



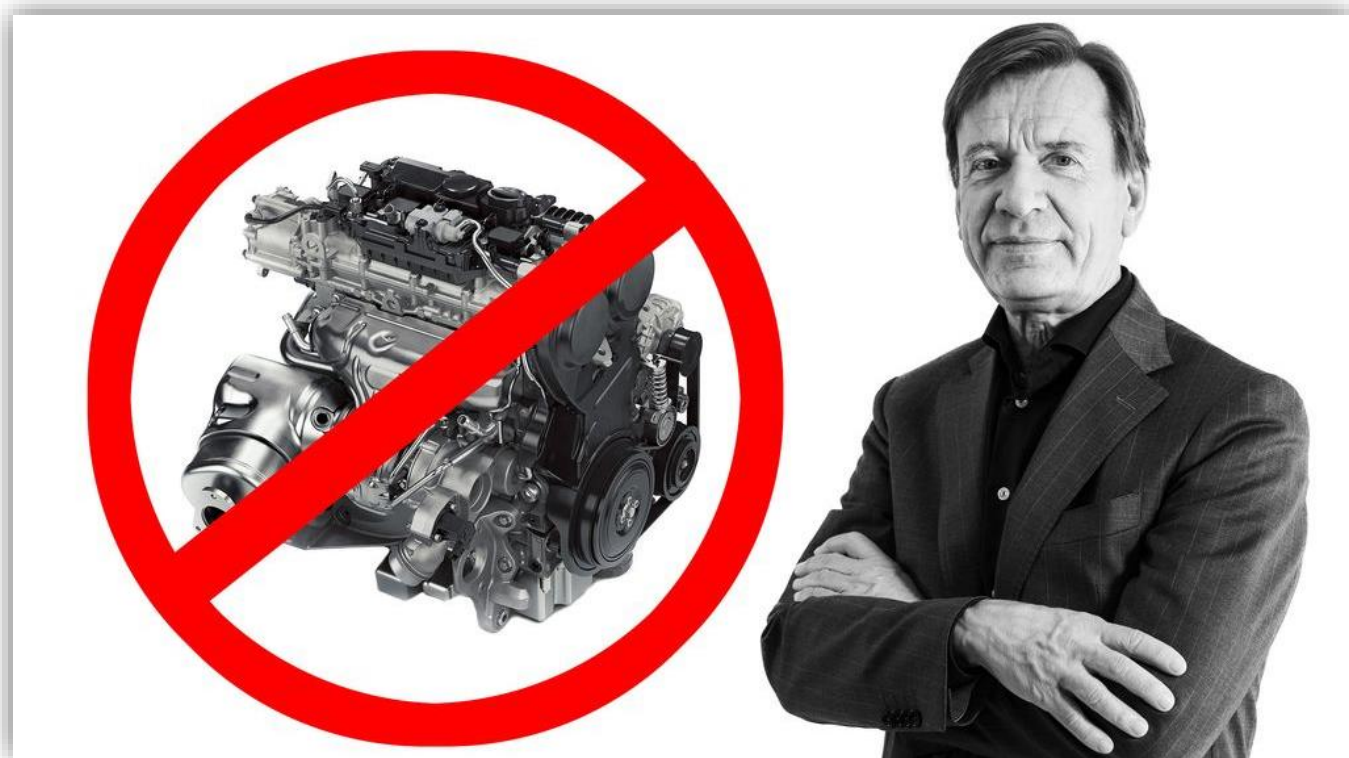
*Peugeot 204 Cabriolet 1966–70*

1. Helt rätt att förbjuda diesel- och bensinbilar.
2. Volvo går emot Volvo om motorförbud.
3. Klimatbonusarna kan tidigast betalas ut i mitten av december.
4. Polestar 2 Årets bil i Norge.
5. Opel uppdaterar sin logga.
6. Lucid Motors fabrik i Arizona är snart färdigbyggd.
7. Uppdaterade Peugeot 3008 nu i Sverige från 274 900 kronor.
8. Jaguar uppdaterar F-Pace SVR.
9. Nya bilder på Mini Electric GP.
10. Ford visar prestandaversion av Mustang Mach-E.
11. Ferrari 488 GT Modificata – endast för bana.
12. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 15.
13. Porsche lanserar satsning som ska rädda förbränningsmotorn.
14. Elon Musk: Konsumtionen av el fördubblas med elbilar.
15. Skoda Citigo-E en perfekt pendlarbil.
16. Det här är nya Ducati Monster.
17. Paolos finaste Fiat.
18. Romain Grosjean om den fruktansvärda kraschen i Formel 1.
19. Felix Rosenqvist om segern: "Vi vann utan att ha tur eller rätt strategi".
20. Audi och BMW lämnar Formel-E.
21. Rattmuff på.

## 1. Volvochefen: Helt rätt att förbjuda diesel- och bensinbilar.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-12-02, 15:15.

Piska är effektivare än morot. Volvochefen Håkan Samuelsson anser att förbud mot bensin- och dieselbilar är ett effektivare sätt att sänka utsläppen än att ge ekonomiska subventioner.



– Även om tillfälliga incitament kan bidra till att uppmuntra industrin att utvecklas på rätt sätt, kan det vara mer effektivt för regeringar att sätta en tydlig agenda mot en elektrisk framtid, säger Håkan Samuelsson till the Financial Times.

**Uttalandet kommer efter Storbritanniens beslut** att förbjuda försäljning av bensin- och dieselbilar 2030. Samma mål som den svenska regeringen har tillsammans med samarbetspartierna Liberalerna och Centerpartiet. Flera andra länder har samma mål, däribland Tyskland.

Flera biltillverkare har sagt att 2030 är för tidigt för ett så drastiskt beslut, Men Volvo som har som mål att alla deras bilar ska vara laddbara 2025, hälften laddhybrider och hälften helelektriska, har inga problem tidpunkten.

– **Europa har ett stor chans att ta ledning i övergången** till hållbar mobilitet, och regeringar och företag bör arbeta tillsammans för att få det att hända, tillägger Samuelsson.

I dag har Volvo bara en helt elektrisk bil och [planen är att introducera en helt elektrisk modell per år](#) de kommande åren. Håkan Samuelsson tror att det ska räcka för att bli ledande inom premiumsegmentet.

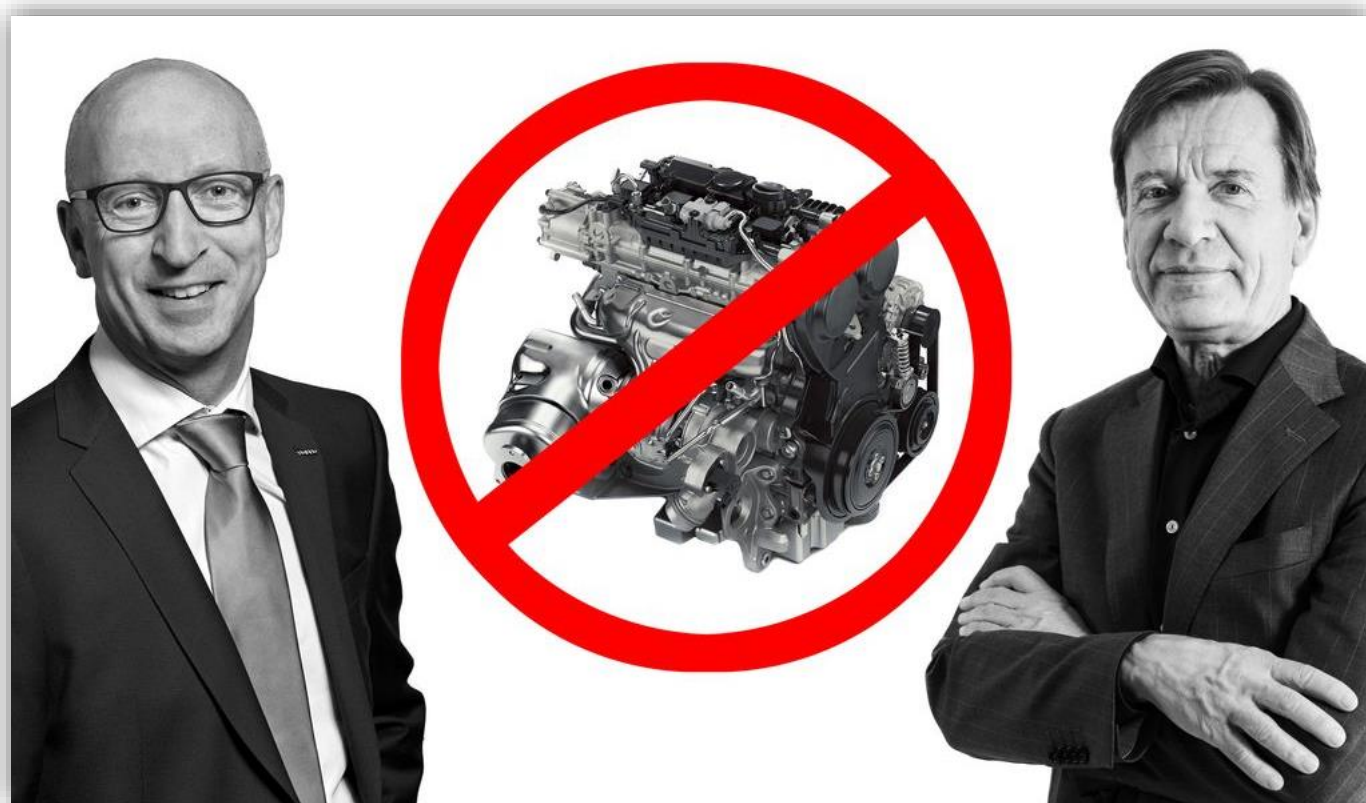
– Vi är övertygade om att premiumbilssegmentet snart kommer att bli helt elektriskt och Volvos ambition är att vara ledande inom det segmentet, säger Samuelsson.

