



*Opel 4/20 PS Sports Two Seater 1930*

1. Nu tar Volvos nya motorbolag form.
2. Northvolt om magiska batterigränsen: 100 dollar per kilowattimme.
3. Tesla visar mer av nya battericellen 4680.
4. Land Rover och Range Rover återkallas för hybridfel.
5. Därför misslyckas Toyota Yaris i älgtestet.
6. Vi har kört Toyota GR Yaris: "Trepipen är fantastisk!"
7. Nya Mazda 2 blir en Toyota Yaris.
8. Här är Hyundai och Kias nya elbilsplattform.
9. Volkswagen ID.3 säljer som smör i Europa.
10. VW:s nya laddhybridkombi kostar 60 000 mer än Passat GTE.
11. Säljstart för Seat Tarraco eHybrid och Volkswagen Tiguan eHybrid.
12. Volkswagen planerar billigare elbil – offrar flera modeller.
13. Ny maktkamp inom Volkswagen-koncernen.
14. BMW har börjat åtgärda brinnande laddhybrider.
15. BMW M440i xDrive Coupé.
16. Mercedes R-Klass återvänder med eldrift?
17. Toyota Mirai till Sverige nästa år.
18. Begagnade bilar hett alternativ till buss.
19. Corvair med sting.
20. Oliver Solberg säkrade EM-titeln.
21. Schumacher tillbaka i Formel 1.

## 1. Nu tar Volvos nya motorbolag form.

2020-12-01 11:50.

Kalle Wiklund

Volvo tror fortfarande på förbränningsmotorn. Nu bildas ett nytt bolag, Powertrain Engineering Sweden, för tillverkning av hybriddrivlinor i Skövde, skriver GP.



I fjol kom nyheten att Volvo Cars utveckling och produktion av förbränningsmotorer ska slås samman med [motsvarande verksamhet hos det kinesiska systerbolaget Geely](#). 3 000 personer från Volvo Cars och 5 000 från Geely ska ingå i den gemensamma organisationen.

### **2 000 svenska medarbetare i nya bolaget**

Nu står det klart att verksamheten för förbränningsmotorer från årsskiftet ska flyttas till ett nytt svenskt bolag vid namn Powertrain Engineering Sweden AB, [rapporterar GP](#).

### **Läs mer: [Då slutar EU att betrakta laddhybrider som hållbara](#)**

Enligt Volvo Cars omfattas cirka 2 000 medarbetare i Göteborg och Skövde av den nya, gemensamma organisationen. Bolaget är helägt av Volvo Cars, men nästa steg blir att skapa ett gemensamt företag med Geely.

- Samtliga berörda medarbetare har fått erbjudande om att flyttas över till det nya bolaget, vilket mer eller mindre alla har tackat ja till, säger pressansvariga Maria Dagman i en kommentar till GP.

## Ansöker om statligt miljonstöd

Samtidigt har Volvo Cars och det nya bolaget Powertrain Engineering Sweden ansökt om stöd på drygt 158 miljoner kronor från det statliga Klimatklivet för att ställa om motorfabriken i Skövde till produktion av hybriddrivlinor, [skriver sajten Skaraborgsbygden](#).

Läs mer: [Här är missarna som kortar Teslans räckvidd](#)

Volvo Cars fortsatta utveckling av förbränningsmotorn går enligt bolaget i linje med tidigare kommunicerade miljömål om att hälften av alla sålda Volvo-bilar 2025 ska vara eldrivna, och resten hybrider.

– Vi ser det som ett naturligt nästa steg efter vår elektrifieringsstrategi. Med det här beslutet kan vi fokusera bättre på utvecklingen av kommande elbilar. Men denna nya enhet och bolag skapar också bättre resurser för utvecklingen av våra hybridbilar, sade Stefan Elfström, presstalesperson på Volvo Cars, till GP i fjol.

### "Volvos elmotorer ska byggas i Skövde"

I artikeln skriver GP att det finns detaljer som pekar på att Volvo Cars dessutom ska tillverka sina elmotorer i Skövde. Tidningen hänvisar till ett svar från länsstyrelsen i Västra Götaland på ansökan till Klimatklivet:

”Ansökan rör en mycket omfattande och positiv åtgärd som avser omställning av produktion där nuvarande tillverkning av förbränningsmotorer minskar och omvandlas för att istället tillverka elmotorer”.

Läs mer: [Tavares: Flera biltillverkare överlever inte nästa årtionde](#)

Men enligt Skaraborgs Allehanda har inget beslut om produktionen i Skövde tagits ännu. Volvo Cars har heller inte kommenterat uppgifterna.



KALLE WIKLUND

## RELATERAD ARTIKEL

[Så bra höll lastnäten i Villaägarnas krocktest](#)

## 2. Northvolt om magiska batterigränsen: 100 dollar per kilowattimme.

Publicerad 2020-12-01 6:05.

Text Erik Söderholm.

Northvolt siktar på att komma under 100 dollar per kilowattimme. ”Så snart vi producerar i stor skala kommer vi vara väldigt konkurrenskraftiga”, säger grundaren Peter Carlsson.



**Svenska uppstickaren** Northvolt har stora planer för att tillverka elbilsbatterier. Företagets chef, Peter Carlsson, har tidigare jobbat på Tesla men ger sig nu in på att förse konkurrerande märken med batterier och batteriteknik.

Peter Carlsson ser inte Teslachefen Elon Musks senaste plan, att bygga en enorm fabrik i Tyskland, som något hot.

– **Vi kan inte göra** detta själva, säger han i en intervju med [Handelsblatt](#), där han också beskriver hur tyska tillverkare snabbt skalat upp tillverkningen av battericeller, men fortfarande ligger efter när det gäller att integrera cellerna i bilens hårdvara och mjukvara.

Målet för Northvolt är att pressa ned tillverkningskostnaden under den magiska gränsen 100 dollar per kilowattimme. Det skulle i så fall innebära att elbilar har betydligt större chans att bli billigare att köpa än bensin- och dieslbilar.

**Enligt amerikanska** Cairn Energy producerar Tesla i dag batterier för 120 dollar per kilowattimme. För Volkswagen och General Motors uppskattas kostnaden ligga på 140 dollar per kWh.

## Fabrik i Tyskland

**Northvolt bygger** en ny [battericellsfabrik i Tyskland](#) tillsammans med Volkswagen. Den ska stå klar 2024 och kommer inte direkt kunna leverera batterier för 100 dollar per kWh. – Men så snart vi producerar i stor skala kommer vi vara väldigt konkurrenskraftiga, säger Peter Carlsson, och påpekar att kostnaden för förnybar energi i den svenska fabriken bara blir hälften så hög som i Tyskland. På så sätt kan Northvolt konkurrera med de asiatiska batteritillverkarna som har betydligt lägre personalkostnader.

**Peter Carlsson passar** även på att hylla sin tidigare arbetsgivare. Tesla presenterade [flera batterinyheter tidigare i år](#) som fick ett svalt mottagande bland bilköpare och investerare. – Alla förväntade sig ett nytt magiskt batteri, men för oss i batteriindustrin var det superimponerande. Tesla är väldigt bra på att optimera celldesignen, batteripaketet och hela bilen.

Läs också: [Tesla ska lansera billig elbilmodell med ny batteriteknik](#)

### Relaterade artiklar:

#### [Tesla ska lansera billig elbilmodell med ny batteriteknik](#)

[Elon Musk vill kapa kostnaderna med ny batteriteknik. Resultatet ska bli en elbil för under 25 000 dollar.](#)

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

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

#### [Northvolt och Hydro ska återvinna elbilsbatterier](#)

[Men svenska elbilar får snällt vänta – Norge smiter före.](#)

#### [Mercedes skippar Northvolt – här är nya elbilsplanen](#)

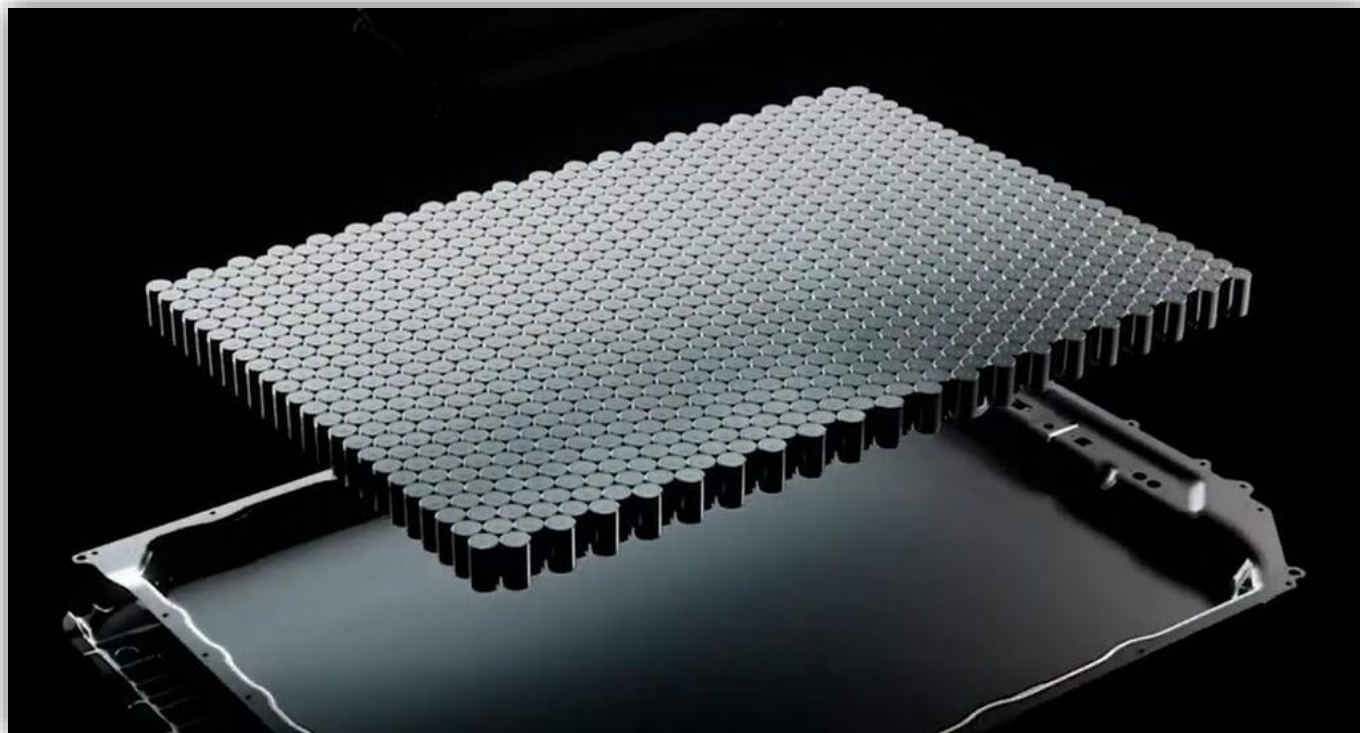
[Ola Källenius ska samarbeta ännu mer med en kinesisk batterijätte.](#)



### 3. Tesla visar mer av nya battericellen 4680.

PUBLICERAD: 26 NOV 2020, KL 17:42

De kommande åren ska Teslas nuvarande battericell 2170 ersättas med en ny, lättare och billigare cell vid namn 4680. Nu får vi se mer av den.



