



Koenigsegg CCXR 2007

- 1. Orealistiskt att elbilar skulle räcka för att nå klimatmålen.**
- 2. Nu ökar Volvo – här är populäraste modellerna.**
- 3. Volvos nya kompaktsuv kan heta XC20.**
- 4. Polestarchefens mål: "Mindre Volvo" i nya modellerna.**
- 5. Polestarchefens öppenhjärtiga brev till ägarna.**
- 6. Lotus bygger ny suv med Volvos SPA-plattform.**
- 7. Norska milstolpen nådd: 6 av 10 nya bilar är eldrivna.**
- 8. BMW X8 avslöjad.**
- 9. "Klassiker" som laddhybrid.**
- 10. Kraftlös och dyr första laddhybrid från Renault.**
- 11. Shelby GT350 går i graven.**
- 12. Jaguar Land Rover satsar på interiör av återvunnen plast.**
- 13. Räddades från skroten på 80-talet.**
- 14. Trängsel i Paris 1955.**
- 15. Stratos - ikonen som förändrade rallyvärlden.**

1. Forskare: Orealistiskt att elbilar skulle räcka för att nå klimatmålen.

John Edgren

2020-10-05 kl 07:01.

Forskare vid University of Toronto har analyserat vilka effekter ett storskaligt skifte till elbilar får på utsläppen. För att nå klimatmålen skulle USA behöva ha 350 miljoner fordon till 2050, vilket är orealistiskt.



En rad länder i Europa har flaggat för att de vill införa ett förbud mot bilar med konventionella förbränningsmotorer. Det gäller bland andra Norge, Tyskland, Danmark och Nederländerna. Förra året angav den svenska regeringen att ett förbud mot att sälja nya diesel- och bensinbilar i vårt land är [planerat till år 2030](#).

På bara ett årtionde har den globala elbilsflottan vuxit från 20 000 fordon till nära sju miljoner. Med de planerade förbuden kan det kanske kännas som att teknikskiftet har fått på sig sjumilastövlar, men hur stora volymer krävs det då för att nå högt satta klimatmål? Nu har University of Toronto undersökt frågan.

Där gör en trio av forskare livscykelmodeller för hur olika teknikskiften påverkar en rad miljöfaktorer – och de har utfört en mycket detaljerad analys av hur ett storskaligt skifte till elbilar skulle påverka utsläppen samt andra vidhängande miljöfaktorer. Det skriver universitetet i [Phys Org](#).

Teamet valde att titta på USA-marknaden, som har den näst största elbilsförsäljningen efter Kina. Det finns goda data att tillgå, och en stor del av amerikanerna kör bil – ofta långa sträckor med många stora och tunga bilmodeller i fordonsparken.

Koldioxidbudget för personbilar

Forskarna byggde datormodeller för att skatta hur många elfordon som skulle krävas för att fram till år 2100 hålla den globala temperaturökningen lägre än två grader Celsius över vad som rådde före industrialiseringen. De räknade om resultatet till en koldioxidbudget för personbilar, och tog fram hur många elbilar som skulle behövas för att hålla USA inom den budgeten. Svaret är cirka 350 miljoner fordon till 2050, vilket skulle innebära 90 procent av landets bilflotta.

– För att sätta det i perspektiv så ligger andelen på USA:s vägar just nu på 0,3 procent. Förvisso ökar försäljningen snabbt, men även de mest optimistiska prognoserna talar om att USA:s fordonsflotta till 2050 bara kommer att utgöras av 50 procent elbilar, säger Alexandre Milovanoff, huvudförfattare till rapporten som har publicerats i [Nature Climate Change](#).

Läs mer: [Kågeson: 70-procentsmålet kommer att omformuleras](#)

Orealistisk prognos

Med de hypotetiska 350 miljoner elbilarna på USA:s vägar skulle det årliga elbehovet öka med 1 730 TWh, vilket motsvarar 41 procent. Elproduktionen skulle då behöva byggas ut – och begränsningar i elnätens kapacitet byggas bort.

Forskarna ser de 90 procenten 2050 som en orealistisk prognos, men anser att det ändå finns en hel del förändringar som vi inte kommer undan.

– Vi behöver tänka om kring våra beteenden, designen av våra städer och även delar av vår kultur. Alla måste ta ansvar för det här, säger Alexandre Milovanoff.

ViBilägare

2. Nu ökar Volvo – här är populäraste modellerna.

Publicerad 2020-10-05 kl 9:37, text Erik Söderholm

XC60 har blivit omkörd på förstaplatsen bland Volvos storsäljare.



Den svenska bilförsäljningen återhämtar sig försiktigt efter vårens störtstykning på grund av coronapandemin. I september ökade antalet nyregistrerade bilar med sju procent jämfört med samma månad förra året.

Hos Volvo ökade den globala försäljningen med 4,8 procent under september månad. Ökningen var som störst i Kina och USA.

Hittills i år har Volvo dock backat med 11,1 procent jämfört med samma period förra året. Andelen laddhybrider i Volvos försäljning har fördubblats under samma period, något som innebär att Volvo nu kan [sälja miljökrediter till konkurrenter](#).

Det är fortfarande suvarna som är populärast. Volvo XC60 har länge varit bästsäljaren, men i september var det XC40 som sålde bäst. XC90 ligger på tredje plats.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Nya siffror: Rekord igen för elbilar och laddhybrider](#)

["Konjunkturen har återhämtat sig snabbare än vi bedömde i våras."](#)



[Försäljningen av laddhybrider rusar: "Vi kommer definitivt inte betala utsläppsböter."](#)



3. Volvos nya kompaktsuv kan heta XC20.

Redaktören bytbil 2020-10-03.

Ska baseras på nya elbilsplattformen.



Volvo kommer antagligen att utöka sitt utbud av SUV:ar med en ny kompaktmodell som kan heta XC20 och baseras på en ny elbilsplattform.

[Auto Express](#) rapporterar att Volvo fortsätter sina planer för en mindre SUV som kanske får namnet XC20. Volvos vd, Håkan Samuelsson, bekräftar till tidningen att det kommer bli en av de första bilarna som baseras på den nya renodlade elbilsplattformen som utvecklats av Volvos ägare, Geely.

För en vecka sedan presenterade Geely den nya plattformen [Sustainable Experience Architecture \(SEA\)](#). Volvo jobbar på att ta fram modeller som är baserade på plattformen.

– Vi använder den för en mindre bil, där jag tycker att det är väldigt praktiskt och smart för oss att dela på den, så att vi kan ha en kostnadsstruktur för en mindre bil som är mycket konkurrenskraftig, säger Håkan Samuelsson till Auto Express.

Volvo har enligt tidningen varumärkesskyddat olika XC-namn, inklusive XC10 och XC20, men det är oklart vilket bilmärke modellerna kommer tillhöra. Det finns ingen tidsplan för XC20, men det ska vara en av modellerna som ligger till grund för Volvos strategi att fylla hälften av försäljningsvolymen med renodlade elbilsmodeller fram till 2025.