## 2. Volvo går emot Volvo om motorförbud.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2020-12-03 kl 16:45.

**Volvo Cars vd får mothugg från den tekniske direktören på Volvo Group för sitt stöd för ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från 2030.**



Lastbils-Volvo går emot bil-Volvo i frågan om förbud mot försäljning av diesel- och bensinbilar.

Uttalandet från Volvos vd Håkan Samuelsson är egentligen inte så kontroversiellt. Många länder vill införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som enbart drivs med bensin eller diesel från 2030, däribland Sverige, Tyskland och Storbritannien.

**I Storbritannien har det här väckt en del debatt** eftersom premiärminister Boris Johnson först flyttade fram tidsgränsen från 2040 till 2035 och nyligen till 2030.

**Samuelsson ger helt enkelt stöd åt dessa planer** som delas av många länder och passar på att säga att Volvo kommer nå dit redan 2025.

I en intervju med [brittiska Financial Times](#) säger Samuelsson att han tycker det är effektivare att sänka utsläppen genom den här typen av lagstiftning än med ekonomiska styrmedel som förändrade skatter och subventionerade miljöbilar.

Lars Stenqvist som är teknisk direktör för lastbilstillverkaren Volvo Group håller inte med. I en [intervju med Ny Teknik](#) säger Stenqvist det kan bli problem om man genom ett totalförbud mot försäljning av diesel- och bensinbilar 2030:

– Vi är helt övertygande om att biobränslen inte kommer att räcka till. Merparten av fordonen kommer att bli elektriska. Men vi är övertygade om att förbränningsmotorn kommer att spela en roll i nischapplikationer.

Lars Stenqvist menar, till skillnad mot Håkan Samuelsson, att ekonomiska incitament kan vara tillräckligt effektiva.

– **Jag tror att det är olyckligt om politiker** lagstiftar om att den ena tekniken ska bort eller fram. Jag tror mer på att jobba med incitament för att snabba på omställningen. Man bör vara vaksam mot att förbjuda förbränningsmotorn.

Regeringen har tillsatt en utredning om förbud mot försäljning av bensin- och dieslbilar som kommer med ett svar under våren. Därefter kan regeringen gå vidare med från i Sverige och i EU.



*Volvo Group utvecklar elektriska lastbilar, men deras tekniske direktör tror att det kan behövas dieseldrivna lastbilar efter 2030 för en del ändamål.*

**Miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)** säger till Ny Teknik att utbyggnaden av infrastrukturen påverkar omställningen av fordonsflottan.

– Politiken ska inte peka på exakta tekniker, men ska även kunna möjliggöra omställningen. Det hänger bland annat ihop med laddinfrastrukturen. Vi är snart uppe i 30.000 laddpunkter. Politiken måste lägga ut förutsättningarna för teknikomställningen, säger Isabella Lövin.



**Magnus Fröderberg**



### 3. Klimatbonusarna kan tidigast betalas ut i mitten av december.

Anders Nilsson 2020-12-02.

Utbetalningarna pausades i oktober på grund av att pengarna tog slut.



I oktober stoppades utbetalningarna Transportstyrelsens klimatbonusar på grund av att pengarna tog slut. Nu har myndigheten beviljats ytterligare pengar, men det kan dröja minst en vecka till innan utbetalningarna kan börja igen.

[Bytbil har tidigare skrivit](#) om att utbetalningarna av klimatbonusarna stoppades i oktober på grund av att pengarna var slut.

Transportstyrelsen har fått 400 miljoner kronor att använda för att betala ut klimatbonusarna, men det kan dröja tills tidigast 10 december innan utbetalningarna kan börja igen.

Om man köper en ny bil som släpper ut max 70 gram CO<sub>2</sub>/km vid blandad körning har rätt till en klimatbonus, maxbeloppet är 60 000 kronor, om det inte släpper ut någon koldioxid alls. Bonus betalas ut som tidigare sex månader efter första registreringsdatum.

**LÄS MER:** [Rekord för laddbara bilar – fler än både diesel- och bilsbilar](#)

Inför i år fick Transportstyrelsen 1,76 miljoner kronor att använda för utdelning av klimatbonus, men som tog slut i oktober och då pausade utbetalningarna. Sedan har riksdagen beviljat ett tillskott på 400 miljoner kronor till Transportstyrelsen.

Dock behöver Transportstyrelsens så kallade regleringsbrev uppdateras med det nya beloppet, och det kan första tidigast 10 december som ett beslut om ändringen kan

– Cirka 9 000 fordon ligger och väntar på att bli prövade för klimatbonus. Vi kommer återuppta arbetet så fort vi får klartecken från regeringen, säger Torbjörn Bülow, enhetschef på Transportstyrelsen.

**LÄS ÄVEN:** [Green NCAP: Här är de renaste och smutsigaste bilarna](#)



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar:**



**[Utbetalningar av klimatbonusar pausas](#)**



**[Många bilköpare förlorar sina bonuspengar](#)**



**[Varnar: Förslaget innebär fler olyckor](#)**



**[Ny skattecheck på vanliga bilmodeller](#)**



#### 4. Polestar 2 prisas – Årets bil i Norge.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-12-01 kl 16:00.

Trots alla återkallelser – Polestar 2 tar hem pris i vårt västra grannland.



**Det har inte varit en helt enkel start** för Polestar 2. Många ägare har rapporterat om mjukvarufel och Polestar har vid två tillfällen fått göra [återkallelser som berört tusentals bilar världen över](#).

Kritiska röster har också höjts mot att kundservicen från Polestar håll har varit dålig, och ägarna har fått få och dröjande svar. Polestars Sveriges vd Martin Ölund sa, [i en intervju med Recharge](#), att det gick lite för fort när bilarna började levereras.

– Vårt fokus har legat på att leverera bilarna så snabbt som möjligt och tyvärr blev svars-tiderna lidande på grund av detta.

**Men många är nöjda** med sina bilar. Och är man Polestar 2-ägare har man all anledning att nu sträcka på sig lite extra. P2 har nämligen utsetts till Årets bil i Norge.

– Att vinna Årets bil i Norge, världens mest utvecklade elbilsmarknad, är en enorm prestation för vårt unga Polestar-varumärke. Norge har varit en nyckelmarknad från början av vår resa, och detta är ett fantastiskt fint erkännande, tillsammans med priset som "Folkets favorit" från den norska allmänheten. Det uppmuntrar och motiverar oss att fortsätta på vår egen, utstakade väg, säger Thomas Ingenlath, VD för Polestar.

**Det folkets favorit-pris** som Thomas Ingenlath refererar till är ett pris där en vinnare röstas fram av det norska folket. Både det priset och Årets bil-priset ges sedan ut av den norska dagstidningen Dagbladet.

Jury bakom utmärkelsen Årets bil i Norge består av experter, motorjournalister och medlemmar i norska elbilföreningar. I sin motivering skriver de: "Stor körglädje till ett mycket rimligt pris."

## 5. Opel uppdaterar sin logga.

BOBBY GREEN 2020-12-02 KL 18:00

Snabbare blix.



**FILM:** <https://youtu.be/jylu-6szq64>

Opel presenterar nu en uppdaterad version av den klassiska blix-loggan de haft i många år. Den här är något skarpare än tidigare och anpassad för den digitala framtiden, eller nåt. Färgtemat kallar man för Neon Opel Yellow medan typsnittet heter Opel Next. De första modellerna som får den nya loggan på sig är Crossland och nya Mokka från och med nästa år.

Xavier Duchemin som är Opels marknadschef säger följande (Google-översatt):

"Vi är självsäkra, unga sinnade och inkluderande. I denna nya era Opel tar inspiration från progressiva, "kallt till kyla" Modern tysk kultur och återuppstår fet, ren och samtida. Detta är uttrycket för vår nya varumärkesidentitet och representerar absolut vår nya spännande produktupplinje."

[Audi och Volkswagen gör om sina logotyper](#)

[Vill uppmana till social distansering](#)

[Nissan varumärkesskyddar ny Z-logo](#)

[Har skönt retrostyk](#)

[Polestars försäljning i Frankrike stoppas på grund av loggan](#)

[Citroën tycker den är för lik deras](#)



## 6. Lucid Motors fabrik i Arizona är snart färdigbyggd.

AV BOBBY GREEN.

2020-12-02 KL 19:00.

Här ska Air tillverkas från och med nästa vår.



I Casa Grande i Arizona har Lucid Motors smältt upp en flådig fabrik som snart är klar. Detta är den första fabriken i Nordamerika som helt och hållet byggts för att tillverka elbilar. Modellen Air är den första som kommer att bli till här och om allt går vägen drar produktionen av den igång nästa vår. Till en början ska fabriken ha en kapacitet på 30.000 stycken fordon per år, maxkapaciteten i framtiden ska ligga på upp till 400.000 stycken fordon. Den kommande suven, som än så länge går under namnet Project Gravity, ska börja tillverkas 2023.