*Nya 4680-cellen tas fram i samarbete med japanska Panasonic som ska utveckla en prototypproduktionslina för den.*

Det var på eventet [Battery Day](#) i september som Tesla presenterade en plan om att halvera kostnaden per kilowattimme. Man ska åstadkomma det genom förändrad batteriproduktion, ny integration av batterierna i bilarna, nya elektrodmaterial (anod och katod) samt en helt ny generation battericeller. Sistnämnda presenterades som battericell 4680 där det kryptiska namnet står för storleken på själva cellen – 46 millimeter bred och 80 millimeter lång. Nuvarande celler som Tesla använder heter 2170 (21 millimeter bred och 70 millimeter lång) och finns i [Model 3](#) och [Model Y](#), samt 1865 (18 millimeter bred och 65 millimeter hög) som är används i [Model S](#) och [Model X](#). 2170-cellen, som när den kom 2017 erbjöd högre energiinnehåll än 1865-cellen, har nyligen optimerats på en rad sätt för att uppnå ungefär fem procent mer energi än tidigare, men den kommer ändå inte i närheten av vad 4680-cellen ska erbjuda om några få år. [Model 3](#) är i dag uppe i en energitätthet om 247 wattimmar per kilo (Wh/kg), men Tesla siktar på att inom en snar framtid nå 330 Wh/kg.

**LÄS MER:** [Tesla ska bygga mindre modell för Europa](#)



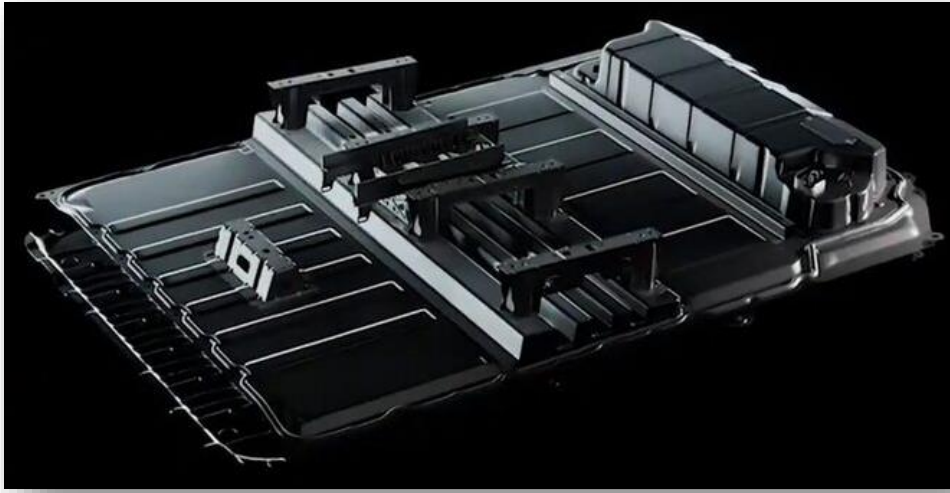
*Nya 4680-cellen är volymmässigt ungefär 5,5 gånger större än föregångaren 2170, men den är lättare och innehåller därmed mer energi per massenhet. Energin per volymenhet är däremot ungefär densamma.*



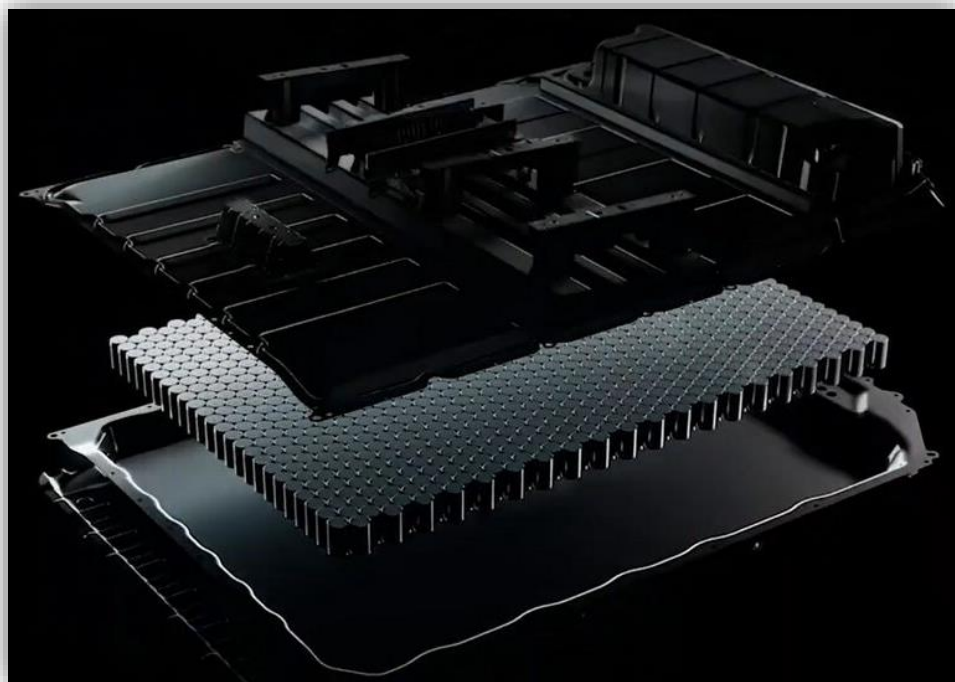
*Battericellens innanmäte.*

Battericellen 4680 är cylindriskt formad, precis som 2170 och 1865. 4680 är förvisso större men har helt annan design som tillåter färre komponenter, bland annat fem gånger mindre elektriskt ledande material, vilket gör den lättare och billigare att tillverka, samt ger den också lägre vikt trots att den, som redan nämnt, är större än 2170 och 1865 (benämns ibland också som 21700 och 18650). En annan fördel är att temperaturregleringen är betydligt lättare i och med nya designen. Det absolut finaste med nya cellen är att den innehåller fem gånger mer energi än sin föregångare, och att en enskild cell ger upp till 16 procent längre räckvidd.

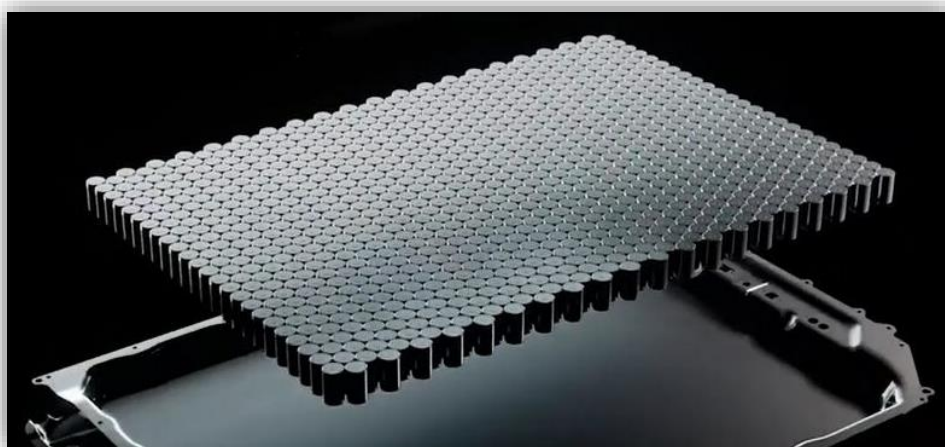
**MISSA INTE: [Teslas full självkörande bilar rullar nu på vägarna](#)**



*Batteripack innehållandes nya 4680-cellen.*



*Batteripack innehållandes nya 4680-cellen.*



*Nya 4680-cellen placerad i 24 rader med 40 i varje.*

LÄS OCKSÅ: [Tesla Model 3 uppdaterad med längre räckvidd](#)

## MOTORNYTT

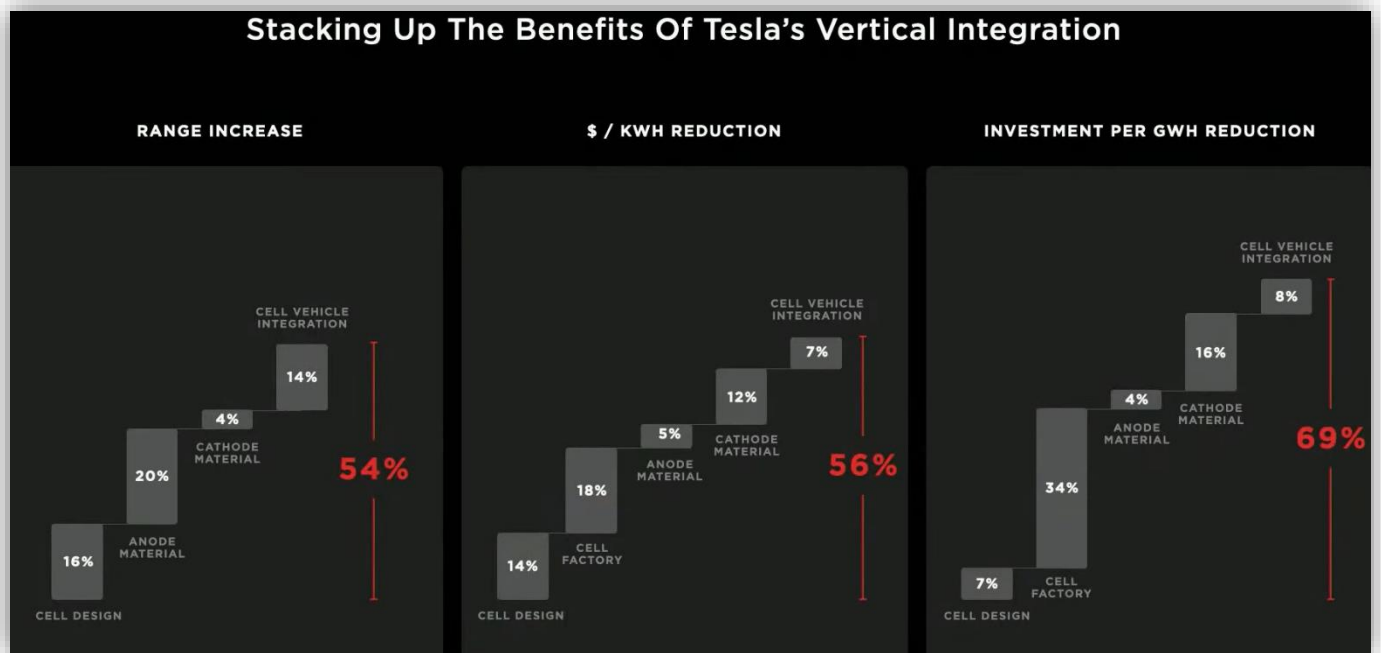
För första gången får vi nu, via filmen nedan, se hur Tesla tänker sig hur cellerna ska samverka i ett batteripack. 24 gånger 40 celler bildar en batteristruktur om totalt 960 celler. Det är betydligt färre än i dagens Tesla-batteripack som i exempelvis Model 3 Standard Range har 2 976 celler, och ännu fler i Long Range-versionen. Det innebär att man kan erhålla samma räckvidd som i dag med lättare batteripaket. Volymen blir däremot snarlik dagens volym (storlek).

**FILM:** <https://youtu.be/-HM-C2asYY>

Integrationen av batteripaketet i bilarna blir också annorlunda och ska i framtiden bidra till bilens strukturella utformning i högre grad än i dag.