Dessutom ser det mer och mer troligt ut att Volvos flaggskepp för nästa generations modeller kommer kallas XC100 när den anländer cirka år 2022. Volvo utvecklar andra generationen av deras plattform, SPA2. Den nuvarande arkitekturen, SPA, ligger till grund för alla 60 och 90-modeller. Dock kan den inte stödja större bilar än nuvarande XC90.



Enligt Auto Express ska SPA2 kunna stödja fordon upp till 5,5 meter och dessutom kommer Polestar 3 använda samma arkitektur. Därmed skulle Volvo kunna göra en sju-sitsig bil.

Den nya modellen sägs vara cirka 30 centimeter längre än nuvarande XC90 och längre än BMW X7 som är 5,2 meter. XC100 kommer antagligen ha en blandning av olika drivlinor tillgängliga med både plug-in hybrid och renodlade elektriska konfigurationer. Enligt Auto Express kan det nya flaggskeppet med den dyraste drivlinan kosta mer än 80 000 pund (motsvarande 922 000 svenska kronor).

Relaterade artiklar



[Dieselmotorn slopas i Volvo XC40](#)



[Första testerna av nya Volvo S60](#)



[Volvo-designern avslöjar: Därför älskar köparna XC40](#)

4. Polestarchefens mål: "Mindre Volvo" i nya modellerna.

Publicerad 1 oktober.

De kommande elbilarna från Polestar ska skiljas ut mer från Volvos modeller, enligt Thomas Ingenlath.



Polestar har bestämt sig för att sätta sedanmodellen Precept, som har [visats upp som konceptbil](#), i produktion. När den helt eldrivna modellen ska börja säljas är än så länge oklart men Polestar hävdar att utvecklingsarbetet redan är igång.

Märkeschefen Thomas Ingenlath ser Precept-modellen som en tydlig markering mot att Polestar i framtiden kommer skiljas ut mer från Volvo.

– **Med Polestar Precept** kommer ingen längre fråga om vi alltid kommer hålla oss nära Volvo. Det är så tydligt att detta är en bil som inte hade blivit till hos Volvo, säger han i en intervju med [Automotive News](#).

Både laddhybriden Polestar 1 och elbilen Polestar 2 baseras på Volvoteknik, och båda två var från början tänkta som Volvomodeller. De överfördes till Polestar när varumärket gjordes om till ett fristående bilmärke vid sidan av Volvo.

Nästa steg för Polestar, förutom Precept, är att lansera en suv som får heta Polestar 3.



Erik Söderholm

Läs mer om:



[De nya elbilmodellerna kan stanna under körning – nu ska de tillbaka till verkstaden.](#)



[Vinterdäck, Polestar 2 mot Tesla Model 3 och Volvo XC40 ReCharge](#)



[Klart: Polestar Precept ska byggas – utvecklingen redan igång](#)



[Polestarchefen: "Elbilar är framtiden – men de är inte rena ännu"](#)



[Högtryck för Polestar 2: Snart slutsåld i flera länder](#)



[Polestarchefen öppnar för börsintroduktion](#)



5. Polestarchefens öppenhjärtiga brev till ägarna.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2020-10-04, 19:35.

Polestars vd Thomas Ingenlath ber alla Polestarägare om ursäkt med ett inlägg i en facebookgrupp.



Det har varit en ganska skakig start för Polestar. Först försenades leveranserna av Polestar 2 och när de väl började levereras gjordes det utan att vissa funktioner – "over the air"-uppdateringar och digital nyckel till exempel.

Flera ägare har dessutom vittnat om att kommunikationen från Polestar-håll har lämnat en del i övrigt att önska.

Och som gräde på moset kom i fredags beskedet om att [Polestar återkallar samtliga 2:or](#) efter att flera bilar haft ett antal mjukvarufel som gjort att bilarna stannat mitt under färd.

Med anledning av allt detta kände sig Polestars vd Thomas Ingenlath uppenbarligen nödgad att be om ursäkt till alla Polestar 2- ägare. Och skrev därför ett inlägg Facebook-gruppen "Polestar 2 Sverige".

Du kan läsa hela Thomas Ingenlaths meddelande till ägarna här nedan.



Thomas Ingenlath ▶ Polestar 2 Sverige

1h · 🌐



Dear Polestar Owners,

I have answered a lot of mails and messages that have reached me personally over the last month from customers.

Customers that were happy and enthusiastic about their Polestar 2, but disappointed about features that were not available, service centres that didn't always have answers and Polestar not providing information.

Your communication experience with Polestar may have been far from good. A lot needs to be improved and we are working on it.

I am also aware there was a lack of good transparent information about delayed features. Information is now on the Polestar web page, under the support section. We will also keep our new support FAQ updated based on the questions you are asking us.

The roll out of OTA, Digital Key and the updated Polestar app with remote functionality is in preparation; the timeframe is on the page and will be frequently updated.

We acknowledge not having been transparent enough about the delay and staggered roll out; I sincerely apologise.

Despite all this, I would like to mention as well that we have a lot of positive feedback from our customers in social media and in forums like yours.

The expectation you should have on our brand: a flawless experience.

We will do our best to get there for all of you.

Last but not least – the recall.

A software update will fix 2 safety relevant issues: potential sudden propulsion loss, and headlight adjustment (except in Sweden). Here is some info about the process:

We started making immediate contact with affected customers by email. This will be followed by a physical letter. The affected customers are informed about the problem and the solution, and, where possible, assisted in making the required service booking with urgency. Your safety is most important.

Thanks for your understanding and best regards,
Thomas



117

12 Comments

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

[Chockbeskedet: Samtliga Polestar 2 återkallas](#)