[Lucid Air är äntligen här](#)

[Billigaste versionen kostar under 80.000 dollar](#)

[Lucids instegsversion av Air kostar från 69.900 dollar](#)

[Tar sig 65 mil på en laddning](#)

[Lek loss med Lucids konfigurator](#)

[Hur vill du ha din Air?](#)

## 7. Uppdaterade Peugeot 3008 nu i Sverige från 274 900 kronor.

**PUBLICERAD:** 03 DEC 2020, KL 14:06.

De svenska Peugeot-handlarna har nu fått in nyligen uppdaterade 3008. Fem olika motoralternativ erbjuds, två av dem elektrifierade.



För tre månader sedan [presenterade Peugeot sin storsäljare 3008 i uppdaterat utförande](#). Förändringarna syns framför allt i fronten med nya strålkastare, nya DRL-ljus som löper från nämnda strålkastare och ned till och in i spoilerpartiet, samt ny grill som smälter in i övriga designen. I övrigt handlar det om bland annat ny ljusdesign på bakljusen, större infotainmentskärm, uppdaterad i-Cockpit och Night Vision, en teknik som hjälper till med mörkerseendet. Sistnämnda är dock ett tillval för 16 900 kronor och är bara möjligt till GT-nivån.

Nu har uppdaterade versionen anlänt på svensk mark. Fem motoralternativ är det som gäller. Bensinmotor med antingen 130 eller 180 hästkrafter där förstnämnda kan kombineras med manuell eller automatisk växellåda och sistnämnda med endast automatlåda, dieselmotor på 130 hästkrafter och med automatlåda, samt två laddhybridversioner kända sedan tidigare. Den ena levererar 225 hästkrafter till framhjulen medan den andra ger 300 hästkrafter till samtliga hjul. Räckvidden på el, enligt WLTP-körcykeln, är mellan 5,6 och 5,9 mil beroende på modellversion.

**TEST:** [Peugeot 3008 Hybrid4 mot 11 andra laddhybrider](#)





Instegspriset för bensinaren (PureTech 130) ligger på 274 900 kronor, 20 000 kronor upp jämfört med motsvarande modellversion innan uppdateringen. För att få automatlåda måste ytterligare 20 000 kronor adderas. GT-versionen med 180 hästkrafter och automatlåda börjar på 369 900 kronor.

Ingångspriset för dieselalternativet (BlueHDi) är 329 900 kronor.

Laddhybriderna kostar från 404 900 kronor (framhjulsdrivna Hybrid) respektive 454 900 kronor (fyrhjulsdrivna Hybrid4).





Bland tillvalen hittas adaptiv farthållare med filhållningsassistent för 6 500 kronor (standard i GT-utförande), elbaklucka för 6 900 kronor, metalliclack för 7 500 kronor, metalliclack med päremoэффекt för 9 500 kronor och Black Pack (svarta detaljer, endast för GT) för 9 500 kronor.

## [GALLERIER](#)

[45 bilder](#)

[Peugeot 308 facelift 2021](#)

MATTIAS RABE



## 8. Jaguar uppdaterar F-Pace SVR.

**BOBBY GREEN.**

2020-12-02 KL 16:40.

**Snabbare och lyxigare.**



**FILM:** <https://youtu.be/z6qIRHusZNI>

I september släppte Jaguar en uppdaterad version av modellen F-Pace. Nu kommer samma behandling till värstingen F-Pace SVR. Bilen har fortfarande den galet fint sjungande kompressormatade V8:an på 5,0 liter under huven och den ger fortfarande 550 hästar. Dock har vridet ökat med 20 newtonmeter till 700 istället. Till motorn kopplas en åttastegad automatlåda från ZF som driver alla fyra hjulen. 0-100 km/h ska gå på strax över 3,8 sekunder vilket ska vara en förbättring med tre tiondelar. Toppfarten anges till 286 km/h.

I övrigt ska gasresponsen ha blivit snabbare, fjädringen något styvare och styrkänslan något bättre. Även hur avgassystemet låter ska ha förfinats. Vidare finns nyheten Dynamic Launch som ska se till att kraften ut till hjulen bibehålls även under växlingar. De adaptiva dämparna har uppdaterats för att ge en mer förfinad gång även vid låga hastigheter. Bromsarna ska ge en sportigare känsla och nu behöver du trycka mindre på bromspedalen för att de ska gripa in. Utseendemässigt får bilen ny front och bak, nya LED-strålkastare, nya baklampor och en bredare upphöjning i mitten av huven. Insidan får ett nytt digitalt instrumentkluster på 12,3 tum och en ny kurvad infotainmentskärm på 11,4 tum.

Vad uppdateringen kostar och när den lanseras är tyvärr oklart för tillfället.



## 9. Nya bilder på Mini Electric GP – värsting-GTI utan avgasrör.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-12-02, 10:40, uppdaterad i går, 13:31

Efter en tids rykten och även en bildläcka som visade att Mini utvecklar en ännu hetare elektrisk variant av Cooper visar tillverkaren nu upp officiella bilder på en kamouflerad prototyp.



Mini har en ännu hetare version av sin elektriska GTI-bil [Cooper SE](#), eller Mini Electric som den också kallas, på gång. Tillverkaren släpper nu officiella bilder på prototypen som delar mycket av sitt utseende med nuvarande [förbränningsvärstingen Mini John Cooper Works GP](#).



Spekulationen kring modellen satte igång på riktigt i november efter att spionfoton på den kamouflerade prototypen dök upp på sajten [BMW Blog](#). Utifrån bilderna såg det ut att ha lånat hela aerodynamikpaketet från John Cooper Works GP, samtidigt som hålet i stötfångaren bak för avgasrören gapade tomt.

**De nya officiella bilderna är** tagna på Nürburgrings legendariska nordslinga – möjligen för att antyda att den kommande modellen klarar av att varva den knappt 21 km långa banan utan laddstopp. Mini Cooper SE har idag en WLTP-räckvidd på 230 km och [kom nära det i vårt räckviddstest](#). För att kunna komma så långt med plattan i mattan lär dock mer energi än 35,5 kWh behövas.

Prestandamässigt bjuder Cooper SE på 184 hästar och 270 Nm från en elmotor i fram som lånats från [BMW i3s](#). 0–100 km/h tar 7,3 sekunder, vilket är i princip identiskt med bensinaren Cooper S.

**Om den nya Electric GP också** ska matcha bensinversionen kan vi vänta oss en effektsiffra på omkring 300 hästkrafter och 450 Nm samt en acctid 0–100 km/h på runt 5,2 sekunder.

JCW GP är den mest kraftfulla modellen Mini tillverkat någonsin och ligger på gränsen effektmässigt för en framhjulsdriven bil, som lätt får kraftreaktioner i styrningen. Det kan därför vara tal om fyrhjulsdrift i den nya modellen, även om det skulle kräva ett riktigt konstnummer vad det gäller pakteringen i den lilla Coopern. Idag utrustar Mini den [större modellen Countryman](#) med en 88 hästar stark elmotor i bak i laddhybridutförandet SE ALL4, så även de delarna har man på hyllan.

**Mini själva säger för övrigt** inte mycket om sin prototyp, mer än att det är en förhandstitt på kommande elektriska John Cooper Works-modeller.

– Vi har visat med Mini Electric hur bra vår märkestypiska körglädje kan kombineras med elektrisk mobilitet, säger märkesbossen Bernd Körner i ett pressmeddelande.

– Nu är det dags att översätta John Cooper Works-märkets passion för prestanda till elektrisk mobilitet. Det är varför vi håller på att utveckla koncept för elektriska John Cooper Works-modeller.

**BMW-ägda Mini verkar** i alla fall ha siktet inställt på elbilar nu, trots att både Mini och dess tyska moderbolag fortfarande saknar en dedikerad elbilsplattform. Nuvarande Cooper bygger på den snart 7 år gamla förbränningsplattformen UKL (Untere Klasse) som delas med bland annat BMW 1- och 2-serien samt crossoversuvarna X1 och X2. Satsningen verkar inte heller betyda att märket skrotar förbränningsmotorerna helt.

– John Cooper Works-modeller med konventionella förbränningsmotorer kommer fortfarande fortsätta att ha en viktig roll att spela, för att se till att vi bemöter önskemål från prestandaentusiaster världen över, säger Bernd Körner i samma pressmeddelande.

– Med det här nya fokuset på elektrisk prestanda skapa vi också en möjlighet att vässa John Cooper Works-märkets distinka profil mer än någonsin tidigare.





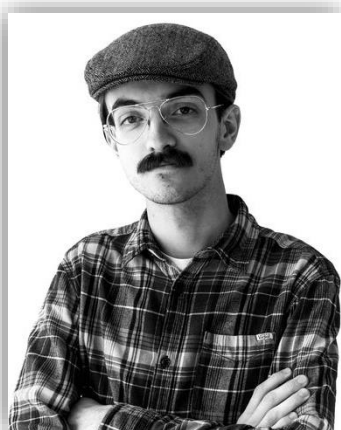
Mini Cooper SE är officiell med svenskt pris – räckvidd på 23,5 mil



Minis nya koncept gör om bilen till ett vardagsrum



Mini John Cooper Works GP är grymmaste modellen hittills



**Wiggo Björck**

## 10. Ford visar prestandaversion av Mustang Mach-E.

AV BOBBY GREEN

2020-12-02 KL 11:40.