Integrationen, de nya elektrodmaterialen samt nya celldesignen ska, enligt Tesla, leda till totalt 54 procent längre räckvidd, parallellt med att kostnaden per kilowattimme (kWh) spås bli 56 dollar mindre samt att de produktionsmässiga investeringarna beräknas bli 69 procent lägre per gigawattimme (GWh).

LÄS MER: [Teslas fyrhjuldrift brädar konkurrenternas](#)



*Nya battericellen, tillsammans med andra förändringar, ska leda till kraftigt ökad räckvidd, lägre produktionskostnader och lägre investeringskostnader i batterifabrikerna.*

Nya 4680-cellen, som utvecklas tillsammans med Panasonic, är först och främst ämnad att ta plats i [Tesla Cybertruck](#) och i [Model S Plaid](#). Den nya, billiga modell som väntas komma om ungefär tre år får sannolikt också dra nytta av fördelarna som nya cellen bär på. Det är även sagt att [Teslas nya Berlin-fabrik](#) ska använda sig av nya 4680-cellen och då förmodas Europa-tillverkade versionen av Model Y få helt andra batterispecifikationer än dagens Model Y som byggs i Fremont-fabriken i USA och som inom kort ska börja byggas i Shanghai-fabriken i Kina.

**MATTIAS RABE**

#### 4. Land Rover och Range Rover återkallas för hybridfel – kan leda till brand.

Publicerad 2020-11-30 kl 9:30m Text Erik Söderholm.

**Mildhybridsystemet i två Land Rover-modeller kan överhettas och börja brinna. Nu återkallas över 800 bilar i Sverige.**



**Biltillverkarna har på** kort tid tvingats ställa om och lansera flera tekniska nyheter för att sänka utsläppen och på så sätt komma undan utsläppsböter.

En av nyheterna som flera märken infört är så kallad mildhybridteknik. De nya mildhybriderna kan inte köras några längre sträckor på el, utan hybridtekniken används istället för att stötta motorn och bidra med el för att sänka förbrukningen. De flesta mildhybrider har ett 48-voltssystem.

**Men när utvecklingen** går så fort som den gör finns också risk för fel. Vi har tidigare skrivit om [Audis mildhybrider som nu måste återkallas](#) på grund av ett tekniskt fel som i värsta fall kan leda till bilbrand, och ägarna ska parkera bilen utomhus tills det är löst.

Nu har även Land Rover råkat ut för teknikproblem med mildhybridsystemet. Det rör sig om Land Rover Discovery Sport och Range Rover Evoque av modellår 2018–2020 som nu måste återkallas.

**48-voltssystemet kan** i vissa fall överhettas vilket kan kortsluta bilens strömomvandlare. Resultatet kan bli rökutveckling där röken sprider sig till kupén och i värsta fall bilbrand.

Bilarna som omfattas av återkallelsen är tillverkade mellan 25 maj 2018 och 2 oktober 2020. Problemet kräver dock inte att någon hårdvara byts ut – ägarna kallas till verkstad för att uppdatera bilens mjukvara.

**Återkallelsen berör** 809 bilar i Sverige, bekräftar Ebba Jeppsson, marknadschef på svenska Jaguar/Land Rover, för Vi Bilägare.

Läs också: [Audis mildhybrider kan överhettas: "Parkera utomhus"](#)



**Erik Söderholm**

**Relaterade:**



[\*\*Bekräftat: Audi A4, A5, A6, A7 och Q5 återkallas – mildhybriderna kan överhettas\*\*](#)  
[\*\*Brandrisk i tusentals populära modeller. 4\*\*](#)



[\*\*Avslöjat: BMW-laddhybrid har brunnit i Sverige\*\*](#)  
[\*\*Personalen i bilhallen slog larm om kraftig rökutveckling – stor insats av räddningstjänsten.\*\*](#)



[\*\*Nytt experiment avslöjar hur elbilsbatterier brinner\*\*](#)  
[\*\*Ett schweiziskt test avslöjar vissa skillnader mellan bränder i förbränningsbilar och elbilar.\*\*](#)



[\*\*Avslöjat: Brinnande elbilar mindre giftiga än förväntat\*\*](#)  
[\*\*Ett nytt svenskt test visar hur höga giftutsläppen blir vid en elbilsbrand.\*\*](#)

## 5. Vi reder ut: Därför misslyckas Toyota Yaris i älgtestet.

Publicerad 2020-11-30 kl 6:55.

TEXT Redaktionen.

**Anders Helgesson svarar på läsarnas frågor kring Toyota Yaris misslyckande i undanmanöverprovet.**



I senaste testet av småbilar visade det sig att Toyota Yaris [inte klarar undanmanöverprovet särskilt bra](#). I testet, där vi simulerar till exempel ett utspringande barn som springer ut och som föraren måste väja för.

Vi har fått in flera frågor från läsarna som testledaren Anders Helgesson svarar på i [veckans avsnitt av Vi Bilägares podcast](#). Du kan lyssna här ovan eller läsa sammanfattningen här nedan.

### **Om ni hade kört fortare hade bilen förmodligen klarat undanmanövern bättre?**

Ja, det stämmer. Ju mer vi ökar hastigheten desto större är chansen att bilen understyr. Det gäller alla bilar. Hade vi höjt tempot hade den förmodligen understyrt, men det är inte det vi vill undersöka. Vi vill undersöka när den kan klara av manövern och det gör den ju inte om den understyr för tidigt – till exempel om vi kör in i 100 km/tim istället för 70. Då missar vi första svängen och då går bilen bara rakt fram.

Vi tar bilen till sin gräns och den ska vara "snäll" fram till sin gräns. Den ska inte vara som en huggorm som Yaris är. Den ska vara trygg och det är inte Yaris. Vi tittar mer på beteendet än på hastigheten.

## I andra tester har Yaris klarat sig mycket bättre, det måste ju vara ert test som det är fel på?

Vi lastar alltid våra bilar och kör i undanmanöverprovet vi haft sedan uppemot 40 år, och som Christer Glenning utvecklade. Det används även av Årets Bil-juryn. Det går inte att jämföra rakt av med andra undanmanöverprov. Det ska vara identiska förhållanden och identisk last. Vi jämför dessutom med de bilar som deltog i det här testet och de klarade provet mycket bättre.

### Varför har Toyota gjort så här?

De har fått mycket kritik för att vara tråkiga att köra och nu har Toyota tagit i från tårna. Men istället blev bilen lite för överstyrda. Det är egentligen inget problem om bilen har ett snabbfotat antisladdsystem som kan sortera ut problemet. Det är där bilen brister.

Vi har testat Toyota Camry som har ett annat beteende. Den går mycket lugnare och är främst utvecklad för USA. Där kanske man inte uppskattar körglädje på samma sätt och behöver inte lägga ned så stor möda på antisladdsystemet.

### I [filmen](#) ser det ut som att ni svänger in väldigt kraftigt?

Det är överraskningsmomentet som är grejen. Provet ska undersöka hur bilen reagerar när föraren blir överraskad. Det är därför vi kör testet så aggressivt som vi gör med en abrupt styrrörelse. Blir man överraskad är det så föraren kommer göra. Högst sannolikt släpper man också på gasen vilket även vi gör under provet.

### Hur ska problemet lösas?

Vi tror att problemet går att lösa genom att programmera om antisladdsystemet. Det ska vara lite mer konservativt och slå till snabbare.

Läs också: [Nya modellen misslyckas i älgtest: "Inte acceptabelt"](#)

### Relaterad artikel:



### [Toyota Yaris misslyckas i undanmanöver: "Inte acceptabelt"](#)

[Allvarlig risk för bakvagnssladd – Toyota ska utreda vad som hänt.](#)



## 6. Vi har kört Toyota GR Yaris: "Trepipen är fantastisk!"

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-11-30, 17:08, uppdaterad 2020-12-01, 18:20.

**Toyotas rallybil för gatan har landat i Sverige och vi har såklart provkört!**



**Toyota GR Yaris** är "the talk of the town" just nu. Nykomlingen har gjort en omvänd homologeringsrunda. Enligt Toyota utvecklades den först som rallybil tillsammans med deras framgångsrika WRC-team med Tommi Mäkinen i spetsen för att sedan ställas om till en gatbil.

Världspressen har hyllat bilen. Top Gears Chris Harris kallar den för "a little slice of genius". I det första skedet tilldelas Sverige 70 bilar, och vi skickade ut redaktionens Toyotanestor, tillika Celica GT-Fourägare, Wiggo Björck för att syna den arga, hårda nykomlingen.



*Alcantara och syntetläder kryddar en annars ganska oförändrad interiör jämfört med vanliga Yaris.*



*Sorgligt nog fick Toyota skrota tävlingsversionen på grund av den uteblivna tävlings säsongen i år. Det gör inte brickan mindre sann.*

### **Vilka var dina första intryck?**

– Det första man märker när man kliver in, om man suttit i en vanlig Yaris, är att mycket är sig likt. Inte minst gäller det sittställningen som är rätt hög för en sportbil. Det är dock helt i sin ordning för en "hot hatch".

### **Reaktionerna på GR Yaris har ju varit nästan odelat positiva. Kände du dig påverkad av det när du skulle köra?**

– Absolut, man har ju formligen tvångsmatats med superlativ om den här bilen. Men jag har medvetet hållt mig ifrån att lusläsa om bilen för att ändå kunna bilda mig en egen uppfattning. Sedan är det så att jag rent rationellt tycker att konceptet är helrätt – låg vikt och manuell växellåda. En härligt simpel, mekanisk bil.

### **– Är den så fin att köra som man hoppats på?**

Ja, det är den defintivt! Den är fast i chassit och ligger fint i kurvorna och den drar verkligen nytta av sin lätta vikt. Om något tycker jag nog att Toyota hade kunnat komma undan med ett ännu fastare chassi, men så ska ju eftermarknaden ha något att göra också.

### **Var det något som överraskade dig positivt?**

– Jag var orolig att styrningen skulle vara långsam och elservotypiskt vag likt Toyotas andra modeller idag. Det var den inte alls, och jag skulle vilja påstå att det är Toyotas bästa el-servo någonsin. Min Celicas hydrauliska dito vinner dock fortfarande vad det gäller vägkänsla.

### **Någon negativ överraskning?**

– Jag är lite besviken på att det spelas upp fejkat motorljud i kupén. Dels är det ett otyg som bilbranschen håller på med idag, och dels behövs det inte. Trepipen låter stundtals riktigt gott trots att den är lite kvävd av sitt partikelfilter. Men det är ju alla bilar numera.



*GR Yaris vinner inga skönhetsävlingar enligt vår reporter, men tuff är den!*



*Bromsoken är röda på bilar med Circuit Pack. I vår reporters mening är bromsarna och fälgarna lite väl överdimensionerade för en så lätt bil. Sedan när har rallybilar 18-tumsfälgar?*

– Annars är det inte mycket som är fejk med GR Yaris. Exempelvis är alla luftintag i fram där av en anledning och jag får nog ändå säga att jag köper Toyotas påstående att man började med att bygga en rallybil som man sedan slätade till lite för att skapa en gatbil, inte tvärtom.

– Underligt nog är dock kolfiberväven på taket fejk, trots att själva takpanelen verkligen är tillverkad i ett kolfibermaterial. Det är ett speciellt blandmaterial kallat Sheet Molding Compound, SMC, som Mitsubishi Chemical utvecklat. Det ser dock inte lika fräsigt ut som kolfiberväv så därför har man ha valt att täcka det med film. Självt hade jag nog hellre haft det i karosfärgen, men nåväl.