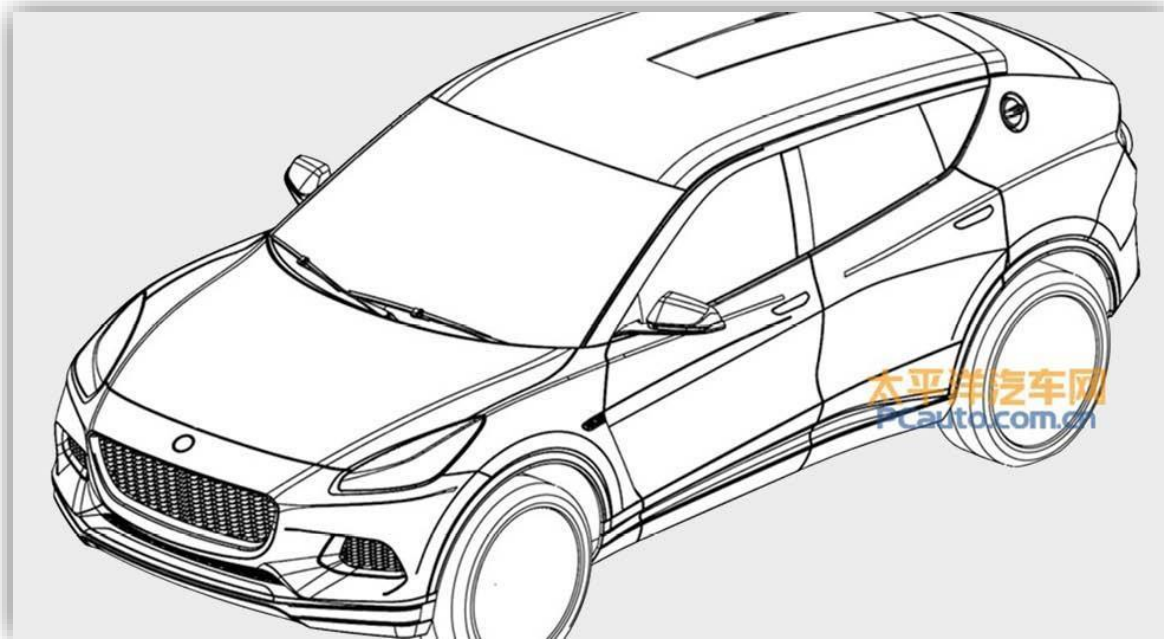


Patrik Lundin

6. Lotus bygger ny suv med Volvos SPA-plattform.

Publicerad 2020-10-05 kl 7:22, text Erik Söderholm.

Tekniken som ligger till grund för Volvo XC90 ska snart hamna i en sportig suv från Lotus.



Tack vare läckta patentbilder får vi en ganska bra bild av hur Lotus kommande suv-konkurrent till bland andra Lamborghini Urus och Porsche Cayenne Coupé kommer se ut.

Brittiska sportbilstillverkaren Lotus är ett av få bilmärken som hittills stått emot trenden att bygga en suv. Men inte länge till.

Lotus ska ge sig in i det lukrativa suv-segmentet med en ny modell som ska lanseras under slutet av året, enligt nya uppgifter som [Autoblog](#) skriver om. Tanken med modellen är att ge viktiga intäkter för att kunna fortsätta bygga sportbilar.

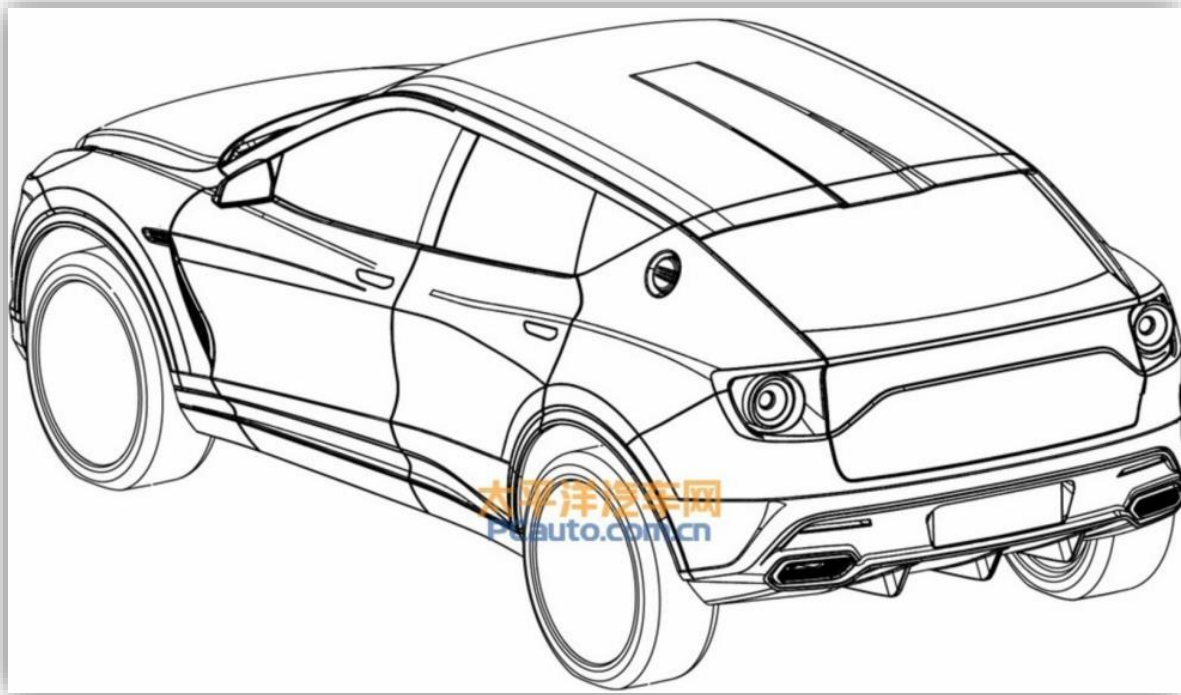
Lotus nya suv går under arbetsnamnet Lambda och ska byggas i Kina. Men det intressanta är att den får plattformsteknik från Volvo, eftersom både Volvo och Lotus är en del av Geelykoncernen.

Volvos så kallade SPA-plattform, som debuterade med suven XC90, ska ligga till grund för Lotus nya suv. Fördelen är att den är mycket flexibel och kan anpassas för olika bilstorlekar och drivlinor – till exempel hybridteknik eller eldrift. En eldriven version av suven ska presenteras senare.

SPA-plattformen togs dock inte fram för att ligga till grund för särskilt sportiga bilmodeller, men Lotus ingenjörer kan säkert ha en del kreativa lösningar för att få suven att upplevas som sportig eftersom Porsche Cayenne uppges vara den tuffaste konkurrenten.

Plattformen har heller inte något bra stöd för sex- eller åttacylindriga motorer, men det lär heller inte bli aktuellt eftersom Lotus hellre verkar använda hybridteknik än stora förbränningsmotorer för att öka effekten.

Den nya suven ska byggas i kinesiska Wuhan mot slutet av 2020.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Lotus nya plan: Nu är det eldrift som gäller](#)
[Brittiska sportbilmärket tänker inte gå omvägen via hybriddrift. 1](#)



[Lotus storsatsning: Ny instegsmodell ska locka fler](#)
[Lägre pris är en medveten strategi från Volvos nya koncernsyskon.](#)

7. Norska milstolpen nådd: 6 av 10 nya bilar är eldrivna.

Publicerad 2020-10-02 kl 8:41, text Erik Söderholm.

Historiskt besked – de tre mest populära modellerna är alla eldrivna.



Norge har i flera år haft en skyhögt andel elbilar i nybilsförsäljningen, inte minst tack vare rejäla subventioner och skattelättnader.

Under september månad nåddes en ny milstolpe: 61,5 procent av nya bilar som registrerades på den norska marknaden var eldrivna. Det kan jämföras med Sverige där elbilsandelen i dag ligger på [ungefär åtta procent](#), och globalt är elbilsandelen bara tre procent.

De imponerande siffrorna beror till stor del på Volkswagen ID 3 och Polestar 2 som nu börjat levereras till köparna. De tre mest populära nya bilarna i Norge sett till nyregistreringar under september månad var alla eldrivna: Volkswagen ID 3, Tesla Model 3 och Polestar 2.