**Gör 0-100 km/h på runt 3,5 sekunder.**



Det här är Mustang Mach-E GT Performance Edition. Det är en lite vassare version av el-bilen som bjuder på 480 hästar och 860 newtonmeter. Den ökade effekten (25 hästar) gör att bilen ska klara 0-100 km/h på runt 3,5 sekunder. Räckvidden ligger på 37,8 mil och bilen använder sig av samma batteripack på 88 kWh som vanliga GT. Förutom en kvickare bil får man större bromsar fram med rödmålade Brembo-ok, 20-tumsfälgar med Pirelli-gummi och adaptiv fjädring från MagneRide. Insidan har sportigare stolar och instrument-panelen har nya aluminiumlägg. Bilen går att få i färgerna Cyber Orange Metallic Tri-Coat, Dark Matter Gray Metallic, Rapid Red Metallic Tinted Clearcoat, Star White Metallic Tri-Coat, Grabber Blue Metallic, Shadow Black, Iconic Silver Metallic eller Space White Metallic.

De som redan har beställt en GT kan uppgradera till Performance Edition nästa vår. Vad man får betala för det framgår dock inte. GT erbjuds inte i Sverige än. Här har vi istället Mustang Mach-E Standard Range RWD som klarar 44 mil på en laddning för 574.900 kronor. Sen finns Mustang Mach-E Long Range RWD som tar sig 61 mil och som kostar 649.900 kronor. Mustang Mach-E Standard Range AWD klarar 40 mil och kostar 644.900 kronor och sist har vi Mustang Mach-E Long Range AWD som tar sig 54 mil och som kostar 734.900 kronor.

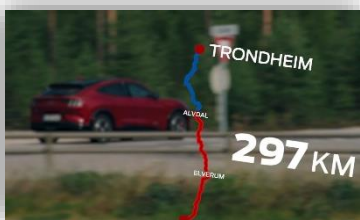
[caranddriver.com](https://www.caranddriver.com) +



[Vi har kollat in Ford Mustang Mach-e  
Snyggare i verkligheten](#)



[Det här är Europa-versionen av Ford Mustang Mach-E  
Får uppdaterad fjädring, styrning och fyrhjulsdraft](#)



[Ford Mustang Mach-E från Oslo till Trondheim  
Gick på en laddning](#)

**11. Ferrari 488 GT Modificata – endast för bana.****Text: Björn Magnusson.**

Publicerad: 2020-12-01 kl 06:21.

**Nä, det här är inte Ferrarimodellen för dig som tänker att du ska glassa runt och bräcka vid korvtjorren eller utanför casinot i Monaco.**



Ferrari 488 GT Modificata är nämligen inte gatlegal.

Modellen tar istället "det göttaste" från 488 GT3 och 488 GTE och kokar ihop det till något extra välsmakande. Vi noterar kolfiberkoppling, omarbetad växellåda och lite extra tryck i dubbeturbo-åttan. Räkna med 700 hästar.

Aerodynamiken har setts över och marktrycket anges till över 1.000 kilo vid i 230 km/h.

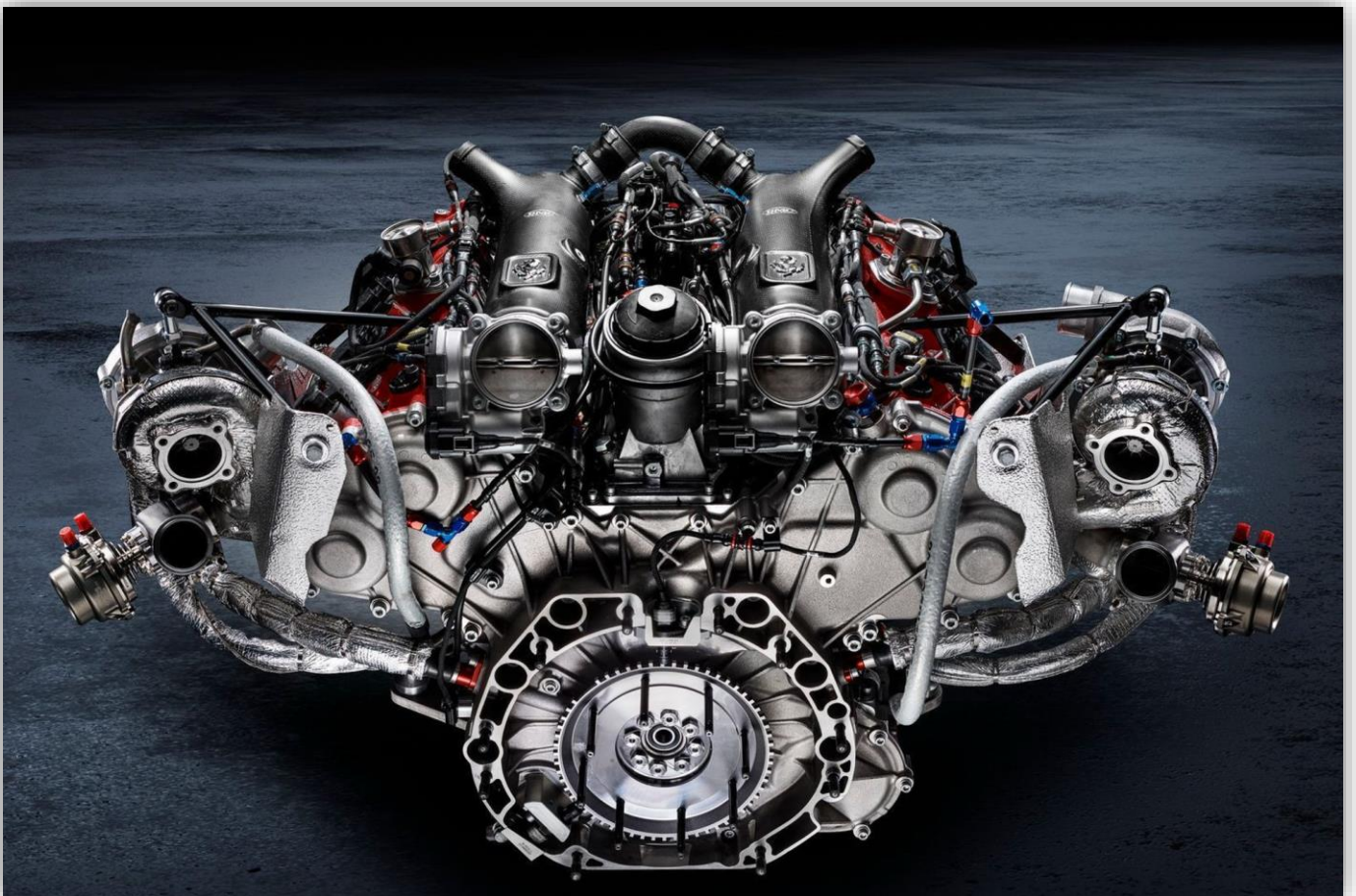
**BYGGD FÖR BANA.**

*Ett ton. Ja, det är den downforce som aeropaketet bjuder på i 230 km/h.*

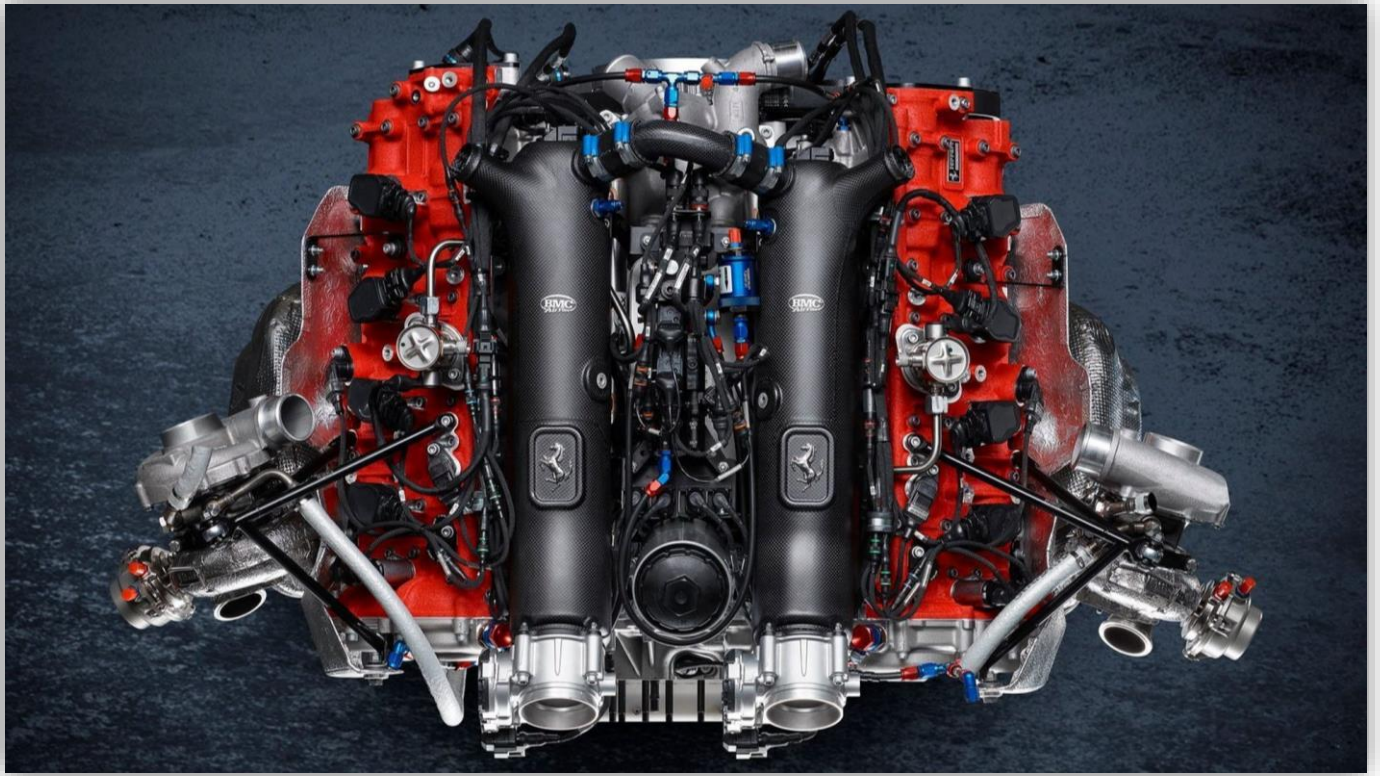
Bromsarna är nära besläktade med de som sitter på en äkta banracer och är utvecklade av Brembo. Eftersom detta är en bil för den som nöter bana finns praktiskt nog ett V-box-system inbyggt som håller koll på varvtider med mera. Och ja, bilen tillverkas i en begränsad upplaga.



