en tre år gammal modell uppdateras med en eldrivlina.

Frågan är också om den känns exklusiv nog för att kosta 700 000 kronor?

Det är absolut inget fel på känslan, men det är Volvos billigaste modellserie och är man ute efter lyx, flärd och dyra material finns det andra bilar som levererar tyngre på de områdena – som exempelvis Audi e-tron – som man kan få från 695 000 kronor.

Personligen är jag också tveksam till att plastkåpan över "grillen" verkligen höjer bilens attraktionskraft. I mina ögon känns den ditklustrad, på samma vis som på en Kia e-Niro, vilket inte är en komplimang åt en premiumbil.

Jag skulle säga att Volvo XC40 P6 – eller vad en billigare version nu kommer att heta – blir ett mycket bättre köp. 408 hästar är underbart kul, men i just den här bilen behövs de inte. XC40 Recharge handlar om varumärke, en robust suvkaross och elektrifierad framtid.

Alrik Söderlind



6. Experten upptäckte farliga detaljen med styrningen.

Redaktören bytbil.

2020-10-06.

Under en provkörning av nya Volvo XC40 recharge upptäckte Aftonbladets bilexpert, Robert Collin, en farlig detalj med servostyrningen



Volvo XC40 recharge

I veckan provkörde [Aftonbladets Robert Collin](#) nya elbilen [Volvo](#) XC40 recharge. Han jämförde XC40 recharge med Polestar 2. De är i grunden samma bil och är baserade på samma plattform. Dock kan man köpa en Polestar 2 för 40 000 kronor billigare. Volvo är bekvämare, men Polestar är stiligare.

Men det mest anmärkningsvärda med provkörningen var att Robert Collin upptäckte obehagliga egenskaper på bilens servostyrning. Vid plötsliga undanmanövrar hinner den inte med.

”Det rycker och sliter i framhjulen och jag måste spärrhålla ratten och saknar snart Karl-Alfreds armuskler. Bilen är på väg ner i spenaten, den som jag borde ha ätit före provkörningen” skriver Robert Collin om servostyrningen.

Även med hårdare motstånd i ratten gör det ingen skillnad. När han frågar Volvos expertpanel varför styrningen beter sig så blir svaret: ”Vi har frågat kunderna, och de vill ha styrningen så här”.

Problemen finns varken på Polestar 2, XC40 med diesel- eller bensinmotor. Varken med fyrhjulsdraft eller enbart framhjulsdraft. Volvo XC40 recharge börjar byggas i oktober och första leveranserna sker i juli.

Vad Robert Collin i övrigt tyckte om bilen kan du [läsa här](#).

Relaterade artiklar:



["Hybridbilar bara spel för galleriet"](#)

Robert Collin dömer ut svensk miljöpolitik



[Collins oväntade fråga till Volvos elbilschef](#)

Fakta som Thomas Ingenlath inte vet om sin nya bil



[Collin: "Ekonomiskt självmord av Volvo"](#)

Mycket kritisk till Volvos beslut att begränsa hastigheten



[Testet avslöjar: Laddhybrider är INTE symbolpolitik](#)

Men orättvist att tjänstebilsförare får köra storsäljaren för 1500 kr / mån

7. Volvo kan hjälpa konkurrenter komma undan utsläppsböter.

Publicerad 2020-10-01 kl 19:57, text Erik Söderholm.

Volvo har sålt så många laddhybrider att märket nu kan sälja miljökrediter till andra biltillverkare. "Vi kommer definitivt inte betala utsläppsböter", säger finansdirektören.



Det har funnits frågetecken kring om Volvo ska klara EU:s kommande utsläppskrav, med tanke på att en stor del av försäljningen fortfarande består av stora suvar med förbränningsmotorer.

Men i dag kom beskedet att Volvos försäljning av laddhybrider ökat rekordsnabbt – och att märket nu är redo att sälja en typ av "miljökrediter" till andra bilmärken – inklusive konkurrenter – för att hjälpa dem sänka utsläppen på papperet.

Tanken är att biltillverkare som inte kommit särskilt långt när det gäller elektrifiering, och fortfarande har höga utsläppssiffror, kan bilda en utsläppspool tillsammans med ett annat bilmärke – mot betalning. Så gör till exempel [Fiat/Chrysler som betalar Tesla](#), och så ska [även Volkswagen göra](#) tillsammans med en kinesisk biltillverkare.

Eftersom Volvo sålt så många laddhybrider i Europa öppnar nu tillverkaren för att sälja miljökrediter till konkurrenter som riskerar att inte klara utsläppskraven.

En av tre sålda volvobilar i Europa har numera hybriddrift.