– Det här är historiskt. Elbilspolitiken fungerar nu så bra att sex av tio väljer en elbil när de ska köpa ny bil. Vi närmar oss nu att elbilar är något för alla, säger Christina Bu, generalsekreterare för Norsk Elbilforening.

Läs också: [Norge kan vara på väg att fasa ut elbilsrabatterna](#)



Erik Söderholm

8. BMW X8 avslöjad – enorm lyxig suv!

Glenn Lindberg.

1 oktober 2020.

Färska bilder visar att BMW planerat ännu en enorm suv – säg hej till BMW X8! Men det blir ingen suv med coupélinjer, snarare det lyxigaste man någonsin har byggt.



Tyckte du [BMW X7](#) var stor när den presenterades för två år sedan? Smygtagna bilder på kommande X8 avslöjar att BMW jobbar på ytterligare en suv i storleken XXL.

Förvånande nog rör det sig inte om en coupé-version av X7, BMW [X4](#) och [X6](#) är ju coupé-suvur baserade på [X3](#) respektive [X5](#). X8 däremot saknar samma sluttade taklinje och ser snarare ut att bli det lyxigaste BMW någonsin byggt, där konkurrenterna stavas [Bentley Bentayga](#) och [Range Rover Velar](#).

Snarare påminner utseende om lilla BMW X2, åtminstone baktill med sin enorma D-stolpe. Anledningen till den rakare taklinjen kan vara att man även här vill kunna erbjuda en tredje sätesrad.

Fronten påminner inte alls om X7 utan tycks få två typer av strålkastare, där parkeringsljusen sitter ovanför hel- och halvljuset. Grillen ser också bredare ut än hos X7, även om den här är hårt kamouflerad.



På bilderna här intill går det läsa "Hybrid Test Vehicle", samt att laddluckan på vänster framskärm syns tydligt. Att det här rör sig om en laddhybrid är tydligt. Räkna med mycket kraft, drivlinan är liknande den i [BMW 745e](#), men heter här X8 M45e och bör få längre räckvidd på el. Vilda rykten skvallrar också om en X8 M med uppemot 750 hästkrafter, snacka om heffklump!

BMW:s lyxsuv har planerad lansering 2022.



9. "Klassiker" som laddhybrid.

Peter Klemensberger.

4 oktober 2020.

Har vi inte setts förut? Välkända former från förr och modern laddhybridteknik. Varsågod, här är SS Dophin från kinesiska Songsan Motors.



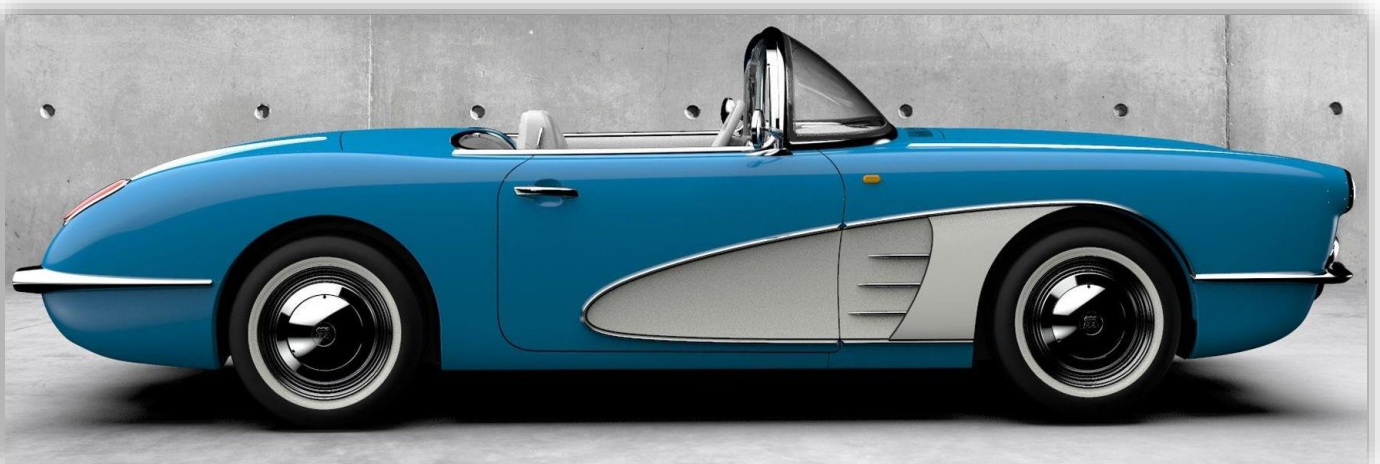
Kinakopiornas tid är förbi. Eller? Songsan Motors har nu presenterat sin nya modell SS Dophin som på ett oblygt, eller om man så vill plumpt, sätt låtit sig inspireras av första generationen [Chevrolet Corvette](#) från 1950-talet.

Formerna må för tankarna bakåt men under skalet är det moderna grejor som gäller då SS Dophin är en laddhybrid. Drivlinan är hämtad från etablerade [BYD](#) (Build Your Dreams) och består av en turbomatad bensinare på 1,5 liter parad med två elmotorer.

LÄS MER: [Kinakopior](#)

Batterikapaciteten är 16 kilowattimmar och ska ge bilen en räckvidd på upp mot tio mil på el. Sprinten 0 till 100 km/h ska klara av på 4,9 sekunder, en siffra som överglänser "originalet". Bilen har en hardtop som kan förvaras i bakluckan.

Priset i hemlandet är motsvarande 787 000 svenska kronor och enligt [Auto Classics](#) ska det inte röra sig om prototyper eller en limiterad upplaga.



DAGENS NYHETER.**10. Kraftlös och dyr första laddhybrid från Renault.**

PUBLICERAD 2020-10-04 kl 13:23.

**Erik Wedberg Text.**

Den är liten, laddad och är Renaults första laddbara hybrid. Renault Captur E-Tech är här och kommer med en del intressanta nyheter. Räcker det för att slå sig fram i laddhybridjungeln?



Captur är en av de bäst säljande suvarna i sin storleksklass men kommer först nu med laddhybridteknik.

Finns det något märke som tycks ha mer vattentäta skott mellan sin motorsportavdelning och övrig verksamhet än Renault? Fransmännen pratar gärna och brett om sitt formel 1-stall och hur snabb prestandamodellen Megane RS är runt tävlingsbanan Nürburgring. Bilarna de erbjuder oss vanliga dödliga heter dock Clio, Kadjar och Captur. Det är svårt att känna sig som en racerförare i dem.

Nu lanserar Renault sin första laddhybrid – Captur E-Tech Plug-in Hybrid – och ja, det pratas förstås om formel 1 nu också. Renault hävdar att hybridsystemet är utvecklat med erfarenheter man har dragit från formel 1-bilarna, särskilt när det gäller bromskraftåtervinning i växellådan. Den sexväxlade automatlådan i Captur som laddhybrid kan liknas vid de som ofta finns i racerbilar. Likheten ligger i avsaknaden av koppling. För att matcha motorns varv med hjulens och växellådans hastighet används i stället en liten elmotor – en kombinerad startmotor/generator på 34 hästkrafter.