**Vad får du för känslor när du kör bilen?**

– Den är väldigt förtroendeingivande. Det går att köra fort och vara vågad bakom ratten. Jag skulle gärna vilja prova den på bana för att komma närmare gränsen, för dit vill bilen hela tiden.

**GR Yaris har ju förärats med en manuell växellåda, hur är den?**

– Den har korta, fina slag – nästan som en shortshift. Påminner mycket om Mazda MX-5 – vilket är mycket positivt!

**Du kör ju en Celica GT-Four till vardags, en bil som lite av anfader till GR Yaris. Känns det igen på något sätt?**

– Både ja och nej. Toyota är väldigt måna med att i sin marknadsföring nu framhäva hur starkt arvet från min bil är. Carlos Sainz tog ju hem segern i WRC med en 1990. Däremot är Celican en liten lågbyggd liftbackcoupé som Toyota egentligen med skohornet klämde in sitt nya fyhjulsdriftssystem Alltrac i. En charmig bil som är verkligen hemsk att mecka med. Tro mig!

– Jag fick faktiskt tillfälle i januari att titta på Yarisens drivlina och chassi. Den är helt klart en mer sofistikerad och genomtänkt konstruktion, särskilt vad det gäller fyrhjulsdriften. Eftersom den är en "hot hatch" får jag betydligt mer Starlet Glanza Turbo-vibbar än Celica GT-Four dock. Den bilen var en riktig gammal goding som aldrig såldes officiellt i Europa.

– Jag måste för övrigt tillägga att det är imponerande att en nytappning som GR Yaris faktiskt är runt 100 kg lättare än sin anfader, även om man tagit till lättviktsmaterial för att klara målet. I och för sig är Celican fullkomligt överdrivet konstruerad enligt för tiden typiskt Toyota-manér, men ändå.

**Om man blir sugen på att köpa en GR Yaris nu när man läst denna – vad kostar den?**

– Den namnlösa instegsvarianten har massa bekvämligheter som exempelvis en uppgraderad ljudanläggning och parkeringsvarnare runtom. Den börjar på 398.900 kronor. Det du vill ha är dock en GR Yaris med Circuit Pack. Den kostar 420.900 kronor men då får du framförallt Torsendiffar på både fram- och bakaxeln, sportfjädring och lite extra förstärkningsstag. Det är sånt jag själv fått eftermontera på min bil.

**Kommer du att byta ut din Celica mot en GR Yaris?**

– Aldrig i livet! Första kärleken och allt det där... Däremot får den första som sätter en GR Yaris i ett träd gärna slå mig en pling. Jag har redan börjat skissa på hur drivlinan möjligen skulle kunna få plats i Celican. Helt allvarligt dock hade jag gärna haft båda om jag hade haft plats för dem. Som det ser ut kommer det här bli en samlarbil av rang från dag ett. Vill man verkligen ha en är det därför inte en lika bra idé som det brukar vara att vänta på begagnade exemplar.

**Visa kommentarer:****[Nya Toyota GR Yaris är en rallybil för gatan](#)**

## 7. Nya Mazda 2 blir en Toyota Yaris.

PUBLICERAD: 01 DEC 2020, KL 09:26.

TEXT JAN-ERIK BERGGREN.

Mazda och Toyota har flera tekniska samarbeten. Bland annat arbetar de tillsammans med kommande elbilar. Men det handlar också om existerande modeller. Inom två år vill Mazda presentera nästa generation Mazda 2 – en bil som då byggs på samma plattform som Toyota Yaris.



*Nya Toyota Yaris i Teknikens Världs test.*

Mazdas nya småbilssatsning i Europa blir nästa generation av [Mazda 2](#). Bilen ska presenteras inom två år och allt talar för att Mazda väljer att bygga Mazda 2 på samma plattform [som Toyota använder för nya Yaris](#). Det betyder att Mazda använder samma typ av hybriddrivlina som Toyota använder i sin Yaris.

Troligen kommer Mazda också att köpa produktionskapacitet av Toyota och att nya Mazda 2 byggs i Toyotas fabrik i norra Frankrike.

## Sänker utsläppen

Förutom att Mazda och Toyota arbetar med bilutveckling tillsammans har de två japanska företagen inlett en allians där de slår samman sina koldioxidutsläpp inför EU:s nya krav på genomsnittligt utsläpp från hela fordonsflottan. Att Mazda och Toyota då använder samma drivlina för sina två respektive småbilar är en fördel. Mazda kan då sänka sina utsläpp till en låg kostnad.

### LÄS MER: [Mazda 2 bromsar uruselt](#)

Nuvarande Mazda 2 lanserades 2014 och saknar en hybriddrivlina i nuvarande modellfamilj.

Om Mazda köper plattform och produktion av Toyota betyder det av allt att döma att Mazdas egen innovativa bensinmotor inte kommer att sitta i nya Mazda 2.

Mazda har inte velat bekräfta planerna för Mazda 2 eller om den nya småbilen som byggs tillsammans med Toyota ens ska heta 2.

Toyota har nyligen annonserat en överenskommelse med en annan japansk kollega och konkurrent. Suzuki ska bygga modellerna Swace och [Across](#) vilka bygger på Toyotas modeller [Corolla](#) och [RAV4](#).

Du vet väl att [Toyota Yaris i USA är en Mazda 2](#)?



*Dagens Mazda 2 börjar bli riktigt gammal,  
nästa år har den funnits på marknaden i sju år.*



## 8. Officiellt: Här är Hyundai och Kias nya elbilsplattform.

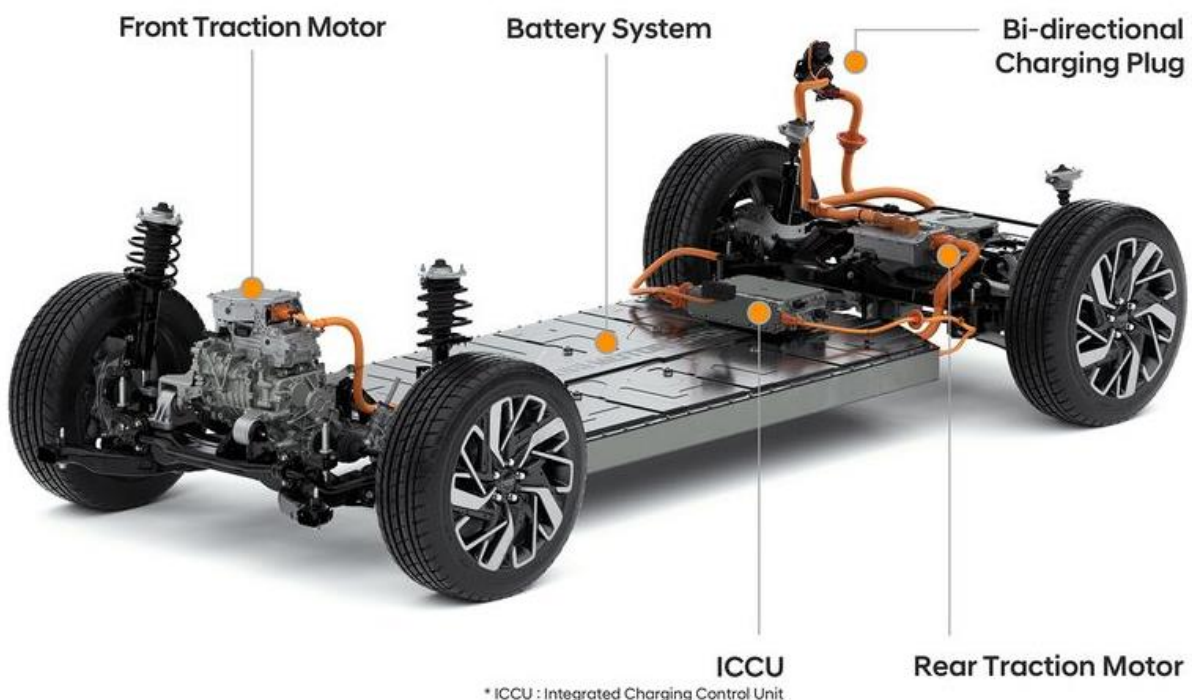
Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-12-02, 01:00, uppdaterad 2020-12-02, 07:31.

Alla kommande elbilar från Hyundai och Kia kommer att byggas på en helt ny elbilsplattform. Plattformen heter Electric-Global Modular Platform och klarar 350 kW snabbladdning. Dessutom kommer en prestandaversion med omkring 600 hästar.

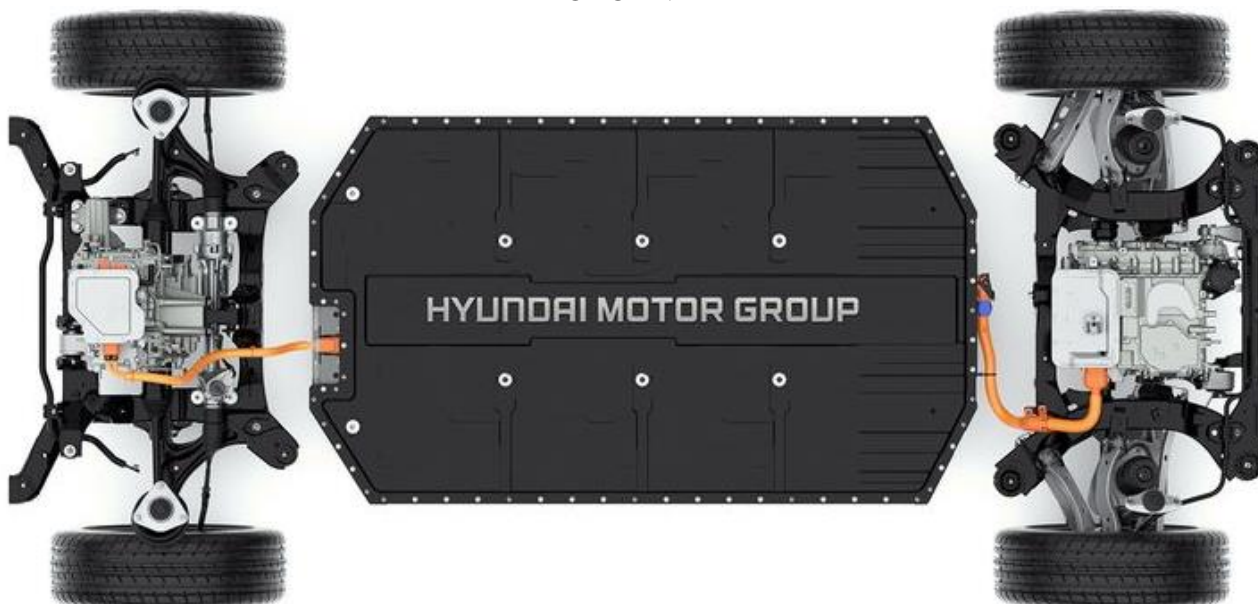


**Hyundai Motor Group** som förutom Hyundai också basar över Kia och Genesis har visat upp sin skräddarsydda elbilsplattform. Electric-Global Modular Platform, eller E-GMP, kommer att utgöra basen för 23 nya elbilar fram till 2025.