– Vi har en bra position. Vi kommer definitivt inte betala böter. Vi kan faktiskt stötta våra konkurrenter om de vill, säger Carla de Geuseleer, finansdirektör på Volvo Cars, till [Financial Times](#).

Hon påpekar dock att Volvo i nuläget inte för några aktiva diskussioner med någon konkurrent.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Fiat Chrysler köper Teslas nollutsläpp](#)

[För att klara tuffare regelverk förlitar sig Fiat Chrysler på Teslas bilar för att sänka snittvärdet av koldioxid.](#)



[Volkswagens beslut – för att komma undan utsläppsböter](#)

[Volkswagen ska samarbeta med en kinesisk elbilstillverkare för att inte behöva betala utsläppsböter.](#)

8. Polestar återkallar alla Polestar 2.

AV BOBBY GREEN.

2020-10-02 KL 20:55.

Bilarna kan stanna under färd.



Det visar sig bli en ganska så knackig start för Polestars senaste modell Polestar 2. Några kunder blev för ett tag sedan strandade då bilen helt enkelt inte ville starta och bilar togs tillbaka för att undersökas. Problemen med mjukvaran har därefter eskalerat och nu har Polestar tagit beslutet att återkalla alla Polestar 2 som hittills har levererats. Bilarna kan nämligen i värsta fall helt plötsligt stanna när man kör vilket är direkt obra. Totalt handlar det om 2200 bilar och av dessa finns runt 600 stycken här i Sverige.

[Första Polestar 2 är nu levererad](#)
[Sture beställde en så fort det gick](#)

[Nu kan du beställa Polestar 2](#)
[Från 659.000 kronor, levereras i sommar](#)

[Vi har synat Polestar 2 i sömmarna](#)
[Liten men naggande god?](#)

9. Peugeot 5008 uppdateras för att bli premium.

Jan-Erik Berggren 29 september 2020.

När Peugeot lanserade nya 5008 hette det att det var en kombiversion av populära 3008. Men Peugeot vill mer än så med sin stora suv. Nu ansiktslyft modellen för att bli mer premium.



Peugeot valde att [helt frångå minibusskonceptet när de 2017 visade nya 5008 med en rakare och mer suvlik design](#). Modellen gick fortfarande att beställa med sju platser men det var tydligt att 5008 numera var en suv.

Och det passade bilköparna. Förra året var [Peugeot 5008](#) näst mest sålda suv i sin storleks- och prisklass med närmare 77 000 sålda bilar. Bara [Skoda Kodiaq](#) sålde mer i Europa. Det har börjat på samma sätt i år, Kodiaq före 5008.





För Peugeot är 5008 viktig som en bilmodell som är extra lönsam. Om [2008](#) och [3008](#) lockar in nya köpare så ska 5008 vara toppmodellen som drar in pengarna. Segmentet växer också en aning vilket får Peugeot att hoppas mycket på ansiktslyfta modellen.





På insidan får 5008 ny instrumentering med bland annat en större bildskärm, nu på 12,3 tum. Men bildskärmen är på samma sätt som tidigare monterad på själva instrumentbrädan och inte integrerad. Föraren får också några fler assistanssystem med bland annat ett "mörkerseende" som kan upptäcka djur eller människor på upp till 250 meters avstånd. Nytt är också ett kökörningssystem som kör bilen i köer, bara föraren behåller händerna på ratten. Nytt är också ett automatiskt läge för ljuset när det är dimma ute.

Peugeot har paketerat om sin extrautrustning och sina tillval, lite olika beroende på marknad. Hela idén är att få 5008 lite mer premium och lite dyrare.

Fronten har fått sin sedvanliga översyn med en grill utan ram som byggts samman med strålkastarna och framskärmarna. Tidigare var grillen mer en fristående enhet i mitten.

Under motorhuven har inget förändrats och 5008 erbjuds med samma bensen- och dieselmotorer som tidigare. Det blir enligt uppgift inte heller någon hybridversion.

Flera av designförändringarna känns igen från [hur Peugeot nyligen uppdaterat 3008](#). Men kom ihåg: Peugeot vill att 5008 ska vara en fristående modell och inte bara en kombiversion av 3008.

5008 byggs i Peugeots fabrik i Sochaux i Frankrike och är tillgänglig från slutet av 2020.



[GALLERI](#)

[Peugeot 5008 facelift 2021](#)
[25 bilder](#)

10. Strandbilen Moke är tillbaka.

Peter Klemensberger, 1 oktober 2020.

För 56 år sedan lanserades den men nu är det dags att ta tillbaka europeisk mark. Här är den nya versionen av strandbilen Moke.



Badsäsongen må vara över men nu är strandbilen Moke tillbaka på europeisk mark. Den [Mini](#)-baserade modellen debuterade 1964 men produktionen lades ned 1993 efter 49 937 tillverkade exemplar.