Laddhybridens batteri kan laddas med upp till 3,7 kilowatts effekt. Foto: Glenn Lindberg
Har Renault äntligen lyckats nu? Har de fått in lite formel 1-känsla? Enligt Renault behövs den här typen av växellåda för att laddhybriden alltid ska kunna starta och börja rulla på el utan att bensinmotorn behöver startas. Och mycket riktigt startar Captur på el, men i dag är det 20 grader varmt. När det är kallare, till exempel minusgrader, kommer bensinmotorn att behöva startas för att värma kupén? Captur saknar nämligen en separat värme-pump, precis som laddhybrider av märket Kia.



Bra körställning och snygg pekskärm. Bromskraftregenereringen har bara två lägen.



Bland de små suvarna är Captur ensam om att vara laddhybrid.

Captur E-Tech har tre motorer: en liten kombinerad startmotor/generator, en stor elmotor på 67 hästkrafter samt en bensinmotor på 91 hästkrafter. Den stora elmotorn och bensinmotorn driver på framhjulen. Elmotorn kan driva bilen ensam upp till 135 kilometer i timmen, därefter måste bensinmotorn hjälpa till.

Bensinmotorn gör dock ingen hjälteinsats. Det här är en synnerligen trög motor som man helst inte använder. Batteripaketet på 9,8 kilowattimmar under baksätet är vätskekyllt. Det tvingar bensintanken att maka på sig och krympa till 39 liter. Laddningen ska räcka för upp till fem mils elkörning. Med en knapp kan man välja mellan olika körlägen, till exempel helelektriskt eller sportigt läge. Det sportiga läget är dock inte särskilt sportigt och när man trycker på knappen ligger menyn kvar på den stora pekskärmen. Man måste aktivt trycka bort den för att få tillbaka den vy man hade innan, till exempel kartan. Irriterande!

Prismässigt hamnar Captur E-Tech farligt nära de större laddhybridkonkurrenterna Kia Niro och Kia Xceed. Renault vill dock understryka att Captur är ensam om att vara laddhybrid bland de små suvarna. Det må så vara, men ett prispåslag om 87.000 kronor jämfört med bensindrivna Captur Tce 155 är svårt att ta för privatköparen. Som förmånsbil blir Renaults första laddhybrid däremot fördelaktig, men inte mer så än Kias motsvarigheter.

Renault Captur E-Tech Plug-in hybrid

Miljö:

Koldioxidutsläpp: 32 gram/km vid blandad körning.

Förbrukning: Blandad körning 0,14 liter per mil. Blandad körning el: uppgift saknas.

Blandad körning bensin: 0,54 liter per mil.

Ekonomi:

Pris/förmånsvärde/privatleasing: 353 900 kronor/3 937 kronor per månad/ingen uppgift.

Årlig fordonsskatt: 360 kronor per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Garantier: Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år, batteri 8 år.

Teknik:

Bensinmotor: 1,6 l. 91 hk, 144Nm. Elmotorer: 67 hk + 34 hk. Total effekt 158 hk.

Batterikapacitet: 9,8 kWh.

Drivning: Framhjulsdraft.

Växellåda: 6-växlad automatlåda.

Acceleration 0–100 km/tim: 10,1 sekunder.

Toppfart: 173 km/tim.

Räckvidd: 5 mil med el.

Digitalt:

Pekskärm: Ja. 10,2 tum. Stående skärm med ett ålderdomligt gränssnitt.

App: Ja. My Renault-appen finns både till Apple och Android.

Apple CarPlay/Android Auto: Ja/Ja.

OTA (nätuppdatering): Nej.

Mått/vikt:

Längd/bredd/höjd: 412/178/157 centimeter.

Bagagevolym: 379–1 088 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

Tjänstevikt: 1 564 kg.

Maximal släpvagnsvikt: 750 kg.

Betyg del för del:

Köregenskaper: 3

Säkerhet: 3

Miljö: 3

Komfort: 2

Ekonomi: 4

Totalbetyg = 15 av 25

Plus

En av marknadens billigaste laddhybrider

Bränslesnål när elen är slut

Bra körställning

Minus

Högt pris för att vara en liten suv

Orkeslösa motorer

Trång kupé



Erik Wedberg

HÖGSTA VÄXELN

11. Shelby GT350 går i graven.

02/10/2020.

En sorgens dag för alla bilentusiaster.



Många är vi som håller Mustang Shelby GT350 kär, mycket tack vare dess åtta-cylindriga sugmotor vilken skickar kraften till hjulen genom en manuell låda som förr i världen. Något som verkligen utmärker den förstnämnda modellen är emellertid bilens säregna motor med kodnamn "Voodoo" vars ljud i det närmaste efterliknar en Ferrari som en följd av dess platta vevaxel. Med 526 hästkrafter och en varvmätare som villigt rusar till 8250 rpm producerar man skönsång var gång bilen tas ut för rastning.

Till min stora förtret har dessvärre Ford beslutat att ta GT350 och R-versionen ur produktion, till förmån för storebror, GT500, vilket i kontrast bestyckas med en kompressormatad V8 och automatlåda. Inom en snar framtid kommer alltså Shelby Mustang inte längre att tillverkas med manuell växellåda, något som lämnar en bitter eftersmak.

Ford själva menar att man i och med detta banar väg för nya, spännande projekt, såsom den efterlängtrade återkomsten av Mach 1. Att man sänker den kanske mest körglada modellen i graven är ändock att betrakta som dumdrigt, i varje fall från en bilentusiasts perspektiv. Nåväl, vi håller tummarna för att jänkarna vet vad de sysslar med.

Tobias Jonasson

12. Jaguar Land Rover satsar på interiör av återvunnen plast.

Publicerad 2020-10-02 kl 12:00, text Maria Dahlin.

Framtida bilmodeller kommer att ha golvmattor och interiördetaljer i en nylonmaterial gjort av "spöknät".



Tyget i sätena på Range Rover Velar består av "Kvadrat"; en textil gjord av återvunna PET-flaskor. Nu ska biltillverkaren även använda sig av gamla fisknät för att klä sina bilinteriörer.

Econyl heter textilen av återvunnen plast som vi kommer att se i Jaguar Land Rovers kommande bilar. Detta som ett led i biltillverkarens plan om ett ökat hållbarhetstänk i produktionen.

Att tillverka econyl reducerar koldioxidutsläppen med 90 procent jämfört med att tillverka textil på helt nya råvaror. Det är utvecklat av italienska fiber- och polymerföretaget Aquaful och görs på överblivna tygbitar från klädproduktion, avfallsplast och fisknät som dumpats i haven, så kallade spöknät.

Att använda återvunnet material i bilar görs på flera håll. Bland annat använde sig Volvo av gamla fisknät i sin specialversion [V90 Cross Country, Ocean Race](#). I [Volvo XC40](#) är insidan på dörrarna täckta i tyg från återvunna PET-flaskor och Polestar planerar använda sig av såväl gamla fisknät som kork och pantflaskor i kommande [Precept](#).