*Ferrari 488 GT Modificata.*



*Ferrari 488 GT Modificata.*



*Ferrari 488 GT Modificata.*



**Björn Magnusson**



**12. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 15.**



**FILM:** [https://youtu.be/Pp2i\\_nW2pHM](https://youtu.be/Pp2i_nW2pHM)



### 13. Porsche lanserar satsning som ska rädda förbränningsmotorn.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-12-03, 15:55.

Investerar i fabrik för syntetiska bränslen i Chile.



Porsche lanserar nu tillsammans med bland annat Siemens energy ett pilotprojekt för att bygga världens första fabrik för kommersiella "e-bränslen" i Chile. Produktionen ska vara igång i liten skala redan 2022.

Porsche har inga planer på att göra en elektrisk 911. Det beskedet gav vd Oliver Blume [så sent som för en månad sen](#). Det finns liv kvar i förbränningsmotorn, enligt tillverkaren, trots hårdnande utsläppskrav och förslag som inom kort till och med [kan göra den i princip olaglig att sälja](#), i alla fall i EU.

Lösningen är det Porsche och VW-koncernen kallar för e-bränslen: Olika syntetiska, koldioxidneutrala varianter av bensin och diesel som framställs från förnyelsebara resurser. Även Mazda och McLaren ska ha tittat närmare på bränsletypen som ska gå att använda i dagens förbränningsmotorer utan några som helst modifikationer. Porsches koncernkollegor [Audi har utvecklat "e-bensin" tillverkad från biomassa](#) för några år sen. Det har dock varit tyst från Ingolstadt sedan 2018 om det projektet.

Mercedes har uttryckt sig skeptiskt till bränslena. Utvecklingschefen Markus Schäfer sågade dem i [en intervju med Autocar](#) i maj. Energiåtgången vid tillverkningen är stor och det är vettigare att satsa på elbilar enligt Schäfer. Dessutom lär inte bilbranschen gynnas i första hand om de skulle sättas i produktion.

– De första kunderna skulle förmodligen bli flygindustrin. Långt, långt senare kommer det till bilindustrin – jag ser det inte inom de närmaste tio åren, sa Markus Schäfer i intervjun.

Porsche har dock velat starta ett pilotprojekt för utvecklingen av bensin framställd från vätgas och infångad koldioxid ett tag nu. Tidigare i höst gick man ut med att man letade en partner att dela kostnaderna för projektet med och nu har man hittat flera.



**Siemens Energy har hoppat** på projektet tillsammans med flera andra företag. Tillsammans med Porsche skan man nu bygga en fabrik kallad Haru Oni i södra Chile där förhållandena för vindkraft ska vara ideala – en nödvändighet för att vätgasproduktionen ska kunna vara klimatsmart.

Fabriken ska kombinera koldioxid uppsamlad från omgivningen med den egentillverkade vätgasen för att forma metanol syntetiskt. Det liknar processen som ska användas av det startupbolaget Prometheus Fuels i USA [som BMW investerade i tidigare i år](#).

**Förutom Siemens Energy** investerar flera energi- och oljebolag i projektet: Kinesiska AME, Chilenska statligt ägda ENAP samt ENEL vars huvudägare är den italienska staten. Även den amerikanska oljefjätten ExxonMobil är med på en hörna genom att licensera ut sin MTG-teknik (Methanol To Gasoline) som behövs för det sista steget av produktionsprocessen då metanolen konverteras till bensin.

Porsche ska investera runt 250 miljarder på projektet, enligt [LA Times](#). Biltillverkaren blir fabriken huvudkund från starten och i den inledande fasen ska årsproduktionen ligga på 130.000 liter redan 2022. På sikt ska sedan produktionen rampas upp i två faser till: 55 miljoner liter till 2024 och 550 miljoner liter till 2026.

**Enligt Porsche vill man** i första hand använda bränslena till olika projekt innan det kommer produktionsbilarna till del. I första hand gäller det Porsche Motorsports tävlingsbilar samt företagets "Experience Centers" världen över där man bland annat anordnar förarutbildningar.

Det kan vara en indikation på att literpriset initialt blir väldigt högt. Syftet med pilotprojektet i Chile ska dock vara att "visa vad som är tekniskt möjligt", säger Porsches utvecklingschef Michael Steiner till LA Times. Det betyder inte heller att man gör avkall på sin satsning på elbilar.

– **Elektromobilitet är av** högsta prioritet på Porsche. E-bränslen för bilar är ett värdefullt komplement till det - om de produceras i delar av världen där det finns ett överskott av hållbar energi. De är ytterligare ett element på vägen mot minskade koldioxidutsläpp, säger Porsches vd Oliver Blume i ett pressmeddelande.

– E-bränslen kan användas i förbränningsmotorer och laddhybrider och kan använda befintliga nätverk av bensinstationer. Genom att använda dem kan vi bidra ytterligare till att skydda klimatet.



[Porschebossen: Nej, 911 blir inte elektrisk än på ett tag](#)



[BMW satsar på att göra bränsle av koldioxid](#)



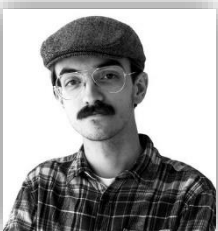
[VW-chef: Förbränningsmotorn har en lång framtid](#)



[Guide: Nya alternativa bränslen som räddar förbränningsmotorn – och miljön](#)



[Audi kör igång tester med e-bensin](#)



**Wiggo Björck**

## 14. Elon Musk: Konsumtionen av el fördubblas med elbilar.

PUBLICERAD: 03 DEC 2020, KL 16:40.

Fler och fler elbilar på våra vägar ökar behovet av klimatvänlig el. Men Teslas vd Elon Musk förutspår att det tar minst 20 år att byta ut hela bilparken till elbilar. När det sker kommer efterfrågan på el att fördubblas vilket i sin tur ökar behovet av energilagring i batterier.



Teslas vd Elon Musk förändrade en hel bilvärld när han för tio år sedan visade elbilen [Tesla Model S](#). Nu rusar alla konkurrenter åt samma håll som Musk och omställningen från bensin- och dieslbilar drivs av behovet att minska klimatpåverkan från transportsektorn.

Det säljs ungefär 80 miljoner nya bilar per år och med en genomsnittsalder på varje bil på mellan 10 och 15 år kommer det att dröja innan vi alla kör med el som bränsle. Elon Musk tror att det kommer att dröja minst 20 år innan dagens bilpark är helt utbytt mot elbilar.

I ett tal inför den tyska mediakoncernen Axel Springer tittade Elon Musk i spåkulan. Enligt Teslas vd kommer omställningen av elbilar att öka behovet av el och för att inte påverka klimatet negativt måste den elen komma från kärnkraft, sol, vind och andra förnybara energikällor. Med det följer ytterligare ett ökat behov av batterier för att kunna lagra energin.

### Bygger fabrik i Tyskland

– Det är som med telefoner, det kommer att ta tid att byta ut alla, det kommer att ta två decennier. Vi byter ut cirka fem procent av bilparken per år, sa Musk.



*Teslas nuvarande modellpalett. Från vänster: Model S, Model X, Model 3 och Model Y.*

Tesla bygger sin fjärde batterifabrik i Tyskland [där Elon Musk också vill ta plats bland elbolagen](#). I Tyskland finns också en stor industri för vindkraft som kommer att behöva komplettera sina anläggningar med batterier för energilagring i framtiden.

Elon Musk fick frågan om han kommer att köpa någon av konkurrenterna i bilbranschen då hans eget Tesla Inc (tidigare Tesla Motors) värderas så högt.

Enligt Musk är det inte aktuellt med något övertagande mot någons vilja men om något bilföretag tycker att ett samgående är en bra lösning är Musk beredd att diskutera frågan.