2015 förvärvades rättigheterna för modellen av Moke International Limited som fokuserade på försäljning i Karibien. Nu har man emellertid anpassat bilen för europeiska förhållanden och lanserar den i Storbritannien. 56 år sedan är det bilen gjorde debut och det är också namnet och antalet exemplar på den första laddningen bilar. På det följer Classic som ska lanseras i USA och övriga Europa under 2021.





Bilarna byggs i Storbritannien och Frankrike och är snäppet större än originalet. Den gamla BMC A-motorn är urlöslad och ersatt med en annan radfyra med 1083 kubikcentimeters cylindervolym. Den ger 67 hästkrafter och 93 newtonmeter samt uppfyller Euro 4-standard. Till den kopplas en manuell femväxlad låda eller en automatare.

LÄS MER: [Klassisk Mini lanserad med eldrift](#)

Nya Moke har uppdaterad fjädring och bromsar samt kommer med bekvämligheter som styrervo och uppvärmd vindruta. Låsingsfria bromsar, antispinnsystem och krockkud-dar? Glöm det. 14 färger finns att välja på och du kan designa din bil själv på [tillverkarens sajt](#). Priset för nya Moke är 20 000 pund före skatt, cirka 232 000 kronor.





11. ABT vässar Audi RS4 till 530 hästkrafter.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2020-10-02, 12:30.

Tyska ABT är tillbaka med ett specialpaket till Audi RS4 som gör en redan snabb bil ännu snabbare.



Tyska tuningfirman ABT-Sportline har nu tagit fram ännu ett trimningspaket till en av Ingolstadts stoltheter. Denna gång är det nyligen faceliftade Audi RS 4 Avant som får sig en ordentlig genomgång – för en lika ordentlig slant.

[Audi RS 4 har i standardutförande](#) en 2,9-liters biturbo V6-motor på 450 hästar och 600 Nm. När vi i år [testade den mot Mercedes-AMG C63](#) klarade den av 0–100 km/h på 3,8 sekunder, jämfört med den officiella siffran på 4,1 sekunder. Den svenska prislappen börjar på 856.800 kronor.

Låter man ABT bygga om bilen till en RS4-S ökar effekten med 60 hästar och 60 Nm i första steget. De enda förändringarna som görs är att byta ut motorstyrdonet till tuningfirmans egna "ABT Engine Control" och montera en "speciell" kåpa för motorns luftintag. Med det ska accelerationstiden 0–100 km/h sjunka till 3,9 sekunder.

Om det låter för klen kan man välja till det ännu utförligare trimsteget ABT Power S som knuffar upp den totala effekten till 530 hästar och 680 Nm. Vilka ändringar man gör för att nå den effekten nämns inte. Har man bockat i Power S erbjuder ABT också att ändra bilens fartspärr till 300 km/h (original 250 km/h, Audi erbjuder som tillval 280 km/h).



Visuellt har ABT ströslat på ordentligt med kolfiber i form av ett "Aerokit" som inkluderar både en frontsplitter och en bakre diffuser som båda märkts tydligt med modellnamnet RS4-S. I bak har ABT monterat nya avgasändrör som har en diameter på fyra tum (102 mm). Motorljudet lär därmed också bli lite vassare.

ABT RS4-S kommer också med biffigare krängningshämmare och höjdmässigt justerbara fjädrar. Inuti kupén har tyskarna också lagt till rejält med kolfiber – och modellspecifika tygmattor. För den som har spenderat byxorna på går det även att bland annat välja till kolfiberskal och paneler till stolarna.

Hela kalaset går loss för en ordentlig hacka. Grundpaketet kostar 31.900 euro. Förutom kolfiberdetaljerna till interiören inkluderar tillvalslistan justerbara coilovers (1.403,69 euro) och det tidigare nämnda ABT Power S-paketet (4.133,11 euro).

Kanske eftersom det inte rör sig om något riktigt värstingpaket från ABT (de brukar bära suffixen -R) nämns det i alla fall inget i pressmeddelandet om att RS4-S får en [begränsad upplaga likt superkombin RS6-R](#).







12. Lotus elbilsplattform heter Leva.

AV BOBBY GREEN.

2020-10-02 KL 18:00.

Första modellen baserad på den kommer 2022.



2017 köptes Lotus av Geely och fokuset ändrades en aning. Bland annat har eldrift kommit in i bilden och superbilen Evija är bara början på vad företaget ska trycka ur sig. Fler elbilar är på väg och dessa kommer att baseras på en helt ny plattform anpassad för just detta. Nu får vi reda på vad den heter och namnet är Leva. Eller LEVA (Lightweight Electric Vehicle Architecture). Plattformen är ett samarbete med Sarginsons Industries och akademiker från Brunel University London.