Maria Dahlin

Läs mer om:



[Snart premiär för ny eldriven Jaguar och Range Rover](#)



[Jaguar F-Pace uppdateras – kommer som laddhybrid](#)



[”Jag välte en Land Rover Defender rakt ned i diket”](#)



[Land Rover Defender nu som laddhybrid – och ny dieselsexa](#)



[Toyota RAV4 Plug-in Hybrid och Land Rover Defender](#)



[Jaguar släpper billigare I-Pace](#)



13. Räddades från skroten på 80-talet – har nu sålts på Blocket.

Redaktören bytbil, 2020-10-01.

Saabens 70-åriga historia innehåller många vändningar.



Först köptes bilen som en lottovinst av Norrköpings scoutkår. Långt senare, i mitten på 80-talet, räddas den från skroten efter 20 år – med en björk växandes genom golvet. Nu har Saab 92:an, med en härlig historia som sträcker sig tillbaka till 1950, bytt ägare igen, via Blocket.

En helt ny bil doftar gott. De har moderna infotainmentsystem och skärmar som storleksmässigt nästan hade funkade i ett vardagsrum.

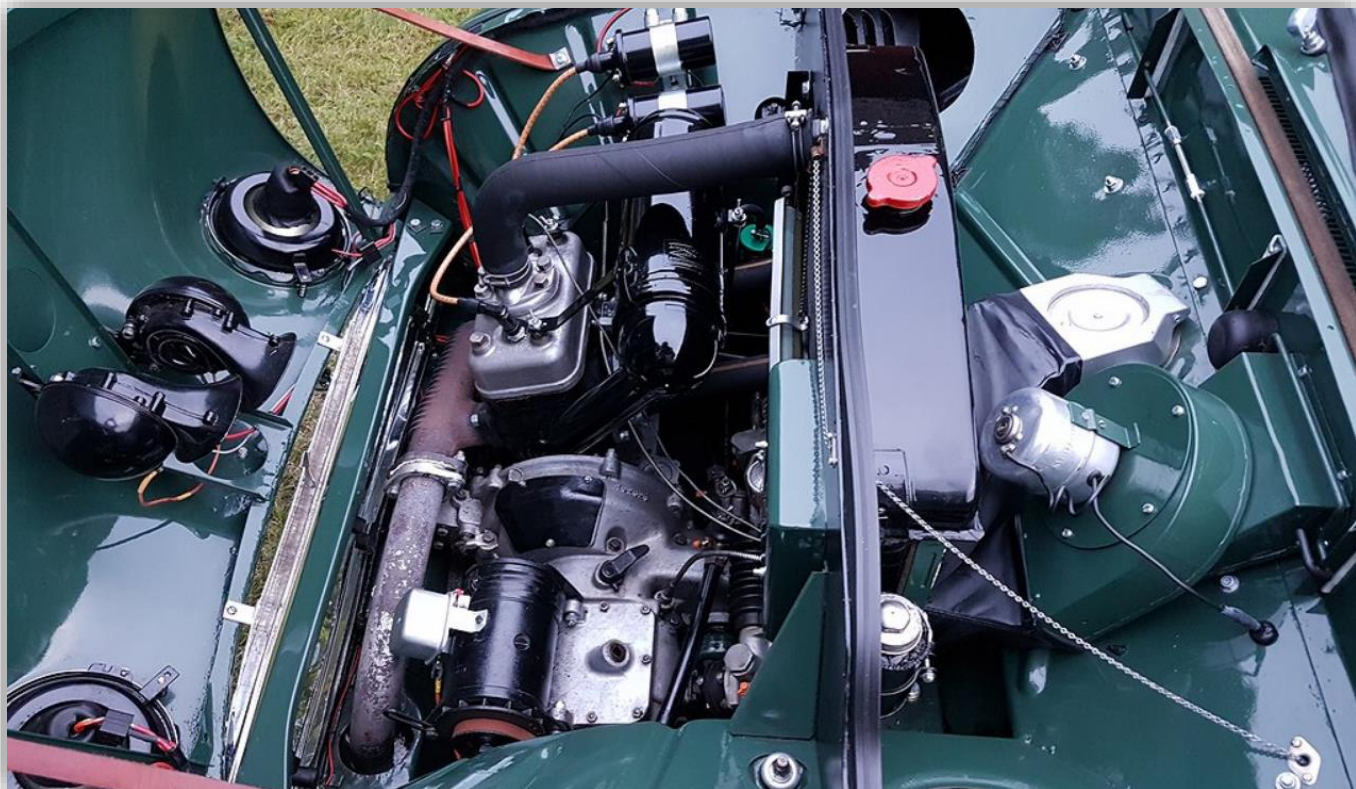
Men en bil många år på nacken bär inte sällan på en riktigt härlig historia som inte riktigt går att mäta i pengar. Det gäller inte minst den [Saab](#) 92 De Luxe årsmodell 1950 som nys såldes vidare på Blocket.

Själva annonsen hörde inte till vanligheten. Den berättade i detalj om de 70 år som bilen funnits på svensk mark.

”Det är personen som jag köpte bilen av som har berättat det och jag har skrivit ner en liten historia kring bilen. De gubbarna är nu tyvärr bortgångna”, skriver säljaren Mats Westerman i ett mejl till Bytbil.

Bilen i fråga köptes in den 13 mars 1951 av Norrköpings Scoutkår. Inte för att användas av kåren, utan som en lottovinst. Exakt fyra månader senare vinner en snickare bilen och använder den i 3,5 år innan den byts in hos en bilhandlare.

Sedan hinner Saab 92:an, med chassinummer 1638, byta ägare tre gånger till innan den hamnade på skroten. Där fick den ligga i över 20 år och enligt Mats var den då, i mitten på 80-talet, i bedrövligt skick. Bland annat ska det ha växt en björk genom golvet på bilen.



”Det saknades en hel del delar och bilen var rostig och bulig. Exakt vad som saknades är svårt att veta”, skriver Mats till Bytbil.

Därefter togs den omhand av en ny ägare i Skänninge, Östergötland. Den nya ägare var god vän med en duktig plåtslagare som var skyldig honom en tjänst. Därför fick denne i uppdrag att reovera karossen och lackera bilen. Samtidigt samlade den nya ägaren på sig de delar som saknades eller för att byta ut de som var i för dåligt skick.

Sedan fick bilen en helt ny originalinredning och ett nytt innertak syddes upp i Boxholm. Instrumentbrädan fick reoveras i Leksand samtidigt samtidigt som motor och växellåda byttes ut. Men reoveringsprojektet tog tid och den nya ägaren hann inte riktigt med att färdigställa Saaben. Nu är vi framme på mitten av 2010-talet.

Turligt nog hade den dåvarande ägaren en god vän som han kört rally ihop med. Han tar därför över bilen i augusti 2016 och tar med den till Västerås. Där får Saaben ett nytt kylsystem, bromssystem, elsystem och alla karosseridetaljer. De delar som monteras är antingen nya eller reoverade.

