



Citroën C6

**Sedan 2006 har jag utfärdat "Bilbrevet" men nu är det slut med detta.
Tack för mig!**

Roger

1. Storaffären är i hamn.
2. Då lanseras Volvos nya elbil.
3. Dags att avliva älgtestet.
4. Grönt ljus för jätteaffären mellan PSA och FCA.
5. SsangYong till salu.
6. Teslas populära tillval blir prenumeration.
7. Tesla kan snart låta andra elbilar ladda på Superchargers.
8. Helomvändningen: Då kommer Apples självkörande bil.
9. Jaguar J-Pace blir nya eldrivna flaggskeppet.
10. Aston Martin tillbaka i Sverige.
11. Ford Mustang Mach-E Har galopperat in i Sverige.
12. Porsche satsar på syntetiska bränslen.
13. Maseratis motorcyklar.
14. Klistrig asfalt retar upp bilförare på riksväg 66.
15. Rallybil i ständig utveckling.
16. Rickard Rydell om Formel 1-säsongen 2020.
17. En cykel monteras ihop.



1. Storaffären är i hamn – Volvo Cars köper Upplands Motor.

Av Patrik Lundin, publicerad 2020-12-22, 13:59.

Volvo Cars köper Upplands Motor och Bra Bil och siktar på att sälja 50 procent av bilarna digitalt 2025.



I början av september kom nyheten om att [Volvo Cars vill köpa den Stockholmsbaserade återförsäljaren Upplands Motor](#) och Bra bil. Det enda som stått i vägen för det förvärvet är ett godkännande från Konkurrensverket. Myndigheten har nu gett sitt godkännande till affären och Volvo Cars tar över Upplands Motors verksamhet.

Volvo Cars vill modernisera och uppgradera det sätt som kunderna köper deras bilar. Att skapa en egen återförsäljningsverksamhet är enligt Volvo ett stort kliv i den riktningen. Med den kan Volvo testa och leda en omvandling till en mer digital kundupplevelse.

"De digitala och fysiska platserna som våra kunder besöker när de köper, leasar, prenumererar på eller servar sin Volvo ska hänga ihop och sätta kunden i fokus. Det är vi som ska röra oss runt våra kunder, inte tvärtom. Volvo Cars planerar att använda verksamheten som en förebild för hela landet, i ett pågående förändringsarbete tillsammans med sina befintliga återförsäljare i hela Sverige", säger Volvo Cars Sveriges vd Jon Wakefield.

Nu tar ett enligt Volvo ett "långsiktigt utvecklingsarbete" vid och verksamheten på Upplands Motor och Bra Bil kommer att pågå som vanligt utan påverkan för vare sig kunder eller anställd personal, skriver Volvo Cars i ett pressmeddelande.

I november blev det också klart att [Volvo Cars säger upp återförsäljaravtalet med Bilia](#), efter ett 90-årigt samarbete.

–Bilaffären är föremål för en global transformation och vi är övertygade om att Bilia även i framtiden kommer att ha en central roll. Då Bilia har haft ett långvarigt och utvecklande samarbete med Volvo förväntar vi att även framöver hitta samarbetsformer för att tillsammans utveckla tjänster som överträffar våra gemensamma kunders förväntningar och behov, sade Per Avander, vd och Koncernchef för Bilia då.



[Klart: Bilia slutar sälja Volvo-bilar](#)



[Volvo Cars satsar stort – köper Upplands Motor](#)



Patrik Lundin



2. Då lanseras Volvos nya elbil.

Anders Nilsson 2020-12-22.

Blir den andra renodlade elbilen från den svenska biltillverkaren.



Volvo Cars kommer presentera sin andra renodlade elbil i början av nästa år, men än så länge är detaljerna om modellen få.

[Volvo](#) Cars kommer att avslöja den andra medlemmen i elbilsfamiljen den 2 mars 2021 rapporterar [Automotive News Europe](#).

Förra året sade den svenska biltillverkaren att de skulle debutera med en renodlade elbil varje år fram till 2025, vilket är när de vill att batterdrivna modeller ska stå för halva försäljningen, medan hybrider resten av försäljningen.

Volvo har avslöjat få detaljer om den nya modellen som ska visas upp i början av mars, men den kommer baseras på CMA-plattformen, samma som första elbilen, [XC40 Recharge](#). Enligt Håkan Samuelsson, Volvo Cars vd, [ska den vara mer strömlinjeformad än XC40 Recharge](#).