Lotus kommer att skippa det där med hybrider och istället lägga allt sitt krut på ren eldrift i kommande modeller. Den första att baseras på Leva-plattformen väntas dyka upp någon gång 2022.

[autoevolution.com + Lotus är ute och bränner med Evija-prototyp](#)
[Nöter lite bana](#)

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

[Lotus avslutar samarbetet med Williams](#)
[Williams går till rätten](#)



13. Nu kan du ladda din Tesla i 250 kW – Supercharger V3 öppnad i Stockholm.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-10-02, 09:27.

Sveriges första Supercharger V3 har slagit upp portarna.



För ett antal veckor sedan rapporterade vi om att det var en Supercharger V3 på gång i Sverige, sedan vi blivit tipsad om att det levererats utrustning till stationen i Sveg. Och nu har den första V3-laddaren öppnat – men i Upplands Väsby.

Åtta nya laddstolpar med V3-teknik kompletterar de redan befintliga 6 stolparna vid Bredden i Upplands Väsby. En Supercharger V3 kan alltså ladda i upp till 250 kW, vilket i mer praktiska ordalag innebär att en Tesla Model 3 Long Range kan laddas med 12 mil räckvidd på bara 5 minuter.





En annan mycket viktig uppdatering är att full effekt kan ges även om två bilar laddar på samma stolpe. På andra Superchargers får man snällt dela på laddeffekten om man laddar vid samma stolpe.

De nya V3-stolparna har bara CCS-handskar vilket är den laddstandard som gäller för Model 3 i Europa. Model S och Model X kan också använda V3-laddarna med hjälp av en adapter, något som är standardutrustning på dessa bilar sedan ett drygt år tillbaka. Ägare av äldre Model S och Model X kan uppdatera sina bilar på ett Tesla Service Center, så blir även dessa exemplar kompatibla med Supercharger V3.

Men Superchargern i Sveg då? Jodå, den uppgraderas också och kommer att öppna sina V3-stolpar redan nästa vecka.

[Tesla Supercharger V3 på gång – utrustning på plats i Sveg](#)

[Rekordsnabb laddning i en Tesla Model S – nära Model 3-nivå](#)

[TEST: Vem tar pole i elracet?](#)



Patrik Lundin

14. Volkswagen kan skrota Lamborghini och Ducati.

Jan-Erik Berggren.

1 oktober 2020.

Det pågår ett intensivt strategiarbete inom Volkswagenkoncernen och flera varumärken hotas. Bland annat diskuteras om det blir en fortsättning för supersportbilen Lamborghini, lyxsportbilen Bugatti och motorcykelmärket Ducati.



Bilindustrin står inför stora utvecklingskostnader de kommande åren. Drivlinorna behöver elektrifieras, nya digitala tjänster ska byggas och satsningen på självkörande bilar och mobilitetstjänster ökar för varje dag.

Mitt i detta står flera stora koncerner med breda modellprogram och en mängd olika varumärken.

Världens största biltillverkare, Volkswagen, ska till exempel underhålla och utveckla varumärken från Skoda och Seat till Lamborghini och Bugatti. För vissa varumärken kan också den allt tydligare satsningen på elbilar betyda problem.

Så här uttalade sig koncernchefen Herbert Diess när han i veckan träffade Volkswagens aktieägare:



– Volkswagen behöver förändras, från att ha samlat en mängd varumärken och fascinerande produkter med spännande förbränningsmotorer skapade av jätteduktiga ingenjörer till ett digitalt företag som hanterar miljoner mobila enheter världen över.

LÄS MER: [Porsche och Skoda inte till salu](#)

Det här betyder ett helt nytt förhållningsätt mellan bilföretag och bilkund, eller ska vi säga mobilitetskund, och bilföretaget behöver sälja sin tjänst per månad, vecka eller till och med dag och timme.

– Vi ska ta nödvändiga steg i den utvecklingen under 2020, sa Diess.

LÄS MER: [Nya supersportbilarna som går på el](#)

Inför aktiemötet har det viskats om att flera varumärken inom koncernen kan vara hotade. Framför allt har det pratats om sportbilmärket Lamborghini, lyxiga sportbilmärket Bugatti samt motorcykelmärket Ducati. Volkswagen har tidigare i omgångar umgåtts med [planerna på att sälja Ducati](#) och frågan är nu om det finns en framtid för premiummärket.

Lamborghinichefen Stefano Domenicali avgick i veckan för att i stället blir chef för Formel 1.

Ducati har haft en position inom varumärket Audi och Audichefen Markus Duesmann svarade så här på frågan om elektrifiering av motorcykelmärket.