Året därpå, när det gått hela 53 år sedan bilen skrotades, fylls alla vätskor på, ett nytt batteri monteras och Saaben startar på första försöket. Den våren utförs en kontrollbesiktning utan anmärkning och senare på hösten köper Mats Westerman i Knivsta bilen.

Och nu, för bara någon vecka sedan, sålde han alltså den Saaben som minst sagt gått igenom mycket på Blocket.

”Det känns väldigt konstigt, när jag hittade denna bil hade jag letat i många år efter ett reoveringsobjekt eller en bil i fint skick”, skriver Mats.

Det var kanske inte det dyraste eller mest kraftfulla bilobjektet i Blockets historia. Men det är ett härligt exempel på hur en svensk bils historia kan formas genom årtiondena – med flera olika ägare på flera olika platser i landet.

Att det finns fler historier som denna, som är värda att berätta, är Mats Westerman övertygad om.

”Det finns det säkert!”, skriver han avslutningsvis i sitt mejl.



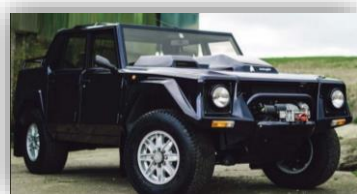
Relaterade artiklar.



[Köpte bilen i Etiopien – och körde 950 mil hem](#)



[Svenske legendens unika Porsche förstörd i dödsexplosion](#)



[80-talsfavoriten "Rambo-Lambo" räddad från skrotet](#)



[Steve McQueens okända brev: Vädjar om Bullitt-Mustangen](#)

14. Trängsel i Paris 1955.

Publicerad 2020-10-05 kl 7:07, text Mårten Carlsson.

Bilvärldens stora snackis 1955 hette Citroën DS.



Den femte oktober 1955 visade Citroën sin efterträdare till Traction avant modellerna - som inte uppdaterats nämnvärt sedan 30-talet. Men det tog man igen med råge med en ny modell som inte liknade något annat varken före eller efter - en milstolpe!

Första dagen tecknades runt 12000 förhandsbeställningar på den nya Citroënen.

I år fyller alltså "Paddan" 65 år och det kommer vi givetvis uppmärksamma mer framöver.

Läs mer om:

[Försökspadda](#)

[Gudinna i bilder](#)

[Campbells Bluebird](#)

[Citroën DS i USA](#)

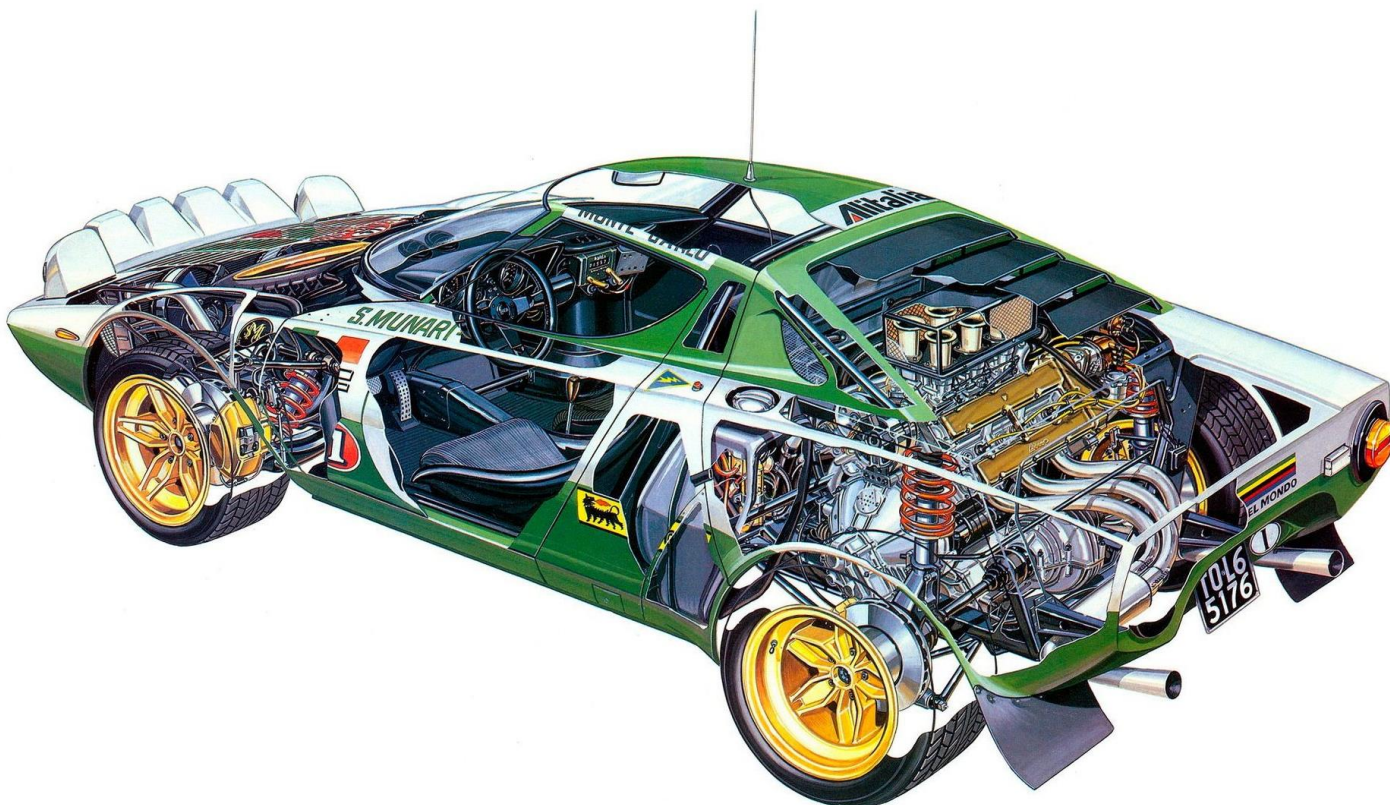
[Citroën DS cabriolet på Samlarbil2017](#)

15. Stratos - ikonerna som förändrade rallyvärlden.

Text: Gunnar Ljungstedt.

Publicerad: 2020-07-02 kl 07:00.

Tänk dig följande scen. Snö upp till knäna, den djupa värmländska skogen omger dig och ett antal andra rallyentusiaster som värmer är vid en lägereld. På avstånd hörs en ettrig symfoni från en välstämd sug-V6: a som kämpar sig genom varvtalsregistret växel för växel.



VÄLPACKAD. På röntgenbilden ser vi att rallyversionen av Lancia Stratos var synnerligen välpackerad och ändamålsenlig för sin tid. Axelavståndet är bara 218 centimeter, med motorn i rumpan borgar det för spralliga köregenskaper.

Redan nu står håret på armarna i givakt, och det beror inte på den bitande kylan.

Tillvaron lyser för ett ögonblick upp av sex vassa strålkastare som skär genom natten, och aldrig tidigare skådad kilformad liten projektil ylar förbi på tvären och dränker dig i en kaskad av snö.