LÄS MER: [Kinesiska Volvokusinen fångad på bild – i Sverige](#)

– Vi kommer hålla er lite i mörkret tills vi visar bilen, men jag lovar att det kommer bli en mycket snygg bil, sade han till Automotive News Europe.

Den nya modellen kommer inte vara en efterträdare till kombin [Volvo V40](#), som konkurrerade i ett prissegment under där Volvo vill vara.

I början av 2019 sade Lex Kerssemakers på Volvo Cars att efterträdaren till Volvo V40 skulle ha en högre markfrigång på grund av den extra höjden som hjälper till att rymma batterierna som behövs för att skapa en helelektrisk version.

I år har biltillverkaren som mål att 20 procent av den globala försäljningen ska bestå av elektrifierade bilar. Majoriteten av den kommer vara laddhybrider eftersom att Volvo fortfarande slutför lanseringen av XC40 Recharge.

LÄS ÄVEN: [Volvo: "Vi behöver ändra designen på kommande elbilar"](#)



Peugeot 3008 har lanserats i Sverige



Nästa generationens elbil från Toyota blir en SUV



Volkswagen planerar billigare elbil – offerar flera modeller



Konceptet Mercedes-Benz EQC 4x4² – en bil av ytterligheter



3. Alrik: Dags att avliva älgtestet.

Av Alrik Söderlind.

Publicerad 2020-12-21, 14:00.

Älgtestet har alltså gjort fantastiskt mycket för den aktiva trafiksäkerheten men nu är det föråldrat och fullständigt verklighetsfrämmande. Däremot är det fortfarande extremt bra på att skapa rubriker och alltså för lockande för att sluta upp med.



Toyota RAV4 laddhybrid är Årets Testbil och Årets Bil enligt auto motor & sport. En riktig bra bil som vi absolut rekommenderar. I Teknikens Värld skriver däremot chefredaktör Marcus Engström på ledarplats: "Köp inte nya Toyota RAV4 laddhybrid, och har du råkat göra det redan så kräv att du ska få lämna tillbaka den, innan du skadar dig själv eller någon annan i trafiken. ... Jag utgår från att det blir försäljningsstopp och en riktig återkallelse."

Teknikens Värld har kört Toyota RAV4 laddhybrid i det så kallade älgtestet där man simulerar en skarp undanmanöver. Bilen sladdar vilt trots antisladdsystemet. Så illa att man alltså varnar för ett köp.

Vilken tidning ska man tro på?

Jag har jobbat på Teknikens Värld under tio år och gjort älgtester massvis med gånger. Sladdat vilt och kört på två hjul med högbyggda bilar. Vi höll också på med det på auto motor & sport för en massa år sedan.

Älgtestet är julafton för biltestare eftersom skillnaderna mellan bilar ofta är väldigt stora. Vissa rinner igenom fint, andra sladdar eller går upp på två hjul och ytterligare andra får problem med styrningen. Det var framför allt fallet på den gamla tiden då styrningen hade hjälp av en hydraulpump och trycket inte räckte för snabba ratt rörelser i följd.

Men det måste väl vara extremt bra att detta verkligen uppmärksammas, eller hur?! Men, påstår jag, älgtestet har spelat ut sin roll. När bilar inte hade låsningsfria bromsar och inte heller antisladdsystem var paniksituationer mycket farligare. Då var det chassi och styrning som avgjorde om bilen gick att kontrollera i nödsituationer.

Älgtestets stora och omvälvande bidrag till utvecklingen av bilismens säkerhet skedde givetvis när Mercedes A-klass välte. Den hade inte något ESP-system som kunde bromsa in bilen och häva sladdar. Närmast över en natt fick A-klass det då dyra och avancerade systemet från Mercedes finare modeller. Älgtestet fick ESP att snabbt bli standardutrustning, vilket sannolikt räddat liv och förhindrat olyckor.

I älgtestet kör man genom en konbana i låt säga 70 km/h för att plötsligt väja kraftigt och 13,5 meter senare få in bilen i en ny konbana. Sidoförflyttningen är på runt två meter, och det hela går i teorin ut på att undvika älgen som plötsligt uppenbarar sig på vägen. Ytterligare elva meter senare ska bilen svänga tillbaka till den ursprungliga filen.

Det här är möjligtvis okej som en avancerad övning i aktiv säkerhet OM det inte vore för att föraren under hela manövern håller jämn gas. Det faller på sin egen orimlighet, ingen fortsätter att hålla gasen nere i en panikartad undanmanöver. Att testerna dessutom ofta görs på flygfältsvass asfalt med väldigt hög greppnivå – gör det mindre relevant.