– Det kommer inte att dröja lång tid innan vi ser en eldriven Ducati.

Men frågan är ändå om Volkswagen orkar bära kostnaden för att ställa om Ducati till ett märke för eldrivna motorcyklar, hur Lamborghini ska visa sin särart bland eldrivna prestandabilar och om det är möjligt att i framtiden sälja en självkörande Bugatti?

15. Lamborghini har taklös superbil på gång.

AV BOBBY GREEN 2020-10-02 KL 16:00.

Konkurrent till McLaren Elva och Ferrari Monza.



Av någon anledning har biltillverkarna i den högre skalan börjat trycka ur sig bilar utan tak. Inte cabbar utan såna som helt saknar både tak och vindruta, där du behöver integralhjälm på dig när du kör för att inte bli mätt på luftrussin. Hösten 2018 rullade Ferrari ut Monza, för ett år sedan dök McLaren Elva upp och i början av året teasade Aston Martin att de också hade en taklös modell på gång. Då kan ju såklart inte Lamborghini stå med brallorna nere och titta på, så de har också en liknande superbil på gång. Bilden ovan är det enda vi får se för tillfället och eftersom den har samma foliering som Essenza SCV12 kan det röra sig om en taklös version av denna. Den får man bara köra på banan, men om detsamma kommer gälla versionen utan tak återstår att se.

Det här är faktiskt inte första gången Lamborghini ger sig på något liknande. Redan 2005 presenterades konceptbilen Concept S som var en Gallardo utan tak och vindruta. 2012 var det dags igen med Aventador J Speedster.

[Aston Martin ska bygga en Speedster med V12:a
Trevligt!](#)

[McLaren presenterar ny Elva
Superbil utan tak för 1,69 miljoner dollar](#)

[Ferrari visar upp Monza SP1 och Monza SP2
Första i den nya serien Icona](#)

16. EU beslutar om Fiat-Peugeot om fyra månader.

Jan-Erik Berggren.

2 oktober 2020.

Senast om fyra månader ska EU ha fattat ett beslut om sammanslagningen mellan Fiat Chrysler Automobiles och PSA-gruppen. Beslutsprocessen tog en två månader lång paus då EU ville ha kompletterande information från de två företagen. Fiat har redan bestämt att de ska använda Peugeot plattform för kommande små och medelstora bilar.



[Fiat/Chrysler-gruppen vill slå sig ihop med Peugeot, Citroën och Opel för att skapa ett av bilvärldens största företag.](#) Sammanslagningen har delvis redan inletts [då FCA beslutat att använda Peugeots nyutvecklade plattform för små och mellanstora bilar](#) i sina kommande modeller.

Men EU har haft åsikter om konkurrenssituationen på bilmaknaden i Europa och då framför allt gällande de mindre transportbilarna där den nya gruppen riskerar att få en väldigt dominerande ställning. EU gjorde uppehåll i sin beslutsprocess under två månader under sommaren för att få mer information om sammanslagningen men har nu återupptagit sitt arbete.

EU-kommissionen genomförde i juni ett förhör där de ville veta hur den nya biljätten skulle hantera konkurrenssituationen i 14 länder i Europa samt i Storbritannien.

PSA har erbjudit sig att inleda ett samarbete med Toyota för utveckling och produktion av transportbilar för att blidka EU:s farhågor om att en bilgrupp som i praktiken blir den fjärde största i världen ska få en allt för dominerande ställning. PSA vill låta Toyota använda produktionskapacitet i bilfabriken i Sevelnord, Frankrike. Där bygger PSA-gruppen modellerna Peugeot Expert och Citroën Jumpy.

EU ska nu undersöka PSA-gruppens förslag och prata med de konkurrerande företagen, främst då Volkswagen, Ford och Renault.

Senast den 2 februari väntas EU fatta ett beslut i frågan som kan påverka hela bilvärlden. Om FCA och PSA kan slås samman kommer många fler bilar i dag att byggas på samma typ av plattform.

Jan-Erik Berggren

17. RM20e: eldriven Hyundai Veloster med 810 hk.

Peter Klemensberger, 30 september 2020.

Hyundais nya bygge, eldrivna RM20e, har en motor på 810 hästkrafter och med det blixtrande prestanda. En kraftmätning men också en plattform att få fram nya modeller med.



FILM: <https://youtu.be/qxSTlwBa1i4>

Förra året investerade Hyundai och Kia [80 miljoner euro i kroatiska Rimac Automobili](#) som är ledande inom området högpresterande elbilar. Senare samma år, i samband med avtäckandet av konceptet [Vision T](#), lovade chefen för Hyundais prestandadivision, Albert Biermann, att [en "galen" elkonceptbil skulle visas upp i år](#). Nu under [bilsalongen i Peking](#) har man täckt av RM20e. Om det är den som han syftade på eller om det kommer mer framöver är oklart, men nog är bilen galen.