Under presentationen sades att alla elbilar som byggs på E-GMP kommer att få en räckvidd på över 50 mil. Dessutom är plattformen förberedd med både 400- och 800V-system, vilket medför att bilarna kommer att kunna ta emot snabbladdning i upp till 350 kW, när förutsättningarna är de rätta. Bilarna som är byggda på E-GMP-plattformen ska kunna tillgodose sig 10 mils räckvidd på bara 5 minuters laddning.



\* ICCU : Integrated Charging Control Unit



De modellerna som ligger närmast till att byggas på denna E-GMP är en ännu icke visad Kia modell, som har premiär under nästa år och Hyundai IONIQ 5 som blir produktionsversionen av konceptbilen Hyundai 45.

En intressant detalj med den nya plattformen är den har elmotorn på bakaxeln och är alltså bakhjulsdriven i sitt grundutförande. Vissa av de kommande modellerna kommer dock att bli fyrhjulsdrivna genom en ytterligare elmotor på framaxeln.

– Med E-GMP, baserad för bakhjulsdrift, tar vi vårt tekniska försprång till ett segment där kunderna förväntar sig både utmärkta köregenskaper och enastående effektivitet. Redan i dag är våra framhjulsdrivna elbilar från Hyundai och Kia några av de mest effektiva i sina segment, sa Albert Biermann, President och Head of R&D Division, Hyundai Motor Group under presentationen.

LÄS MER: [Hyundai storsatsar – startar nytt elbilmärke](#)

Det dinglades också med att man kommer att bygga prestandabilar med en effekt på "omkring 600 hästkrafter". Enligt presentationen skulle en sådan modell kunna klara 0–100 km/h på 3,5 sekunder och ha en toppfart på 260 km/h. Siffror som man vanligtvis inte associerar med Kia eller Hyundai. När vi kan vänta oss en sådan prestandamodell återstår att se.





## 9. Volkswagen ID.3 säljer som smör i Europa.

Anders Nilsson 2020-11-28.

Även andelen laddbara bilar ökar i Europa.



*Volkswagen ID.3*

**Volkswagen ID.3 gör succé ute i Europa. Den tyska elbilmodellen var den mest sålda elbilen på kontinenten, och till och med bästsäljare i några länder. Dessutom fortsätter andelen laddbara bilar öka i Europa.**

[Volkswagen ID.3](#) var den bäst säljande elbilen i Europa i oktober (10 475 exemplar) och lyckades slå [Renault Zoe](#) som var på andraplats (9 778), medan [Hyundai Kona](#) var tre (5 261), rapporterar Jota Dynamics. De två sistnämnda har fått fina betyg i [Green NCAPs tester](#).

[Teslas Model 3](#) har sålt många exemplar tidigare i år, men var inte ens topp tio i oktober. Faktum är att Volkswagen ID.3 var den modell såldes mest av alla i Norge, både i september och oktober. I oktober stod modellen för 19 procent av all försäljning av nya bilar i vårt grannland.

**LÄS MER: [Volkswagen ID.3 får högsta betyg](#)**

I oktober var ID.3. utöver Norge även bästsäljare i Nederländerna och Irland. Framgången för den tyska elbilen berodde till stor del att den var populär bland företag, vilket stod för mer än hälften av registreringarna.

Allt som allt var ID.3 den 29 bäst säljande bilen i hela Europa i oktober. För övrigt andra månaden i rad som laddbara bilar sålde fler exemplar än bilar med dieselmotorer. De laddbara bilarna stod för 26,7 procent, jämfört med 26,3 procent dieselmotorer. De laddbara bilarna har ökat med 153 procent jämfört med samma period förra året.

Även inom kategorin laddbara bilar har även försäljningen förändrats. För ett år sedan var det hybrider som inte kunde laddas, populära, men i år är det i stället mildhybrider som är populära.

Totalt sett var det Volkswagen [Golf](#) som sålde flest bilar i Europa i oktober med 27 530 exemplar, följt av Renault [Clio](#), 22 588, samt [Opel Corsa](#) 21 220.

**LÄS ÄVEN: [Första bilden: Nya Volkswagen ID.4 utan maskering](#)**

## Relaterade artiklar



**[Volkswagen sålde slut på första versionen av ID.3](#)**



**[Volkswagen om intresset: Vi är överväldigade](#)**



**[Volkswagen ID.3 får högsta betyg](#)**



**[Volkswagen tror på framtid för dieseln](#)**



## 10. VW:s nya laddhybridkombi kostar 60 000 mer än Passat GTE.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-11-30, 11:43.

### Premiär för Volkswagen Arteon och Arteon Shooting Brake eHybrid.



I somras lyfte Volkswagen [av skynket på uppdaterade Arteon](#), där den absolut största nyheten var att den nu också kommer med en kombikaross – eller Shooting Brake som VW väljer att kalla den.

För att få upp volymen på sin "Gran Turismo"-vagn erbjuder Volkswagen nu Arteon med laddhybriddrift. Drivlinan blir den svagare varianten av de två laddhybriderna som återfinns i bland annat Golf och Tiguan. Det innebär en systemeffekt på 218 hk och 400 Nm och ett batteripaket på 13 kWh. Drivningen sker på framhjulen.

**WLTP-räckvidden** uppges vara 59 km för sedanvarianten och 57 km för Shooting Brake. Precis som vi är vana med så ger elmotorn 115 hk och körning på eldrift är möjlig i upp till 130 km/h. Sätter du pjäxan i pannrummet grejar båda karosserna 0–100 km/h på 7,8 sekunder.

Arteon eHybrid från dra maximalt 1.600 kg.



**Alla Arteon eHybrid** säljs med det väl tilltagna utrustningspaketet R-Line, som bland annat inkluderar: Sportratt med touchfunktioner, 18-tumsfälgar, R-Linestolar med integrerat nackstöd och interiördetaljer i antingen kolfiber eller aluminium.

Vidare kommer Arteon också med en diger lista förarassistanssystem. Adaptiv farthållare, Travel Assist, Digital Cockpit Pro och vägmärkesläsning är – bland mycket annat – standard.

**Du kan läsa mer om [Volkswagen Arteon och Arteon Shooting Brake här](#).**



#### **Svenska priserna:**

**1,5 TSI 150 hk R-Line, manuell** (bensin, framhjulsdraft):

från 407.900 kr (Shooting Brake: från 417.900 kr)

**1,4 eHybrid 218 hk DSG R-Line** (laddhybrid, framhjulsdraft):

från 519.900 kr (Shooting Brake: från 529.900 kr)

**2,0 TDI 200 hk DSG 4MOTION R-Line** (diesel, fyrhjulsdraft):

från 479.900 kr (Shooting Brake: från 489.900 kr)

**R, 2,0 TSI 320 hk DSG 4MOTION** (bensin, fyrhjulsdraft):

ej prissatt, säljstart preliminärt vid årsskiftet.

**[Volkswagen Arteon Shooting Brake visar upp sig](#)**

**[Volkswagenchefen: "Stora batterier är inte bra för miljön"](#)**

**[Alrik: Laddhybrider är bra – om förarna laddar!](#)**



**Patrik Lundin**



## 11. Säljstart för Seat Tarraco eHybrid och Volkswagen Tiguan eHybrid.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-12-01, 11:18, uppdaterad 2020-12-02, 12:21.

De nya laddhybridsversionerna av Volkswagen Tiguan och dess Seat-syskon Tarraco går nu att beställa i Sverige. Båda ska klara sig runt 5 mil på el och erbjuds endast med framhjulsdraft.



**"Ännu en laddhybrid från Volkswagen"** lyder det svenska pressmeddelandet för nya Volkswagen Tiguan eHybrid och vi kan inte annat än hålla med. Koncernen fullkomligt sprutar ur sig laddhybrider nu och senast förra veckan skrev vi till exempel om de svenska priserna på [Seat Leon eHybrid](#).

De två plattformssyskonen Volkswagen Tiguan och Seat Tarraco går nu att få med laddkontakt i Sverige. Det finns inte oväntat många likheter de två emellan – inte minst eHybrid-drivlinan som kombinerar en 1,4-liters bensinfyra på 150 hk med en elmotor på 115 hk för att ge en systemeffekt på 245 hk och 400 Nm. Båda har även ett batteripaket på 13 kWh och en omborladdare som klarar 2,3 kW (3,6 kW med laddbox). Men, det finns också några viktiga skillnader.

**Som vanligt har Seaten ett lägre grundpris**, Tarraco börjar på 449.900 kr. Elräckvidden på den framhjulsdreven spanjoren ska enligt WLTP-körcykeln vara 4,9 mil. Den deklarerade utsläppssiffran varierar mellan 37 och 46 g/km vilket gör köpare berättigade till en bonus på 27.156–33.852 kr.

Seat Tarraco är drygt 21 cm längre än VW Tiguan. Trots det går det inte att få en tredje sätesrad i Tarraco till skillnad mot övriga modellvarianter av Tarraco. Det beror antagligen på att Seat använt utrymmet i golvet till batterierna. Enligt Volkswagen är det i dagsläget inte aktuellt med en Tiguan Allspace eHybrid motsvarande Seat Tarraco.

**För 14.000 kr extra får man** istället en Volkswagen Tiguan eHybrid som webbredaktör Patrik Lundin [nyligen var och provkörde](#) i Tyskland. Som Patrik kunde avslöja då är det inte tal om någon fyrhjulsdraft här heller. Istället är det framtill som drivhjulen sitter.

Elräckvidden för Tiguan eHybrid ligger på marginellt bättre 5 mil blankt enligt WLTP. Prisappen börjar på 463.900 kr och från det kan en bonus på 30.012–32.154 kr dras av beroende på utrustning.

**Både Tiguan och Tarraco** byggs på samma fabrik i Volkswagens högnäste Wolfsburg och den svenska lanseringen ska ske under första kvartalet 2021.





**Svenska priser:**

**Seat Tarraco 1.4 e-HYBRID FR, 245hk, DSG6: från 449.900 kr**

**Volkswagen Tiguan eHybrid Elegance, 245 hk, DG6: från 463.900 kr**

**Volkswagen Tiguan eHybrid R-Line, 245 hk, DG6: från 498.900 kr**





Vi provkör VW Tiguan laddhybrid: "Tråkigt besked till svenska köpare"



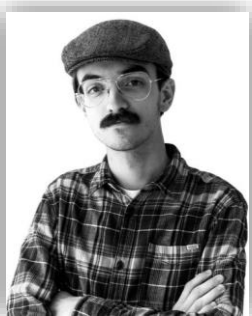
Premiär för nya Volkswagen Tiguan – nu både som laddhybrid och sportig R-version



Volkswagen Tiguan blir coupé



Seat Tarraco FR PHEV – laddhybriden får 245 hk och blir attraktiv tjänstebil



**Wiggo Björck**



## 12. Volkswagen planerar billigare elbil – offerar flera modeller.

Anders Nilsson.

2020-11-30.

Ska kosta mindre än 304 000 svenska kronor.



Volkswagen planerar att lansera en billigare elbil och eftersom försäljningen av batteridrivna bilar frodas. För att frigöra resurser lägger de ned flera modeller och kommer exempelvis enbart sälja Passat som kombiversion i Europa.

[Bytbil har tidigare skrivit om att försäljningen](#) av [Volkswagen ID.3](#) går väldigt bra runt om i Europa och var den bäst säljande elbilen i Europa. Nu jobbar den tyska biltillverkaren på att producera en ännu billigare elbil.