Tidigare i år fick franska PSA-gruppen ett klarttecken från EU:s konkurrensmyndighet att gå samman med italienskamerikanska Fiat/Chrylser [för att skapa världens fjärde största bilkoncern med totalt över 20 varumärken](#).

Tidigare har General Motors nämnts som en tänkbar partner för Tesla Inc. GM har dock i höst inlett en rejäl satsning på elbilar och även produktion och utveckling av batterier för att försöka utmana Tesla. GM har också träffat ett samarbetsavtal med elbilstillverkaren Nikola.

Att försäljningen av elbilar rusar i Europa och Kina kan dock tyda på att Elon Musk tittar åt et hållet snarare än till sin egen hemmamarknad för en eventuellt expansion.

**JAN-ERIK BERGGREN**

## SVENSKA DAGBLADET

### 15. Skoda Citigo-E – en perfekt pendlarbil.

Rolf Gildenlöw.

Publicerad 2020-12-01.

I väntan på Skodas version av elbilen ID.3, som VW just lanserat, kan det här kanske vara ett vettigt alternativ. Inte lika smart men mycket billigare. Heller ingen bil för långresor men 25 mil på el gör Citigo-E till en perfekt pendlarbil.



*I bra väder och med anständig fart kommer man 25 mil med Skoda Citigo-E innan det är dags att ladda om.*

Det är en mera modern el-Skoda på väg till de svenska handlarna nu i dagarna – Enyaq – byggd på samma MEB-plattform (Modulare E-antriebs-Baukasten) som VW ID.3, men den kommer i sitt enklaste utförande att kosta 448 000 kronor. Den har en räckvidd på 39 mil. Vill man ha Enyaq med det stora batteriet, som ger 51 mils räckvidd, sticker priset iväg med ytterligare 100 000 kronor.

Men Enyaq är förstås en lite större och mera användbar bil än Citigo-E. Så frågan man som elbilsspekulant får ställa sig är väl vilka behov man egentligen har? Hur stor är familjen? Hur långt är det till jobbet och sommarstugan? Var bor släkt, vänner och bekanta?

**Jodå, nästa år** kommer även en mindre Skoda-modell, också byggd på MEB-plattformen, precis som det kommer både Seat- och Audi-modeller med samma teknik under skalet. Och Ford! VW har nämligen tecknat ett samarbetsavtal med den amerikanska tillverkaren kring just MEB-tekniken.



*Så här års sätter kylan käppar i hjulen och sänker räckvidden rejält.*

Volkswagen investerar just nu miljardbelopp i sin elbilsoffensiv. Den tyska koncernen kalkylerar med att till 2025 nå en årlig produktionstakt på tre miljoner helt eldrivna bilar. Till dess ska man ha hunnit lansera fler än 50 modeller med eldrift. Vid slutet av 2022 kommer mer än 30 miljarder euro att ha investerats i e-mobilitet.

**I och med** elektrifieringen av Skodas lilla Citigo har nu den bensindrivna versionen tagits bort ur programutbudet. Nu är det bara sladd som gäller. Samtidigt fick bilen en smärre facelift. Bokstavligen. Eftersom elmotorn inte behöver kylning så är grillen bara kosmetika.

Även om Skoda Citigo-E är baserad på den äldre NSF-plattformen så är batterierna även här paketerade under golvet, vilket ger en låg tyngdpunkt och stabila köregenskaper. Och den är fortfarande framhjulsdreven – bilarna som baseras på den nya MEB-plattan är bakhjulsdrivna.



*Den tvära aktern drar upp mycket damm och smuts.  
Här är dock testbilen nytvättad för fotograferingens skull.*



*Framsätet har en överraskande bra komfort. Baksätet däremot är inte avsett för fullvuxna.*

Drygt 12 sekunder från stillastående till 100 kilometer i timmen är inte så imponerande men de första 10–15 meterna slår den faktiskt de flesta vanliga bilar när trafikljusen slår om till grönt.

Och det beror förstås på att en elmotor ger maximalt vridmoment redan från första sekunden medan en konventionell förbränningsmotor först måste komma upp i varv.

Toppfarten är begränsad till 130 kilometer i timmen. Fast å andra sidan – vad ska du med mer prestanda till när du ingenstans i Sverige får köra fortare än 120?



*Bilen har bara en växel men med knapparna Eco och Eco+ kan man påverka elförbrukningen.*



*Fullt i tanken, enligt mätaren till höger. Fast inte med bensin utan med el. Mätaren till vänster visar förbrukning i blått och laddning i grönt. Toppfarten är begränsad till 130 kilometer i timmen.*

Om du tänkt dig att kunna smyga fram ljudlöst i stadstrafiken med din elbil så kan du glömma det. Numera är det lag på att även elbilar måste surra, för att varna fotgängare och cyklister.

Så vid hastigheter mellan 5 och 22 kilometer i timmen alstras ett artificiellt motorljud, lagom högt för att oskyddade medtrafikanter och pickande duvor ska höra att du kommer.



*Elmotorn är liten och innehåller få rörliga delar som kräver service och underhåll.*



*Under golvet i det blygsamma bagageutrymmet döljer sig nödvändiga sladdar och laddaggregat.*

**Batterikapaciteten** ska enligt WLTP-körcykeln ge en räckvidd på 25 mil. Fast det stämmer inte så här års när temperaturen sjunker under nollstrecket. När batteriet är fullt, enligt bilens egen mätare, anges räckvidden i vår bil till drygt 19 mil. Då kan man välja två sparlägen, Eco respektive Eco+, där räckvidden i det sistnämnda läget ökar ett par mil. Förutom nämnda sparlägen kan man med växelspaken aktivera fem bromsenergiåtervinningslägen för att maximera räckvidden.

Vid en publik snabbladdare fylls batteriet till 80 procent på en timme. Med en laddbox hemma tar det 4–5 timmar.

**När jag kopplade** bilen till ett vanligt vägguttag hemma i garaget behövdes det drygt 10 timmar för att ladda fullt.

Via en app som installeras i mobiltelefonen kan laddningen vid den egna laddboxen förprogrammeras, startas och avbrytas.

Via den kan man även styra luftkonditioneringssystemet och komma åt bilens status och kördata. Med appen går det också att få hjälp med att hitta till närmaste publika laddstation.



*Bilen har bara en växel men med knapparna Eco och Eco+ kan man påverka elförbrukningen.*

## Specifikationer | Skoda Citigo-E IV

<b>Grundpris:</b>	268 400 kr (minus 60 000 kr i bonus).
<b>Förbrukning:</b>	14,8 kWh/100 km (WLTP).
<b>Räckvidd på el:</b>	252 km (WLTP).
<b>Koldioxidutsläpp:</b>	0 g/km (WLTP).
<b>Kväveoxidutsläpp:</b>	0 mg/km (WLTP).
<b>Motor:</b>	Elektrisk.
<b>Kraftöverföring:</b>	1-växlad, framhjulsdreven.
<b>Batteri:</b>	Litiumjon 36,8 kWh.
<b>Laddtid 100 procent:</b>	(11 kW) ca 4 tim.
<b>Laddtid 80 procent:</b>	(100 kW) ca 1 tim.
<b>Skatt:</b>	360 kronor.
<b>Max effekt:</b>	83 hästkrafter.
<b>Max vridmoment:</b>	212 Nm 0–2 750 varv/min.
<b>Tjänstevikt:</b>	1 235 kg.
<b>Längd/bredd/höjd:</b>	3,60/1,65/1,48 meter.
<b>Bagageutrymme:</b>	250–923 liter.
<b>Acceleration 0–100 km/h:</b>	12,3 sekunder.
<b>Toppfart:</b>	130 km/h.

### Motor/växellåda Betyg: 4 av 6

En tämligen beskedlig elmotor på 83 hästkrafter och en enkel transmission med en enda växel. Dock finns det ett par lägen för att motorbromsa och därmed generera elström. Eco och Eco+ sänker motoreffekten – och stänger av luftkonditioneringen.

### Ekonomi: Betyg: 4 av 6

Bra pris efter 60 000 kronor i miljöbilsbonus. Låg skatt och om suget efter miljöbilar håller i sig kan man förvänta sig ett hyggligt andrahandsvärde.

### Miljö: Betyg: 5 av 6

Nollutsläpp. Hur miljövänlig elproduktionen sedan är beror förstås på var man laddar, men svensk el är mestadels ”ren”. Räckvidden sjunker i takt med att det blir kallare ute.

### Köregenskaper: Betyg: 4 av 6

Trots att bilen är byggd på en lite föråldrad plattform är den överraskande underhållande att köra. Känns trygg även vid lite tuffare tag, mycket tack vare batteriernas placering och den därmed låga tyngdpunkten.

### Säkerhet: Betyg: 3 av 6

Bara tre stjärnor i Euro NCAP:s krocktest är förstås lite av ett bottennapp, men en så här liten bil är nästan alltid i underläge vid en kollision, särskilt i ett land som Sverige där de flesta medtrafikanterna kör betydligt större bilar.

### Helhet: Betyg: 4 av 6

En supermiljöbil med en prislapp som gör det möjligt för fler att åka eldrivet. 25 mils räckvidd om vädrets makter är milda. Kul och enkel att köra, men inte gjord för fullvuxna där bak. Knapert krocksäkerhet.