Det handlar emellertid inte om en ny modell då RM20e baseras på Veloster. Bilen är en i raden som går under namnet RM, en förkortning av Racing Midship då bilarna har mittmotor och bakhjulsdrift.

Effekten hos elmotorn är 810 hästkrafter och vridmomentet på 960 newtonmeter. Bilen har en accelerationstid 0-100 km/h på under tre sekunder och till 200 km/h tar det 9,88 sekunder. Topp hastigheten är över 255 km/h. Det vätskelydda batteriet har en kapacitet på 60 kWh och har 800-voltsystem.



RM20e är en kraftmätning men ska även ses som en ny plattform att mejsla fram kommande Hyundai-modeller med. Främst de med emblemet N, prestandabilarna, men arbetet med [Rimac](#) ska även komma andra hybrider, laddhybrider elbilar och bränslecells-bilar till godo. 44 "miljövänliga" modeller ska tillverkaren ha 2025.

LÄS MER: [Allt om supersportbilar](#)



18. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 6.



FILM: <https://youtu.be/wvMwvA64Vq4>

19. Jensen Interceptor hade lyx, stil, komfort och fanns med fyrhjulsdrift.

Publicerad 2020-10-04 kl 6:29.

Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN

Engelsk, italiensk och amerikansk, Jensen Interceptor är en riktig blandras med full hand.



För den som växte upp på 1960-talet hörde Jensen Interceptor och dess fyrhjulsdrivna syskon FF till drömbilarna.

Det räckte med att titta på dem för att förstå varför. Karosslinjerna var speciella, med klassiskt engelska drag i främre delen av bilen. I interiören förekom läder, träpaneler och vippströmbrytare i massor, som sig bör.

Bakpartiet med sin guldfiskskål till bakruta var mer egenartad. Det fanns drag av Studebakers radikala Avanti över Interceptor, men också av den nästan okända brasilianska sportvagnen Uirapuru Brasinca. Det talades om att Interceptor bitvis var ett plagiat av den brasilianska bilen som hade presenterats först.

Så var det nu inte, men receptet med blandning av engelskt, amerikanskt och italienskt var typiskt för många sport- och GT-vagnar på den här tiden. Karossen formgavs hos italienska Touring, okänt av exakt vem, men tillverkningen av de 25 första bilarna skedde hos Vignale. Sedan flyttades produktionen till Jensenfabriken i West Bromwich. Motorn, en V8 på 6,3 liter och 300 hk, köpte Jensen från Chrysler, precis som konkurrentmärket Bristol gjorde.



Interceptor var snabb, bekväm, elegant och dyr men hade trots allt inte riktigt samma superexklusiva framtoning som exempelvis Aston Martin.

Den fyrhjulsdreven FF var däremot unik och brukar räknas som den första fyrhjulsdreven personbilen. Med hjälp av traktortillverkaren Ferguson hade Jensen utvecklat fyrhjulsdrift och även visat en prototyp i Interceptors föregångare C-V8. I FF, som bara byggdes i 320 exemplar, fanns även låsningsfria bromsar, utvecklade av Dunlop under varumärket Maxaret.

Bilen var en teknisk bedrift av samma dignitet som 1980-talets Audi Quattro eller Porsche 959. Det sägs att GM och Porsche köpte var sitt exemplar för att syna hur engelsmännen gått till väga. Tyvärr såldes FF aldrig i USA, då kanske framgången infunnit sig.

Läs också: [Första smygturen i "sensationella" Saab 99 Turbo](#)

Jensen Interceptor 1966

Nypris: 3 743 pund.

Värde i dag: 300 000–350 000 kr.

Motor: V8 i 90 graders vinkel. Stötstänger. Carter fyrportsförgasare. Volym 6 276 cm³. Max effekt 335 hk vid 4 600 v/min. Max vridmoment 576 Nm vid 2 800 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdraft. Trestegs Torque Flite Hi Performance automat. Golvspak.

Mått: L 477,5/B 175/H 135 cm.

Fjädring/hjulställ: Fram skruvfjädring och dubbla triangellänkar. Bak stel axel och halv-elliptiska bladfjädrar. Fram kolvstötdämpare, bak ställbara teleskopstötdämpare. Fram krängningshämmare.

Styrning: Kuggstång, servo.

Bromsar: Skivor, servo.

Fartresurser: Toppfart 225 km/tim. Acc. 0–96 km/tim cirka 7,3 s.

Förbrukning: 1,6–2 l/mil.