[Bloomberg](#) rapporterar att Volkswagen accelererar sitt arbete med att utveckla en kompakt elbil som ska kosta mindre än 30 000 euro (cirka 305 000 svenska kronor). Anledningen till att de försöker tidigarelägga lanseringen, är de strängare utsläppskraven och generösa subventioner som gör att försäljningen av batteridrivna bilar blomstrar.

Volkswagen introducerar eventuellt bilen så tidigt som 2023 och blir ett komplement till ID.5, som lanseras nästa år, syskonet [ID.4](#) som inom kort börjar leveras, samt den elektrifierade versionen (ID. Buzz) av den klassiska folkabussen som ska börja säljas 2022.

**LÄS MER:** [Volkswagens vd: omställningen till elbilar en överlevnadsfråga](#)

Den tyska biltillverkaren jobbar även på en helt elektrisk kombimodell, Aero, som kommer ha en räckvidd med upp till 700 kilometer, och kommer börja säljas 2023.

I ett steg att frigöra resurser slutar Volkswagen sälja [Passat](#) i USA och enbart sälja kombiversionen i Europa. De kanske även kommer fasa ut Arteon coupe. Dessutom lägger de ned [Beetle](#) och [Scirocco](#), som säljer dåligt.

Volkswagen står för ungefär hälften av koncernens försäljning, kommer försöka spara mer ekonomiskt kapital och samtidigt minska sina kostnader. Trots covid-19-pandemin har orderingången på Volkswagenbilar varit stor då efterfrågan på hybridversionerna av [Golf](#) och Passat varit hög.

**LÄS ÄVEN:** [Officiell: Volkswagen Golf R – den kraftfullaste någonsin](#)

**Relaterade artiklar:**



**[Volkswagen ID.3 säljer som smör i Europa](#)**



**[Provkörning: Så bra är nya Passat](#)**



**[Lamborghini fortsätter med V-12 motorer](#)**



**[Tesla kan bygga mindre modell för Europa](#)**

### 13. Ny maktkamp inom Volkswagen-koncernen.

PUBLICERAD: 30 NOV 2020, KL 16:23.

En ny maktkamp är på väg att blossa upp inom världens största bilkoncern, Volkswagen. Vd Herbert Diess vill få sitt kontrakt förlängt för att pressa fram ett stöd från ägarna för de förändringar han vill göra.



*Volkswagens koncern-**vd** Herbert Diess, till vänster, vill få stöd av ägarfamiljen.*

En stor maktkamp inom VW-koncernen låg bakom de beslut som ledde fram till den omfattande [dieselskandalen 2015](#). Den gången handlade det om kostnader för att rena dieselmotorer och vilken teknik som skulle användas.

Nu är det dags igen och det är koncernens vd Herbert Diess som står i fokus. Diess utsågs till chef för bilmärket Volkswagen 2015 och [för hela koncernen](#) tre år senare sedan flera av hans chefskollegor tvingats avgå. Diess värvades från BMW 2015 och har därmed lyckats undvika att kopplas samman med de beslut som ledde fram till dieselfusket.

#### **Tvingades avgå i somras**

I somras [tvingades Diess överraskande lämna jobbet](#) som vd för bilmärket Volkswagen. Mjukvaruproblemen som drabbat flera modeller och framför allt nya elbilen [ID.3](#) ansågs vara en bidragande orsak till att Diess fick i uppgift att bara koncentrera sig på koncernen.

Diess tog petningen som ett ifrågasättande och vill nu att ägarna förlänger hans kontrakt. Diess kontrakt med VW går ut 2023 och det vanliga inom tyska storbolag är att en förlängning diskuteras först under det sista kontraktsåret.

En förlängning av kontraktet redan nu skulle visa att ägarfamiljerna Piech och Porsche samt delstaten Niedersachsen skulle visa Diess sitt förtroende. Om det däremot inte blir någon förlängning kan det tyda på att Diess inte har stöd av ägarna.

### **Facket är emot**

Herbert Diess har försökt att genomföra stora förändringar inom VW-koncernen och har under den resan skaffat sig många fiender. Bakom bråket den här gången finns att Diess vill utse Arno Antlitz och Thomas Schmall till chefer och medlemmar av ledningsgruppen.

Den starka fackföreningen har motsatt sig utnämningarna och om facket får stöd av delstaten blir det svårt för Diess att driva igenom sitt förändringsprogram.

Fackförbundets chef Bernd Osterloh påstår vara emot att Diess kontrakt förlängs och facket påstår också vara emot att utse Antlitz och Schmall till nya chefer.

Om Diess tappar kontrollen över Volkswagen kan det betyda stora förändringar i koncernens strategi.

**JAN-ERIK BERGGREN**

**ViBilägare**

## **14. BMW har börjat åtgärda brinnande laddhybrider.**

Publicerad 2020-11-30 kl 6:40.

**Text Erik Söderholm.**

**Batteriet kollas och bilarna levereras löpande till kunderna, uppger BMW:s svenska informationschef.**



**BMW har tvingats** återkalla en mängd olika laddhybridmodeller på grund av brandrisk i batteriet. Felet verkar vara detsamma som hos Ford, som använder samma underleverantör i laddhybriden Kuga.

Återkallelsen som BMW gick ut med i augusti gällde totalt 4 460 bilar runt om i världen. Strax därefter kom nya besked: i mitten av oktober utökades återkallelsen till 26 000 bilar globalt, varav 900 i Sverige.

**”Majoriteten av dessa** har hunnit stoppas i distributionsledet. Lite drygt en tredjedel av dessa är levererade till kunder”, har BMW:s svenska informationschef Carl Lindwall tidigare skrivit i en kommentar till Vi Bilägare.

Nu uppger han att åtgärderna av de berörda bilarna är igång.

**”Åtgärden består av** att vi kontrollerar battericellerna och om det visar sig nödvändigt, enligt kontrollresultatet, åtgärdar vi eventuella defekta celler.”

BMW levererar nya laddhybrider löpande till kunderna när bilarna kontrollerats och åtgärdats. De kunder som har rätt till någon form av ersättning får besked om det från BMW.

**I vissa fall kan** produktionsfelet innebära att högvoltsbatteriet kortsluts vilket kan leda till brand, men BMW hävdar att det bara råder brandrisk om batteriet är fulladdat och ägarna ska därför inte ladda sina bilar tills problemet är löst.

Läs också: [Avslöjat: BMW-laddhybrid har brunnit i Sverige](#)

#### Relaterade artiklar:



#### [Avslöjat: BMW-laddhybrid har brunnit i Sverige](#)

[Personalen i bilhallen slog larm om kraftig rökutveckling – stor insats av räddningstjänsten.](#)



#### [BMW återkallar igen – brandrisk i tusentals bilar](#)

[BMW tvingas gå ut med en ny återkallelse för över 26 000 laddhybrider som i värsta fall kan börja brinna.](#)



## 15. Förnuft och Känsla – BMW M440i xDrive Coupé.

Av Redaktionen.

Publicerad 2020-11-29, 11:00.

Nytt avsnitt av Förnuft och Känsla – nu med den designmässigt utskällda BMW M440i xDrive Coupé.



**FILM:** <https://youtu.be/ITM-9EyMEhg>

"Varför går alltid våra bilar sönder?" Efter fem minuter på Ös We Ring slutar fyrhjulsdriften i vår BMW M440i xDrive att fungera. Denna M4-light gillar uppenbarligen inte bankörning med friktionsdäck, utan går ner i nödläge för att inte överhätta fördelningsväxellådan. Men den kvicknar strax till och har en hel del som talar för sig, som riktigt bra prestanda, hög komfort, massvis med avancerad teknik med bland annat mildhybridteknik, en skön motor och en av bilvärldens uppkäftigaste grillar.

**0–100 km/h går på 4,2 sekunder**, en M4 som kostar 200.000 kronor mer är bara 0,3 sekunder snabbare! Vi diskuterar givetvis bildesign; njurar, Hofmeister Kink, och vad BMW-ägarna tycker om märkets formgivning.

Tittarnas frågor handlar om känslor, BMW eller Audi, om att gömma sitt förnuft och om uppkörningar. klarade Alrik & Peder körkortet på första försöket?

**Häng med på ännu ett avsnitt av Förnuft & Känsla** där chefredaktör Alrik Söderlind och krönikör Peder Karlsson söker efter den optimala bilen som ger både maximalt med känslor och förnuft och säger exakt vad de tycker och känner.



## 16. Mercedes R-Klass återvänder med eldrift?

AV BOBBY GREEN 2020-11-30 KL 12:40.

GLR kan få upp till 1000 hästar.



*Första generationen Mercedes R63 AMG*

Mercedes något speciella modell R-Klass fasades ut 2017 och ingen ersättare har dykt upp sedan dess. Nu kommer rykten som säger att den kommer att återvända som elbil. Den ska då heta GLR (eller kanske EQR) och få upp till 1000 hästar från tre stycken elmotorer. En av dessa ska sitta på framaxeln medan de andra två sitter där bak. Batteripacket ska vara på 105 kWh och det ska kunna klara av laddning med 350 kW.

Bonusklipp nedan där prototyper av elbilarna EQA och EQS testas samtidigt som vi får en inblick i Mercedes Testing and Technology Center som ligger i Tyskland.



**FILM:** <https://youtu.be/LtmvVea1g-c>



**Mercedes visar eldrivna lyx-sedanen EQS**

**Är nog några år bort**



**Presentationen av Mercedes EQA skjuts upp till nästa år**

**Vi får vänta på den eldrivna suven ett tag till**



**Du kommer kunna välja hur Mercedes EQ-modeller ska låta**

**Styr elbilens ljud från infotainmentsystemet**

## 17. Toyota Mirai till Sverige nästa år: "Det blir en minusutsläppsbil".

Publicerad 2020-11-30 kl 15:43, text Erik Söderholm.

Toyota börjar snart sälja andra generationen av vätgasbilen Mirai med ny drivlina och annorlunda design. Men ett nytt påstående om utsläppen väcker mycket uppmärksamhet.



Om några månader ska [andra generationen av vätgasbilen Toyota Mirai](#) dyka upp i Sverige – en jättesatsning som märket har stora förhoppningar på.

Målet är att Mirai ska bli lika tongivande som hybridbilen Prius blev på 1990-talet och Toyota vill sälja tio gånger fler vätgasbilar globalt än med gamla Mirai.

**Första generationen** Mirai blev inget stort genomslag för tekniken, kanske på grund av bilens kontroversiella design men också eftersom mackinfrastrukturen för vätgas är dåligt utbyggd i många länder.

### Till Sverige nästa år

**Under första kvartalet** 2021 ska Toyota Mirai dyka upp i Sverige. Någon prislapp är ännu inte officiell, men enligt uppgifter från andra länder ryktas det om ett pris på mellan 500.000 och 600.000 kr beroende på utrustning.

Det blir alltså ingen billig modell, men Toyota hoppas att nya Mirai ska locka köpare som inte bara är ute efter vätgastekniken utan även gillar den uppdaterade designen som är betydligt mer harmonisk än föregångarens.

**Som jämförelse kostar** vätgasdrivna konkurrenten Hyundai Nexo 849 900 kr i Sverige, och den billigaste versionen av batterieldrivna Tesla Model S kostar 926 990 kr. Den är dock betydligt starkare och snabbare än Mirai och dessutom fyrhjulsdreven.