Du har precis bevittnat Björn Waldegårds kamp för segern i Svenska Rallyt 1975, och det ögonblicket kommer aldrig att glömma. Och bilen då ... Lancia Stratos!

Bara namnet hänför, och blotta uppenbarelsen sätter känslor i svaj. Den första dedikerade rallybilen utvecklades för ett enda syfte - att dominera rallysporten flera år framöver. En vision av framtiden och en föraning av det vansinne som skulle komma att kallas Grupp B. Men det visste du förstas inte då.



MAGISKT ÖGONBLICK. Björn Waldegård med kartläsaren Hans Thorzelius vid ett snabbt servicestopp under Svenska Rallyt 1976. Mannen som pratar med Björn är Cesare Fiorio.

Idag, en legend. En ikon. Fortfarande lika futuristisk och totalt kompromisslös i sin framtoning. Speciellt med italienska flygbolaget Alitalias livery målad på karossens kilform, det kan nästan som att bilen designades för att fullända dekorens uttryck. Harmoniskt självförtroende.

HF Squadra Corse

Cesare Fiorio. Det är ett namn varje rallyentusiast bör hålla högt. Utan honom, ingen Stratos. Utan honom, kanske inget Lancia alls. När han, en statsvetare från Turin, tog plats i Lancias ledning i början av 1960-talet tog han med sig sitt rallyintresse, något som skulle speglas enormt i Lancias kommande 30 år.

Cesare drog igång rallyteamet HF Squadra Corse som först bara tävlade lokalt. Verksamheten växte och Lancia gillade utvecklingen. Efter några år togs teamet in i märket som fabrikssteam. Lancia mådde förvisso rejält dåligt vid tidpunkten och ekonomin var usel. Räddningen kom 1969 när Fiat-koncernen köpte upp tillverkaren och lät Lancia stå för koncernens rallyprofilering.

Lancias främsta vapen hette Fulvia HF, en snitsig liten coupé, men mot Porsches makt räckte den inte. Fiat försökte via Abarth utmana med en rallypreppad Fiat 124, men det räckte inte. En ny bil behövdes, och det snabbt.

Under bommarna

Den bilen fanns närmare än man trodde. Designhuset Bertone ställde ut en kilformad designstudie kallad Lancia Stratos Zero på bilsalongen i Turin 1970. Namnet var en direkt flirt till ett samarbete, men ingen i Lancias ledning lyssnade. Kanske för att man av tradition använde sig av designhuset Pininfarina.



SVÅRSÅLD. Trav att den är hur bollen som helst var Stratos i gatutförandet Stradale extremt svårsåld. Dubbelt så dyr som en Ferrari Dino och helt värdelös som bruksbil bidrar ännu. Svårast att bli av med var de gröna bilarna.

Eller, jo ... Cesare Fiorio gjorde det. Han fattade. I februari 1971 bjöds Nuccio Bertone in till kontoret på Via San Paolo i Turin. Entrén var bombastisk, Nuccio gled in under bomarna till de anställdas applåder! När Nuccio gled ut samma väg var avtalet klart, Lancias kommande mittmotorbil med sikte på rally skulle heta Stratos. För utvecklingen skulle bland annat Bertones designer Marcello Gandini stå, en man som redan hade Lamborghini Miura på sitt cv och som jobbade på kommande Countach.

Redan samma höst visades Lancia Stratos HF, med Fulvians V4-motor mittmonterad, på salongen i Turin, men då återstod inte mycket av konceptbilens.

Framgångssaga

Rallybilen var kort (371 centimeter) och med ett axelavstånd på nippriga 218 centimeter, låg (111 centimeter) och rejält bred över baken (175 centimeter). Mellan bakhjulen fanns Ferrari Dino-V6: an som Ferrari passande nog hade ett överskott av då de producerade fler motorer än bilar.

Giovanni Agnelli, Fiat-koncernens högsta höns vid den här tiden, sa på Turin-salongen att Stratos HF aldrig skulle passa i som rallybil i koncernen, men Cesare Fiorio stod på sig.

Rallydebuten skedde på Korsika i november 1972 - där bilen omedelbart gick sönder.

Det blev dock en förälder i en sällan skådad framgångssaga. Med Björn Waldegård och Sandro Munari som främsta namn skulle Stratos HF paradera till VM-guld 1974, 1975 och 1976, och så skickade som 1981 vann den rallyn i privat regi. Den sista aktiva säsongen var alltså hela tio år efter scendebuten i Turin.

Lancia Stratos HF Stradale (gatversionen) tillverkades endast under en tolv månadersperiod åren 1973-1974. Homologeringskraven på 500 tillverkade bilar, men siffrorna pekar snarare på 492 exemplar även om det finns fler uppgifter.



ÅTERKOMST. En som rattat Stratos under glansdagarna är Markku Alen som senare kom att köra bland annat O37. Under Ignition Festival of Motoring 2017 fick han chansen att damma av erfarenheterna i den här bilen.

En skitbil

I motsats till vad man kan tro var den dessutom rejält svårsåld, speciellt i sin illgröna version (fanns även mörkblå, ljusblå, gul och röd). Bilen kostade ungefär dubbelt mot en ny Ferrari 246 GT Dino, och trots generösa rabatter fanns det bilar kvar i lager så sent som 1980.

Som gatbil var den direkt usel. Pissig byggkvalitet, viss passform, trång och varm kupé och extrem ljudnivå med en tvärställd V6: en direkt bakom ryggen gjorde den till en liten omöjlig livskamrat på gatan.

En skitbil.

Men som rallybil - fullständigt formidabel!

Jag början körde man med gatbilens 2,4 liter 2-ventilmotor helt i aluminium, men med tiden kom en uppdaterad motor med bland annat 4-ventilstoppar. I Stradale-utförande gav motorn 190 hästkrafter enligt skrämdes upp till runt 230 hästar i rallyutförande och runt 300 hästar i 4-ventilat Grupp 4-utförande.

Totalt 18 segrar

Chassikonstruktionen är udda med dubbla länkar och coilovers fram och fjäderben i bakvagnen. Det gav bra fjädringsväg för rumpan, där var viktig i rallyskogen.

För att spara vikt har man snålat in på bekvämligheterna - sidorutorna öppnas till valfritt läge genom att en skruv förlorar, rutan släpps ned till vald position och skruven dras åt igen. Jag dörrarna finns även enorma runda fack som rymmer förarens och kartläsarens hjälmar!

Av bilens totalt 18 segrar i VM-rallyn stod svenske Björn Waldegård för tre av dem, Svenska Rallyt 1976 och San Remo-rallyt 1975 och 1976. Den senaste segern fick honom sparkad från teamet då han blev för stark för Lancias italienska stjärnföretag Sandro Munari ...

Trots den framgångsrika framfarten drog man ned på tävlandet 1977 då Fiat ville satsa på sin egen 131 Abarth. Stratos tävlade även i Grupp 5-trim i sportvagnstävlingar men där var framgångarna något mer modesta. Två bilar byggdes med 560-hästares turbomotor.

SLUT