Livscykeln

1966 Interceptor och den 127 mm längre, fyrhjulsdrivna FF presenteras. Motor på 6,3 l/300 hk. Automatlåda enda valet på FF, Interceptor erbjuds även fyrväxlad manuell.

1969 Mk II. Förbättrad ventilation och AC som tillval. Ny instrumentpanel. Ny framvagn med teleskopstötdämpare, reviderad bakvagn.

1971 FF läggs ned. Interceptor Mk III med nya, bredare fälgar och ventilerade skivbromsar runt om. SP med 7,2-litersmotor och tre Holley dubbelförgasare "sixpack" som ger cirka 334 hk blir toppmodellen.

1973 Alla Interceptor har nu 7,2-litersmotorn. Dock försedd med avgasrening. SP-modellen utgår.

1974 En convertible. 267 exemplar skulle komma att byggas.

1975 Interceptor Coupe. 60 exemplar tillverkades.

1976 Jensenfabriken stänger pga ekonomiska problem. En del av företaget lever vidare på reservdelar och service. Verktyn behålls och på 1980-talet tillverkas Interceptor igen men i mycket liten skala.



Calle Carlquist



20. Lucid Air har kört Laguna Seca på 1:31.3.

AV BOBBY GREEN 2020-10-02 KL 13:00.

Snabbare än en Ferrari 488 GTB.



FILM: <https://youtu.be/DWsmMfhGTMo>
<https://youtu.be/p4QyVnskISk>

Testerna med Lucid Motors eldrivna modell Air fortsätter och nu presenterar man att man satt tiden 1:31.3 på Laguna Seca. Det gör bilen snabbare än bland annat Ferrari 488 GTB och Chevrolet Corvette ZR1 C7. Notera att detta dock var med en Air där man rivit ut interiören och monterat störtbur. Vidare hade prototypen även en stor ving på bakluckan, större diffusor och små vingar på frontspoilern för bättre downforce. Tiden är ändå sjukt snabb, men trots detta en sekund långsammare än Tesla Model S Plaid.

Nyligen körde man kvartsmilen på 9.245 sekunder med en Air. Model S Plaid lovar att köra samma sträcka på under nio sekunder, men det finns ännu inget videobevis på detta.

[Lucid Air är äntligen här](#)

[Billigaste versionen kostar under 80.000 dollar](#)

[Lucid Air har tydligen slagit nytt elbilsrekord runt Laguna Seca](#)

[Kan vara snabbare än Tesla Model S Plaid Edition](#)

[Tesla presenterar Model S Plaid](#)

[Snabb, stark och uthållig](#)

21. Ytterligare segrar för Lundqvist.

Text: Johan Ringshagen, Publicerad: 2020-10-01 kl 14:49.

Seger i två av tre lopp, två pole positions och ett snabbaste varv blev Linus Lundqvists facit efter Formula Regional Americas deltävling på Sebring.



I det första av helgens tre lopp ledde svensken när motorkåpan lossnade, men han lyckades ändå säkra sjätte plats och utökade sin ledning i mästerskapet. Linus Lundqvist har vunnit tio av elva körda lopp i år och har möjlighet att säkra titeln redan i den näst sista deltävlingen som körs den 2 oktober på Homestead Miami Speedway.

22. Honda överger Formel 1 för att satsa på bränsleceller.

Felix Björklund.

2020-10-06 kl 13:48.

Ser vi början på slutet för prestigesporten nr 1? I ett överraskande drag har Honda valt att överge Formel 1 för att istället satsa på bränsleceller och batteriteknik.



Red Bull Racings F1-bil säsongen 2020.

Att som bilmärke delta i motorsport har historiskt sett varit väldigt viktigt. Dels för att många tillverkare har sett möjligheten att utveckla nya lösningar som sedan kan komma de vanliga bilarna till godo. Men även för att image det skapar är viktig. Och forskning har påvisat att det faktiskt finns underlag för det i USA kända uttrycket "Win on sunday, sell on monday".

Men det är dyrt att satsa på motorsport och konkurrensen är mördande. Högst upp i hierarkin när det kommer till både image och kostnad är Formel 1 – men frågan är hur länge det kommer vara så.

Detta då Honda, som är motorleverantör till några stall i serien, nu [meddelar](#) att de kommer att avsluta sitt engagemang.

"The power of dreams" är den japanska tillverkarens slogan, och tydligt är att man inte drömmer om F1 längre.

Honda störst på förbränningsmotorer

Honda, som är världens största tillverkare av förbränningsmotorer, anger att de har beslutat att sikta in sig på koldioxidneutralitet till 2050 – och därför kommer miljöinitiativ att prioriteras. Så istället för att delta i race på bana, så kommer de köra fullt race när det kommer till bränslecells- och batterielektriska fordon.