Förutom designen säger sig Toyota ha förbättrat både drivlinan och köregenskaperna. Modellen är numera bakhjulsdriven och den nya plattformen ska dessutom ha bättre in-nerutrymmen.

**Räckvidden beräknas** till drygt 66 mil vilket är 30 procent längre än i föregångaren. Vätgasbilar brukar även ha ett litet batteri och i nya Mirai ersätts det tidigare nickelmetallhydrid batteriet med ett modernare litiumjonbatteri.

### ”Renar luften”

En av **ingenjörerna** bakom nya Mirai, Ryotaro Shimizu, tar i från tårna när han presenterar nya Mirai i en [introduktionsfilm](#). Han beskriver den inte längre som en nollutsläppsbil utan som en ”minusutsläppsbil”.

– Kupéluften passerar genom ett väldigt effektivt luftfilter. Luften som släpps in i är mycket renare än vad bilen ”andas in”. Den här bilen ger inte upphov till lokala koldioxidutsläpp och dessutom rengör den atmosfären, säger han, och pekar på grafiken i bilen som visar hur en Mirai som körs följs av ett antal löpare som andas in den ”renade” luften.

**Det är dock ett** farligt påstående. Även om en vätgasbil bara släpper ut vattenånga ur avgasröret ska både bilen och vätgasen framställas, och det ger upphov till utsläpp. Volvo har tidigare [fällts i domstol](#) för att ha hävdat att en bilmodell renade luften.

**Läs också: [Då kommer nya Toyota Mirai till Sverige – klarar 65 mil på en tank](#)**



**Erik Söderholm**

### Relaterade artiklar:



### [Toyota: 5 intressanta nyheter på ingång](#)

[Vätgas, hybriddrift och batterielbilar: "Vi har inga ursäkter att inte klara de nya utsläppreglerna", säger försäljningschefen.](#)



### [Då kommer nya Toyota Mirai till Sverige – klarar 65 mil på en tank](#)

[Premiär för nya vätgasbilen med helt annorlunda design.](#)

## 18. Begagnade bilar hett alternativ till buss.

PUBLICERAD: 01 DEC 2020, KL 14:33.

**Runtom i Europa väljer färre och färre att åka kollektivt. Alternativet är en billig begagnad bil. Nu rasar miljörörelsen över utvecklingen och flera städer tvingas rädda sina buss- och tågbolag undan konkurs.**



Coronapandemin får stor påverkan på trafiksituationen och klimatet i våra större städer. – Kollektivtrafiken är fantastisk här men med tanke på covid-19 och allt det så är det bättre att undvika den, säger Madridbon Robert Perez i en intervju med bilbranschtidningen Automotive News.

I stället för att åka buss eller tunnelbana har Perez precis köpt en snart 20 år gammal Seat Toledo. Han köpte bilen av en av flera nya begbilshandlare som etablerat sig i den spanska huvudstaden efter coronautbrottet.

Enligt en undersökning som nyhetsbyrån Reuters låtit göra har registreringarna av äldre begagnade bilar ökat och fler och fler söker på internet efter äldre bilar. En ansträngd ekonomi har gjort att färre vågar köpa en ny bil vilket ytterligare ökar efterfrågan på begagnat.

### **Bilindustrin håller tummarna**

Det är svårt att gissa de långtgående konsekvenserna men bilindustrin hoppas att fler och fler upptäcker individuellt resande som alternativ till kollektivtrafiken. Bilindustrin kan då ta hand om de här resenärerna och förmå dem att köpa nytt eller använda bildelningstjänster.



I London är trenden lika tydlig som i Madrid. Efterfrågan på begagnade bilar har ökat och i vissa segment har priserna gått upp med 25 procent. Så gott som alla bilar under 40 000 kronor säljs väldigt snabbt.

Reuters undersökning visar att priserna stiger även i Frankrike, Tyskland, Spanien, Schweiz och Storbritannien. Störst är efterfrågan på de äldsta och billigaste bilarna, bilar som är äldre än 15 år. I länder som Belgien, Italien och Nederländerna har internetsökningarna på äldre bilar rusat efter sommaren.

En typ av bilar som däremot inte efterfrågas speciellt mycket är begagnade elbilar. Räckvidden anses för kort och det är också få som vill investera i någon form av laddbox till en äldre elbil.

Ute efter en begagnad bil? Vi har testat hundratals bilar med några eller flera år på nacken. Läs våra test av begagnade bilar genom klicka på bilden.

### **Klimatet och säkerheten drabbas**

Att vi ser fler och fler äldre bilar på vägarna betyder stora problem för de som vill sänka klimatavtrycket från transportsektorn. Äldre bilar är också mindre säkra än nyare vilket kan betyda fler olyckor och fler skadade under de kommande åren.

Flera buss- och tågbolag har fått problem då färre och färre vägar åka kollektivt. I Spanien föll antalet resande i kollektivtrafiken med 92 procent under april månad jämfört med samma månad ett år tidigare. I september var siffran 44 procent färre resande. Flera andra länder i Europa och flera storstäder kan redovisa motsvarande minskning av antalet resenärer och bland andra Tyskland och Frankrike har tvingats ge resebolagen ekonomiskt stöd.

Organisationen Greenpeace har slagit larm och menar att länderna i Europa måste göra allt de kan för att begränsa trafiken och att fler äldre bilar på vägarna är ett större hot mot klimatet än trenden att vi köper större och större bilar som kräver mer och mer energi.

## Klassiker

### 19. Corvair med sting.

Publicerad 2020-11-29 kl 8:30.

TEXT Mårten Carlsson.

RACING

**Don Yenko utmanade fördomarna och byggde racebilar på Chevrolet Corvair!**



Runt 1960 kom de första kompaktbilarna på bred front i USA. Undeligt nog så stod det annars så konventionella Chevrolet för den mest okonventionella av dom - Corvair.

Chevrolet Corvair bröt helt med gängse sätt att bygga bilar i Amerika. Det satt en luftkyld sexcylindrig boxermotor bak, och individuell bakvagn med pendelaxlar och torsionstavar. Dess tvåkoppsdesign var mer europeisk, nästan lite exotisk och liknade inget annat i USA vid den tiden.

Så kom 1963 och Pontiac GTO som satte standard för hur sextiotalets bilar skulle vara. Häftiga, snabba och med mycket hästkrafter under huven. Till och med Corvair fick en släng av slev, man satte en turbo på den lilla 145" boxermotorn. Med den trissade man upp effekten till hela 150 hästar gentemot standardmotorn på moderata 80.

Detta kom dels att göra Corvair historisk som den första personbil med turbo, samt också lite mer intressant bland de som trimmade och byggde racerbilar. En av dom var Don Yenko.

## MOTORNYTT

Yenkos far var Chevrolet dealer i Canonsburg, Pennsylvania, och Don var involverad i racing och körde Corvetter framgångsrikt. Don blev känd för att kunna trimma bilar och få tag i rätt delar för det. Faderns firma blev på det sättet ett centrum för racing och trimtillbehör.

Don ville bygga en banracingbil för att homologisera och köra racing i SCCA-serien. Och 1965 blev Corvairen ännu mer intressant då det kom en helt ny modell med väsentligt förbättrat chassi.

Då slog han till och beställde 100 Corvair Corsa på ett bräde!

De kom att levereras om 1966 års modell. Med den tutbomatade sexan såklart, men också med en hel del fabriksgodis från COPO. Det var GM:s Central Office Production Orders - stället där man kunde få de fina specialbitarna som inte gick att köpa över disk.

För att tävla i SCCA måste bilen finnas att köpa för vanliga kunder så det planerades på fyra olika versioner för gatbruk och racingklasser.

Motorn gjordes inte mycket med men chassiejobben var omfattande. All onödig vikt jobades bort - Yenko Stinger var född.



Effektmässigt var det ganska standard. Men chassi, låg tyngdpunkt, låg vikt och en tätstegad fyrväxlad manuell låda från Chevrolet's COPO-verkstad med 3,82:1 i utväxling gjorde Stinger till en bil att räkna med. Så fick den också en hel del innovativa lösningar som variabla luft-scoop, spoilers, och justerbara dämpare.

Den var snabb och framgångsrik i dåtidens racingvärld. Flera banrekord snoddes från konkurrenter som Corvette, Porsche, Alpines och liknande

För det var den byggd för - racing. Men det såldes en hel del i gatutförande för att kunna få lov att använda modellen i tävlingarna.

De flesta ur första serien var vita med blåa stripes.

Reglementet i SCCA föreskrev att bilar av amerikanskt ursprung skulle vara vita.

Inför 1967 slopades färgkodsregeln och Stinger gick då att få i blått eller rött också.

1967 hade Chevrolet slutat med Corsa-modellen så Stinger fick baseras på Monza-modellen istället.

Dock kom bara 25 stycken att färdigställas. Don Yenko hade många järn i elden och nu hade Camaron anlönt och han vände intresset mot den.

Nu fanns det inte tid till att bygga Stingers längre, istället klurade han på hur man bäst skulle få ner en bigblockmotor i nya Camaron.

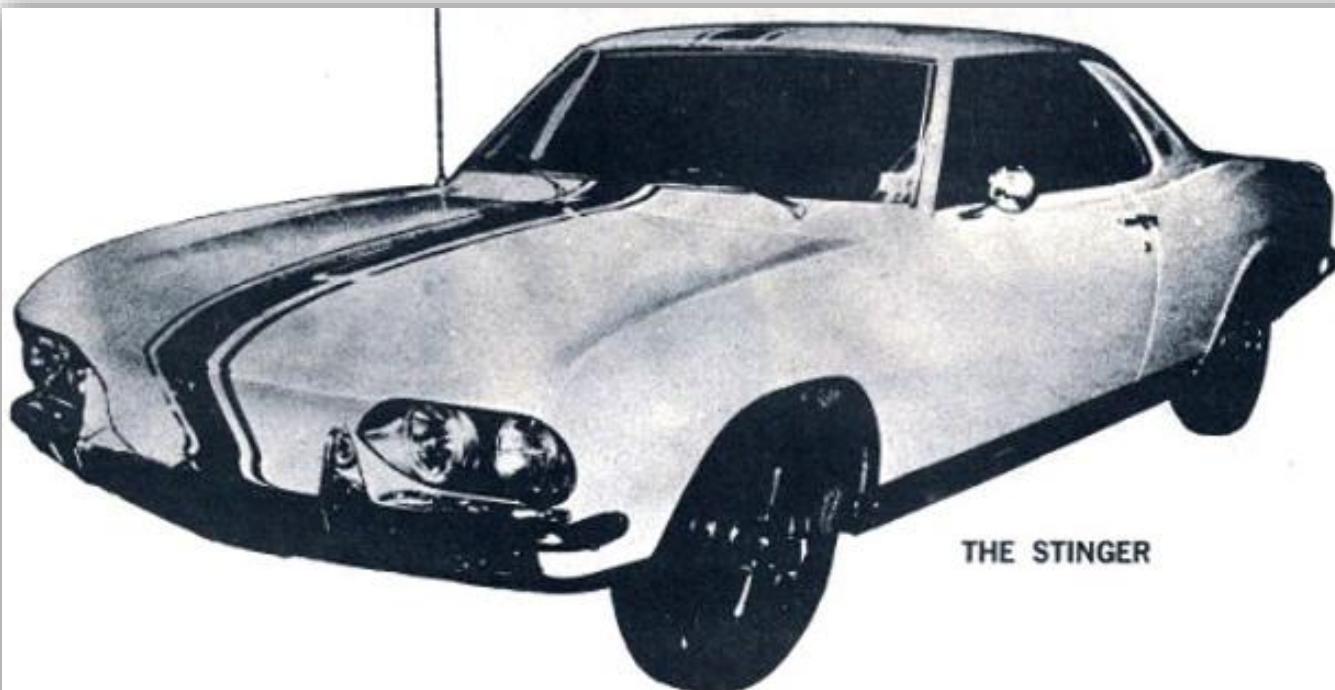


Men historien tar ändå inte slut där. Det har byggts fler Stingers efter de 125 stycken som gjordes hos Yenko 1966-67.