## Två rivaler



### **Honda E**

370 200 kronor. 136 hk.



### **Volkswagen E-Up**

273 600 kronor. 83 hk.



## 16. Det här är nya Ducati Monster.

AV BOBBY GREEN.

2020-12-03 KL 11:20.

Ny men behåller arvet



**FILM:** <https://youtu.be/80rZmm-manl>

Sedan 1993 har Ducati tillverkat Monster och nu presenteras nästa generation. Den här har uppdaterats på alla fronter med ny design, ny motor och lägre vikt än tidigare. Samtidigt lovar tillverkaren att Monster-karaktären ska vara där precis som förr.

Den främre ramen som är i aluminium sitter fast i motorn och den väger bara tre kilo. Den tidigare fackverksramen vägde 4,5 kilo. Den var i mina ögon dock snyggare och det som fick Monster att se lite speciell ut. Totalt har cykeln bantat 18 kilo jämfört med Monster 821. Den bakre ramen, svingen och fälgarna bidrar tillsammans med en viktsänkning på 5,2 kilo. Torrvikten för hojen anges till 166 kilo. Motorn är en Testastretta på 937 kubik och den ger 111 hästar vid 9250 varv och 94 newtonmeter i vrid vid 6500 varv. Den har quickshift-växellåda som gör att du kan växla utan att använda kopplingen. Vidare får hojen traction control, wheelie control, launch control och självklart även ABS-bromsar.

Till Sverige kommer nyheten i slutet av mars nästa år och på prislappen står det då 123.900 kronor. Läs allt om den på länken nedan.

via [Ultimatemotorcyclingducati.com](https://www.ultimatemotorcyclingducati.com) +

## Klassiker

### 17. Paolos finaste Fiat.

Publicerad 2020-12-03 kl 8:30.

TEXT Mårten Carlsson.

På Genevesalongen 1971 stod en Fiat 130 som inte alls såg ut som en Fiat 130.



Fiat 130 hade premiär 1969 och det var en påkostad modell. Här fick man en V6 konstruerad av självaste Aurelio Lampredi med antingen femväxlad låda eller automat. Ett chassi med MacPhersonstrutar både fram och bak, torsionsfjädring fram, spiraler bak och ventilerade skivbromsar runt om.

Men man saknade något . en snygg coupé så som 2300S som hade lagts ner innan introduktionen av 130.

Det kunde man inte vara utan och 1971 visades den eleganta 130 coupé upp.

Men den stod i Pininfarinas monter. Främst var det den talangfulle formgivaren hos Pininfarina, Paolo Martins verk. Han hade ansvarat för både in och utsida på 130 coupé och bilen kom att byggas hos Pininfarina.

Den nya coupén hade en rad saker som ännu inte fanns på berlinan, som den större 3,2 liters V6:an på 165 hästkrafter, Vidare var interiören helt egen - ett litet tag. För senare under 1971 hamnade den även i sedanmodellen. I coupén skiljde det sig dock åt med ratt, dörrsidor och säten.



Fiat 130 coupé var stilriktig i sin kantiga strama sjuttiotalselegans. Paolo Martin gjorde även Rolls Royce Camargue som bär en del av samma formspråk. Han lämnade dock Pininfarina redan 1971. Han nästa uppdrag blev - Peugeot 104!

Fiat 130 coupé fick leva ett år längre än sedanen, sista årsmodell var 1977 och så gjordes det blott 19 stycken av den. Den var aldrig menad att vara någon volymmodell, utan en exklusiv bil för finsmakare. Totalt blev det 4491 stycken enligt Pininfarins räkning.

Men så gjorde man två specialare också, efter Paolo Martin lämnat firman.

Maremma var en rymlig vagn på sportkombitemat eller snarare en Gran Turismokombi, som gjordes i tre exemplar 1974. Året efter gjordes en elegant fyrdörrarsbil som kallades Opera i ett exemplar





## 18. Romain Grosjean om den fruktansvärda kraschen i Formel 1.

Anders Nilsson, 2020-12-02.

**Klarade sig mirakulöst undan allvarliga skador i helgens Formel 1-lopp.**



**FILM:** [https://youtu.be/ZQ7\\_En2xEm4](https://youtu.be/ZQ7_En2xEm4)

**Efter den fruktansvärda kraschen i samband med starten i Bahraíns GP i Formel 1, har nu Romain Grosjean gjort sin första intervju. Enligt honom själv mår han bra och kan röra sig utan problem.**

Nu har det gått ett par dagar sedan den fruktansvärda kraschen som inträffade i samband med starten i Bahraíns GP i Formel 1. Fransmannen Romain Grosjean kraschade in i barriären i 220 km/h och utsattes för 50 g.

Bilen slets itu och började brinna, vilket numera är extremt ovanligt i Formel 1. Cockpiten hade kilats fast i barriären. Som tur var kunde fransmannen snabbt komma ut ur sin bil och fick enbart brännskador på händerna och undvek dessutom några frakturer.

Grosjean kommer få stanna på sjukhus minst en dag till och kommer missa helgens race på samma bana, men han är förhoppningsvis tillbaka till säsongsfinalen i Abu Dhabi.

I en intervju med [franska Tf1](#) skämtade han att hade Musse Pigg-händer, på grund av sina bandage, men att han annars mårde bra och inte hade några problem att röra sig.

Grosjean minns tillbaka till kraschen och hans omedelbara tankar efter olyckan och erkände att de 28 sekunderna, från kraschen fram tills dess att han var ute från bilen, kändes betydligt längre.

– Jag vet inte om ordet mirakel existerar eller om det kan användas, men i alla fall skulle jag säga det inte var min tid att dö, sade Romain Grosjean till Tf1.

– Det kändes mycket längre än 28 sekunder. Jag kunde se mitt visir bli orange, jag såg flammor på vänster sida om bilen. Jag tänkte på många saker, inklusive Niki Lauda, och jag tänkte att det inte var möjligt det skulle sluta så, inte idag. Jag kunde inte sluta min tid i Formel 1 på det här sättet, säger Romain Grosjean.

### **LÄS MER: [Experten om Lewis Hamilton: "Insatsen är enastående"](#)**

Han berättade att han var tvungen att ta sig ut för sina barns skull. Han lade sina händer på bilens chassi och kände tydligt hur de brändes.

Fransmannen berättade även för Tf1 att hans femårige son tror att han har magiska krafter och att han tror att Grosjean har en magisk kärlekssköld som skyddar honom.

Romain Grosjean erkände att han sannolikt behöver prata om traumat efter en sådan dramatisk olycka eftersom han fruktade att han skulle dö.

Han sade att han var mer rädd för sin familj och sina vänners skull än sig själv.

– Jag tror att det kommer finnas psykologiskt arbete att göra eftersom jag såg döden i vitögat.

Han tackade för alla meddelanden han fått, men sade att han var angelägen att komma tillbaka till bilen i tid för Abu Dhabis GP och för att få avsluta sin Formel 1-karriär på ett annat sätt. Det är sedan tidigare klart att Romain Grosjean inte kommer köra i Formel 1 nästa säsong.

– Det finns en känsla av glädje att vara vid liv, att se saker och ting annorlunda. Det är nästan som en andra födelse. Att komma ut ur elden den dagen är något som kommer märka mitt lev för alltid. Det har varit många människor som visat mig kärlek och det har rört mig mycket, ibland blir jag lite tårögd.

### **LÄS ÄVEN: [Marcus Ericsson om årets säsong i USA: "Jag hade farten för att vinna race men kvalen var för dåliga"](#)**



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar**

**[Namnet Schumacher är tillbaka i Formel 1](#)**

**[Experten om Lewis Hamilton: "Insatsen är enastående"](#)**

**[Racingstjärnan död efter krasch i 270 km/h](#)**

**[Brittiskt Formel 1-team återuppstår](#)**



## 19. Felix Rosenqvist om segern: "Vi vann utan att ha tur eller rätt strategi".

Anders Nilsson.

2020-12-03.

Talar om säsongen i Indycar och om nya teamet inför nästa år.



**Trots att han tog sin första seger i Indycar har säsongen varit frustrerande för Felix Rosenqvist. Farten har varit där, men av olika anledningar har resultaten inte gått hans väg. Nu har han skrivit på ett nytt stall och verkar optimistisk inför framtiden.**

Säsongen i Indycar för Felix Rosenqvist har varit mycket upp och ned. Han tog sin första vinst i Indycar-serien, men ändå är han missnöjd med säsongen. Det var nära att han fick en drömstart. I premiären kämpade han om segern på ovalen i Texas, men med tio varv kvar kraschade han bilen in i muren och förhoppningarna gick i kras.

– Jag blev sexa i mästerskapet förra året och elva det här året. Det är inget man siktar på, men det viktiga är att farten har funnits där. Det är lätt att hamna efter i Indycar, om man inte kommer i mål. Det var för många race där vi inte kom i mål av olika anledningar. Det var en sur säsong men som hade mycket potential, säger Felix Rosenqvist.

När Bytbil når Felix Rosenqvist är han hemma i Monaco och han verkar trots den inkonsekventa säsongen vara tillfreds med tillvaron. Till nästa säsong lämnar han stallet Chip Ganassi och har skrivit på för konkurrerande Arrow McLaren SP. Felix Rosenqvist har de två föregående säsongen varit en del av Chip Ganassis organisation i Indycar. De tillhör en av de så kallade Big Three, Chip Ganassi, Penske och Andretti Motorsport, de tre största stallen i Indycar.