Det hela innebär att man kommer fortsätta att stödja de två team som man ingått avtal med till och med säsongen 2021.

Att Honda avslutar sin Formel 1-satsning är en chock för sporten. Det innebär att det endast finns tre motortillverkare kvar... och inga utsikter om att någon ny är på gång.

Vissa kan kanske argumentera för att Honda har varit lite ombytliga i sitt F1 engagemang då de under 2000-talet både varit med, sålt sitt team, gjort comeback som motorleverantör och nu drar igen.

Men till skillnad från tidigare är skälet mycket mer solitt. De ser inte sporten som hållbar att satsa på om man samtidigt ska försöka utveckla sin produktpalett mot nollutsläpp.

Läs mer: [Snabbare än en Porsche – och räckvidd som en snåldiesel](#)

F1 mer marginaliserad?

Så var lämnar det här F1-cirkusen? Det kan vara så att den blir mer marginaliserad, och i takt med att tillverkarna riktar intresset mot annat så kan hela serien vara i fara. För även om det finns utfästelser om att bli mer gröna – är det ett problem för serien att den är förknippad med fossildrift.

Jämför det med den elektriska motsvarigheten Formel E som sett ett stadigt ökande intresse från tillverkarna och numera har nio tillverkarmärken som deltar – och elva olika drivlineleverantörer.

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR

[Då lanserar Bosch systemet med svenska bränsleceller](#)

[Nya elbilen laddar tre mil per minut](#)

23. Mick Schumacher debuterar i F1 på Nürburgring.

Av: Anna Andersson.

Publicerad:tis 29 sep 2020, uppdaterad:tis 29 sep 2020.

Mick Schumacher debuterar i Formel 1.



Mick Schumacher tar steget in i Formel 1.

Michael Schumachers son kör för Alfa Romeo på tyska Nürburgring.

– Jag är överväldigad över att få den här möjligheten, säger 21-åringen.

[Michael Schumacher](#) vann fem segrar på tyska Nürburgring under sin karriär i F1. Fler än någon annan.

Efter ett uppehåll sedan 2013 ska F1 nästa helg gästa banan igen och då finns återigen en Schumacher med i fredagens resultatlista. [Mick Schumacher](#) ska köra den första fria träningen för Alfa Romeo. Det är hans debut under en tävlingshelg i Formel 1.

– Det faktum att min debut under en F1-helg kommer att äga rum inför publik på Nürburgring gör detta ännu mer speciellt för mig, säger Mick Schumacher in ett pressmeddelande.

Mick Schumacher kör för Alfa Romeo

Mick Schumacher vann EM i Formel 3 2018, tog en plats i Ferraris förarakademi 2019 och debuterade samma år i Formel 2. Han fick även chansen att testa en F1:a för Alfa Romeo under ett test i Bahrain förra året och i år har han fortsatt att tävla i mästerskapet under Formel 1. Under den senaste månaden har han klivit fram som en av mästerskapets absolut bästa förare. Han avslutade förra helgen i Ryssland med en seger och en pallplats i och leder mästerskapet när bara två tävlingshelger och fyra lopp återstår av säsongen.

Nu får han dessutom chansen att ta över Antonio Giovanazzis Alfa Romeo under fredagens första pass, träningspass i F1, därefter återtar italienaren cockpit.

– Under de kommande tio dagarna ska jag förbereda mig så bra jag kan, så att jag kan göra det bästa möjliga jobbet för teamet och samla viktig data inför helgen, säger Mick Schumacher.

Målet är Formel 1

Den unge tysken har hela tiden varit tydlig med att målet är satt ta sig till Formel 1, till det mästerskap där hans pappa vann 91 GP-lopp och sju VM-titlar - något som fortfarande är rekord.

En seger i Formel 2 skulle mycket väl kunna lägga grunden för att Mick Schumacher kör Formel 1 2021 och det är troligt att han i sådant fall gör det för Alfa Romeo, som har ett uttalat samarbete med Ferrari och släpper en av sina platser till en förare från Ferraris akademi.

Mick Schumacher tar steget in i Formel 1.

– Det är ingen tvekan om att Mick är en av de största talangerna som finns i våra supportserier och det bevisar även de senaste resultaten, säger Alfa Romeos teamchef Frederic Vasseur i samma pressmeddelande.

– Det är tydligt att han är snabb, men han är också oerhört jämn och mogen bakom ratten. Det är två saker som kännetecknar en mästare. Hans utstrålning och hårda arbete det senaste året har imponerat på oss och vi ser fram emot att återigen arbeta med honom, denna gång på Nürburgring.

SLUT