Ungefär ett sextiotal skall ha byggts av andra med delar från Yenko. Några färdigställdes så sent som i slutet av sjuttioalet.

Det visar hur välbyggd och konkurrenskraftig Stingern var i jämförelse - trots att den baserades på en bil som bedömts som 'Unsafe at any speed'...





THE STINGER

## STINGER SPECIFICATIONS

**STAGE I.**

160 horsepower. Recommended for street use or for the customer who wishes to do his own high performance preparation.  
 Dual Master cylinder brake system.  
 Fiberglas engine deck lid with spoiler, incorporating functional, adjustable air scoops. Fiberglas rear pillar Landau panels. Stinger trim, including color key painting; with dechrome customizing.  
 Tuned exhaust headers.  
 Seven-quart finned aluminum oil pan.  
 M-400 Moraine connecting rod and main bearings.  
 Tuff-trided crankshaft.  
 Calibrated carburetors with modified linkage.  
 Steel pack mufflers with chromed tailpipes.  
 Crankcase ventilator.  
 Chrome air cleaners (4).  
 Constant tension belt retainer. Stinger emblems.  
 Vinyl trimmed dash.  
 Rear compartment paneling. Heater and defroster.  
 3.89 rear axle ratio.  
 Full Chevrolet Warranty.  
**\$3450.00**

**STAGE II.**

190 horsepower.  
 Includes: All Stage I Specifications. Full instrument package. Turn-Cut-Out Carburetors. 10 to 1 Compression Engine.  
**\$3950.00**

**STAGE III.**

220 horsepower.  
 Includes: All Stage I Specifications. Full instrument package. Turn-Cut-Out Carburetors. 10.5 to 1 Compression Engine. "40 Over" Pistons. Ralleye Stripes. Wood Steering Wheel.  
**\$4350.00**

**STAGE IV.**

240 horsepower.  
 Includes: Same as Stage III but lightened stripped and fully SCCA equipped for "D" production competition.  
 Complete price depends on extras ordered. Base **\$5000.00**

STANDARD EQUIPMENT FOR STAGES II, III AND IV MAY BE ORDERED AS OPTIONS ON LESSER STAGES.

**SPAN-INC.** Exclusive U.S. Distributor • Sales Office: 300 N. State, Chicago, Ill. 60610

Läs mer om:

[Arvet efter Corvair](#)

[Den gyllene Corvair](#)

[Grattis Chevrolet Greenbrier!](#)

[Grattis Chevrolet Corvair!](#)

## 20. Oliver Solberg säkrade EM-titeln.

Publicerad: 2020-11-30 08:35, text Emanuel Gylling.

**19-årige Oliver Solberg går från klarhet till klarhet. Under EM-säsongens sista tävling på Gran Canaria säkrade han titeln för juniorer. Samtidigt tog han ett EM-silver bland seniörerna då han kom på fjärde plats totalt i tävlingen.**



Detta var Oliver Solberg fjärde rena asfaltsrally någonsin, och i det placerade han sig framför både Europamästaren Alexei Lukvanuk och erfarne Andreas Mikkelsen.

Fransmannen Adrien Fourmaux vann tävlingen och nämnda Mikkelsen samt Lukjanuk slutade sexa respektive sju.

– Det är helt underbart att stå som mästare efter en tuff och svår säsong. Hela mästerskapet bestod av asfaltstävlingar, och det viktigaste med att köra EM var att få erfarenhet på det underlaget. När vi avslutar med både ett EM-guld och ett EM-silver på resan måste vi säga att vi är mycket nöjda med säsongen, säger Oliver Solberg.



**Emanuel Gylling**

## 21. Schumacher tillbaka i Formel 1.

Text: Björn Magnusson.

Publicerad: 2020-12-02 kl 13:38.

Det har varit en tidsfråga sedan den första dagen han satte sig i en formelbil och nu har Mick Schumacher tagit det slutliga steget in i Formel 1. Idag presenterades Michael Schumachers son som en av Haas-stallets förare för Grand Prix-säsongen 2021.



Att namnet Schumacher nu är tillbaka i Formel 1 är naturligtvis en jättenyhet. Mick, som guidats varsamt genom karriärklasserna Formel 4, Formel 3 och Formel 2, bär på ett arv som ingen annan förare i hans generation är i närheten av.

Att vara son till sportens kanske störste genom alla tider, en sjufaldig världsmästare, sätter dig oundvikligen i en unik position. Jag kommer aldrig att glömma Mick Schumachers allra första officiella formelbilstest, i april 2015. Det var en kall, oglamourös dag på Oschersleben – i sig en ganska oglamourös plats – och ett Formel 4-test som normalt inte direkt stoppar pressarna.

Den dagen gick dock medierna totalt i spinn. Ett 50-tal reportrar var på plats i depån – för att alltså bevaka ett Formel 4-test. Jag har aldrig hört talas om något liknande, varken innan eller efter. Det var en omedelbar "Schumacher-effekt" och en hype av otroliga proportioner.



*Nu står det klart, 2021 kör Mick Schumacher Formel 1.*

### **Tuffare resa – och enklare**

Där och då blev det också uppenbart att Schumacher Jr. skulle få en både tuffare och enklare resa än andra, mindre ryktbara konkurrenter. Tuffare, därför att han hela tiden hårdbevakas och är satt under stor press, och enklare eftersom hans namn i sig är så åtråvärt.

För egen del har jag alltid varit övertygad om att Mick Schumacher en dag skulle nå till Formel 1. Hans juniorkarriär har ärligt talat inte varit blixtrande, och han har alltid behövt två år på sig för att bemästra varje ny klass. Hans första säsong i Formel 4, Formel 3 och Formel 2 var inget speciellt, men år två har han alltid lyckats ta ett avgörande steg och utmana om titeln. Det var så han till slut (efter en osannolik vändning mitt under säsongen) tog hem F3-EM 2018, och det är så han nu leder Formel 2 inför helgens avgörande i Bahrain.

Den typen av resultat är naturligtvis fullt tillräckligt för att ta ett namn som Mick Schumacher till Formel 1. Han har kanske inte gjort samma avtryck på juniorkategorierna som Charles Leclerc eller Max Verstappen, men han har förtjänat sin plats och han blir högintrassant att följa framöver. Jag måste också säga att jag imponerats av det sätt på vilket Sabine Kehm – familjen Schumachers långtida rådgivare och manager – sansat och ödmjukt väglett Mick till den här punkten. Bra gjort.

### **Mazepin mindre intressant**

Betydligt mindre inspirerande är dock Haas andra förarval för nästa säsong. Bara ett dygn innan Schumacher offentliggjordes presenterade teamet att man skrivit ett flerårigt kontrakt med ryssen Nikita Mazepin, med start 2021. Inte ens teamchefen Günther Steiner försöker förneka anledningen till detta, som nämligen uteslutande stavas pengar.



*Nikita Mazepin har en rik far och har därför säkrat en plats i F1.*

Mazepins pappa, Dimitry, är grundare av gödselimperiet Uralchem och enligt uppgift god för i runda slängar 7 miljarder dollar. Han försökte köpa Force India innan det istället såldes till konsortiet lett av en annan multimiljardär, Lance Strolls pappa Lawrence, 2018.

Nu har alltså Mazepin istället köpt sig en plats hos Haas. Det känns ungefär lika spännande som när landsmannen Sergey Sirotkin köpte in sig hos Williams för ett par år sedan.

Mazepin är inte dåligt förberedd. Tvärt om har han tagit vartenda tänkbart tillfälle i akt för att ansamla tid bakom ratten. Han har köpt en "gammal" Mercedes F1:a och åkt världen runt för att testa på de olika Grand Prix-banorna i ett testprogram som bara det kostar tiotals miljoner. Han har kört vinterserier i Formel 3, senast i vintras borta i Asien, och han har kört för genomgående riktigt bra team i hela sin karriär.

För närvarande ligger han trea i Formel 2 med Hitech, vilket inte är dåligt, men det är ändå hans andra säsong i mästerskapet och överlag har Mazepin varit tämligen blek i sin formativa karriär (en andraplats i GP3 2018, där han körde för det dominanta ART-teamet, till trots).

Som jämförelse ligger den japanske F2-rookien Yuki Tsunoda, som inom kort väntas tillkännas som förare för Alpha Tauri nästa säsong, bara några poäng bakom.

Faktum är att Mazepin inte ens hade kunnat offentliggöras som F1-förare ännu, om det inte varit för att FIA plötsligt lättat på regelverket kring utfärdandet av sina superlicenser (det dokument som krävs för att tävla i Formel 1). Nyligen angavs coronapandemin som skäl till att luckra upp kraven ganska betänkligt, och Mazepin är en av de förare som säkrar sin licens tack vare det.

Haas föraruppställning för 2021 kommer med största sannolikhet inte i sig att lyfta teamet till några nya nivåer. Kombinationen Schumacher/Mazepin är inte bättre än Kevin Magnussen/Romain Grosjean, men däremot vässar man sin verksamhet finansiellt och dessutom tätar banden till motorleverantören Ferrari (vars juniorprogram Mick Schumacher tillhör). Det är ett långsiktigt drag som ur det perspektivet är förståeligt.

**Rockad inför Sakhirs Grand Prix**

På tal om Grosjean: efter fransmannens våldsamma krasch i söndags står det nu klart att det blir reservföraren Pietro Fittipaldi som hoppar in i hans ställe i Sakhirs Grand Prix nu till helgen. Fittipaldi gör därmed sin F1-debut.

Samtidigt har Lewis Hamilton testat positivt för corona, vilket öppnar upp en jättechans för talangfulle George Russell hos Mercedes. Britten kommer tillfälligt att lämna Williams för att ta plats bredvid Valtteri Bottas i fältets absolut bästa bil – en mycket intressant utveckling.

Russells sits hos Williams upptas istället av debuterande Jack Aitken, en trevlig förare vars talang först uppdagades på riktigt när han vann både Formel Renault Eurocup och Alps säsongen 2015.

Hela den här rockaden sker samtidigt som Formel 1 står inför ett av årets, i mitt tycke, mest intressanta race. För andra helgen i rad är vi förvisso tillbaka på Bahrain International Circuit, men denna gång är det – för första gången någonsin – den blott 3.5 km korta yttre banslingan som ska användas. Med Monaco borta ur årets kalender är detta den kortaste banan på 2020 års agenda, med en förväntad varvtid på under minuten. Det kommer att bli väldigt intensivt, inte minst i Q1 när alla 20 bilar ska leta banposition samtidigt inför sina flygande varv.

Många spännande uppslag att hålla ögonen på i helgen, alltså – missa inte Sakhirs Grand Prix!



**Björn Magnusson**

**SLUT**