*Felix Rosenqvist när han bekräftades för Indycarstallet Arrow McLaren SP.*

– Det känns bra, det har varit klart ett tag. Man måste ha det nu för tiden, ha allt klart några månader innan säsongen startar, så att man hinner lära känna teamet och den nya organisationen, men även börja jobba på vissa saker man vill förbättra. Det är riktigt kul att få komma till ett nytt team och jag tror att det är ett långsiktigt bra val. Det finns mycket energi och hunger att komma upp och slåss mot de tre stora teamen, säger Felix Rosenqvist och fortsätter:

– McLaren känns som en kanonorganisation, med mycket skratt och bus, lite annan stämning än Ganassi, båda är väldigt bra team, men McLaren är annorlunda på ett kul sätt tycker jag.

#### **Var det ett alternativ att förlänga med Chip Ganassi?**

– Jag vill inte gå in på detalj hur förhandlingarna var, men det var absolut ett alternativ att fortsätta med Chip Ganassi. Det var egentligen inget som var dåligt med min position jag hade, utan det var en ny möjlighet som fanns och jag tog den. McLaren ville också ha mig. Kontraktet var slut och vi var öppna för att göra något annat. Det är sånt som händer ibland, säger Felix Rosenqvist.

I och med att Felix Rosenqvist lämnar Chip Ganassi kommer han inte längre vara stallkompis med [Marcus Ericsson, som har förlängt kontraktet med teamet](#).

– Man vet aldrig hur det kommer bli med teamkompisar. Jag har haft turen i min karriär att ha väldigt schyssta teamkompisar och Marcus är definitivt en av dem. Vi har hängt ganska mycket sedan vi började köra i Indycar, så det var inget man tänkte på innan säsongen. När vi blev teamkompisar kändes det naturligt att vi blev ännu mer tightare. Men på banan fightas man på som vanlig, där är det inga konstigheter. Det har varit ett kul år och vi har kommit bra överens. Vi har varit tre killar (Scott, Marcus och Felix reds anm) som haft kul på banan. Det har varit bra dynamik i teamet.



*Felix i ett test med Arrow McLaren SP.*

### **Vad för intryck har du av Patricio O'Ward, din nya stallkompis?**

– Pato (Patricios smeknamn, reds anm) är en väldigt rolig karaktär. Han är rolig, skämtar mycket, bjuder på sig själv, och är en annan karaktär än med Marcus eller Scott. De flesta i Ganassi är ganska tillbakadragna, vi pratar kanske inte överdrivet mycket, men Pato pratar hela tiden. På banan är han en enorm talang. Det ska bli kul att se hur vi jämför oss och vad jag kan lära mig av honom, om jag kan ta mig till en annan nivå tack vare det här, men även hur mycket kan jag lära honom. Vi kommer få jobba tight ihop eftersom vi är så få förare jämfört med tre eller fyra förare i andra team. Jag tror att vi kommer kunna ha ett bra samarbete.

Årets höjdpunkt för Felix del var hans första vinst i Indycarserien på Road America, där han körde ikapp just Patricio O'Ward med två varv kvar av loppet och brottade sig förbi honom.

Felix efter sin vinst på Road America. **Foto:** [www.felixracing.se](http://www.felixracing.se)

– Vinsten är en självklar höjdpunkt. Den visade att vi vann utan att ha tur eller rätt strategi och visade även vilken fart vi har, om vi är en situation där vi kan slåss om vinsten.

### **Vad kan du göra bättre till nästa säsong?**

– Det finns massor att förbättra. Just det att komma in i säsongen och ta poäng i början av säsongen. Det har alltid inträffat saker i början av de åren jag har kört. Det har alltid varit på slutet av säsongen som momentumet har kommit.

– Sedan är ovalerna en svag punkt hos mig. Det blev mycket bättre i år. Ett av de stora målen i år, har varit att få mer fart och ta fler poäng på ovaler. Det blev mycket bättre. Se bara i Texas. Även om det var en mardrömsstart på säsongen eftersom jag kraschade med 10 varv kvar när vi slogs om ledningen, så kändes körningen ganska bra, där kommer jag fortsättas att utvecklas. Det är nästan ingen förare som är färdigutvecklad på ovalerna. Kan man slåss om topp sju där, kan man slåss om mästerskapet.

**Vad är det som är så svårt med ovalracing?**

– Det är som att sätta sig in i en ny sport. Det finns inte så mycket man kan ta med sig från vanlig racing. Kvalen kanske är ganska lika. I racet måste du strategiskt ta dig upp genom fältet och även lära dig slipstreaming. Det är många saker som är väldigt svåra eftersom det är så få tävlingar på ovaler.

– Du kan inte testa gränserna, för då kraschar du direkt. Kör du tio centimeter utanför spåret är det som is och muren nästa. Det är svårt att ha självförtroende och testa nya grejer. Det finns inga stora marginaler för misstag.

**Hur är det att köra en Indycarbil?**

Indycarbilen är väldigt kul att köra, jag tror att de flesta uppfattar det så. Super Formula, som jag tidigare körde, är en snabbare bil, men Indy är roligare. Det finns ingen servostyrning, och därför är det fysiskt jobbigt för att köra. Bilen har lite downforce och då händer alltid något rent körmässigt, överstyrning eller understyrning. Man måste anpassa körningen för att få till ett bra varv.

– Dessutom är banorna speciella, det finns stadsbanor, ovaler, och vanliga banor. De skiljer sig mycket från varandra. Lägg sedan till indycarbilen med 700 hästar på de banorna som är annorlunda jämfört med Europa, det är tjusningen.

– Ta till exempel stadsbanan i Detroit. När man går på banan och ser hur hoppig den är, tror man knappt att det ska gå att köra där. Det är rätt häftigt att man gör det. Varje racehelg är utmanande på olika sätt.

**Har du någon favoritbana?**

– St. Petersburg. Jag gillar stadsbanor, de har alltid varit en favorit. De ger en enorm adrenalinkick, i kombination med goda minnen och väldigt roliga banor. St Petersburg har många inbromsningar och många av kurvorna måste man maximera banbredden, det är coolt.

Inför säsongsavslutningen i St Petersburg körde Felix med en handskada som påverkade honom. Han fick skadan i samband med en kamp med Charlie Kimball under loppet på Indianapolis i oktober.

– Jag fick en spricka i andra metacarpalbenet och även en led på höger sida av handen är skadad. Vi smällde ihop med framhjulen och ratten fick en rejäl fart. Den smällde till baksidan av handen. I St Pete påverkade det absolut, och ännu mer på testet i Barber.

– Jag håller mig borta från all träning med fria vikter och så vidare. Jag kör mest cykling och då går det bra, och börjar träna mer intensivt närmare inför säsongen senare, för att försäkra mig om att inte dra upp skadan.

**Vad ska du göra off season?**

– Det blir ganska lugnt, jag kommer hänga mycket i Monaco. Jag ska försöka se till så att frakturen läker ordentligt så att jag får full rörlighet i handen. Annars ska jag bara ta det lugnt och njuta av att vara tillbaka i Europa.

**Anders Nilsson**



## 20. Audi och BMW lämnar Formel-E.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-12-03, 14:03, uppdaterad 2020-12-03, 15:54.

**Elbilsserien Formel E blev inte den succé som många hoppats på. Nu hoppar Audi och BMW av. Audi satsar på Dakarrallyt och Le Mans istället.**



**Nyligen meddelade Audi** att de lämnar Formel E 2021 till förmån för en satsning på Dakarrallyt

och FIA World Endurance Championship. Nu går BMW ut med att de också lämnar Formel E efter 2021 års säsong.

BMW motiverar sitt beslut med att de vill satsa allt på sitt mål få sälja en miljon elbilar fram till utgången av 2021.

**Under 2021**, som blir den sista säsongen, kommer Maximilian Günther och Jake Dennis att köra för BMW.



*Audis elektriska ökenracer.*

**Audis tävlingsbil inför 2022 års säsong** av Dakarrallyt kommer att vara eldriven, men ha en liten förbränningsmotor som räckviddförlängare för att klara av de långa etapperna i öknen.

Det är första gången Audi tävlar off road sedan [Walter Röhrl slog rekord upp för Pikes Peak](#) i en Audi Quattro S1 1987.

**Audi kommer också att återvända** till FIA WEC och dess legendariska deltävling Le Mans som man [tog farväl från 2016](#) för att istället tävla i just Formel E. Den nya klassen man ska tävla i heter Le Mans Daytona Hybrid (LMDh) och delas med den amerikanska IMSA-serien.

Toyota och Peugeot kommer också att delta och det ryktas om att Porsche och Lamborghini har planer på att vara med. LMDh ska bli toppklassen i WEC parallellt med den [länge omtalade hyperbilsklassen Le Mans Hypercar](#).



### [Ny EU-lag kan göra motorsport olagligt – kan innebära slutet för motorsport i Europa](#)



### ["Flash": Kan elmotorsport ersätta dagens motorsport?](#)



### [Jan "Flash": Är svensk motorsport på väg att kvävas?](#)



**Magnus Fröderberg**



21. Rattmuff på.



**FILM:** <https://youtu.be/7QplcbLkNP8>

**SLUT**