Jag kan givetvis inte bevisa det, men påstår att 99,99999 procent av alla som plötsligt upptäcker en fara också ställer sig på bromsen, eller åtminstone lättar på gasen. Att sänka hastigheten är alltid det viktigaste. I värsta fall kan någon ta inspiration från de här testerna och försöka gasa sig igenom en farlig situation.

Bromsar du hårt i 70 km/h står du stilla långt innan bilen behöver svänga tillbaka till ursprungsfilen. Där Teknikens Värld är extremt upprörda över att RAV4 sladdar vilt skulle den i verkligheten vara parkerad. Men så säger någon att man inte vill stå stilla i mötande fil och det är givetvis rätt. Lätta då lite på bromsen och sväng tillbaka lugnt och tryggt.

Sedan förstår jag inte upprördheten över några km/h hit och dit. Alla bilar når sin skarpa gräns, om den finns vid 63 eller 73 km/h, vad har det för verklig betydelse? Alla bilar är ju enligt testet "livsfarliga" i 85 km/h – livsfarliga!!!

Älgtestet har alltså gjort fantastiskt mycket för den aktiva trafiksäkerheten men nu är det föråldrat och fullständigt verklighetsfrämmande. Däremot är det fortfarande extremt bra på att skapa rubriker och alltså för lockande för att sluta upp med.

Jag läser vidare i Teknikens Värld där man skriver om RAV4:s vägegenskaper: "Vi kör på allt från nyligen lagd asfalt till några av de sämsta grusvägarna som testlaget någonsin trafikerat, men RAV4 är förvånansvärt oberörd. Den har ett lugn i sitt rörelsmönster och ger därmed trygghet till oss bakom ratten." Betyget för köregenskaper blir 8 av 10 möjliga.

DET är en bra utvärdering av RAV4:s vägegenskaper – men långt ifrån spektakulär. Att råda ägarna till att lämna tillbaka sina bilar, nej jag orkar inte kommentera det. Jo förresten, låt mig citera de sista orden i TV:s ledartext: "Gör om, gör rätt."

Eller varför inte: Sluta.



Alrik Söderlind, chefredaktör

4. Besked i dag: Grönt ljus för jätteaffären mellan PSA och FCA.

Publicerad 2020-12-21 kl 14:09, text Erik Söderholm.

14 olika bilmärken samlas i samma koncern när Peugeot/Citroën bildar en allians med Fiat/Chrysler. Nu ger EU tummen upp – med vissa motkrav.



En av bilhistoriens största sammanslagningar är på väg att bli verklighet. EU ger nu grönt ljus för att franska PSA får slås samman med Fiat/Chrysler, med vissa motkrav.

Det är en tidig julklapp för den nya jättekoncernens blivande styrelseordförande John Elkann. Samarbetet går under namnet Stellantis och målet är att köra om Renault/Nissan för att bli Europas andra största bilkoncern.

Aktieägarna ska rösta om sammanslagningen i slutet av januari, men att EU nu ger grönt ljus innebär att ett viktigt potentiellt hinder är undanröjt. Ledningen vill spara 60 miljarder kronor årligen genom att slå samman koncernerna.

För Fiat/Chrysler kan samarbetet också innebära att avtalet om att [betala Tesla för att "åka snålskjuts"](#) på den amerikanska elbilstillverkarens låga utsläppssiffror för att på så sätt undvika EU-böter eventuellt kan skrotas. Peugeot/Citroën ligger nämligen en bra bit under kravnivån.

Stellantis får en mängd olika bilmärken under samma flagg inklusive Ram, Jeep, Peugeot, Alfa Romeo, Fiat och Citroën, men även märken som underpresterar i form av DS, Dodge, Lancia, Chrysler och Maserati.

Samarbetet kan bara bli verklighet om Stellantis går med på vissa motkrav från EU. Bland annat ska samarbetet om att bygga transportbilar tillsammans med Toyota fortsätta, och konkurrerande företag ska få möjlighet att reparera och serva transportbilarna – det är inget Stellantis får ensamrätt för.

5. Uppförsbacke för SsangYong – nu till salu.

JAN-ERIK BERGGREN PUBLICERAD: 22 DEC 2020, KL 09:27.

Koreanska biltillverkaren SsangYong Motor som flera gånger försökt etablera en import av bilar till Sverige har stora ekonomiska problem. Efter att ha missat att betala ett lån har SsangYong ansökt om konkurs.



Efter ett år med kraftigt vikande försäljning har SsangYong Motor ansökt om konkurs. Den koreanska biltillverkaren – med indiska Mahindra som stor ägare – missade att betala en delbetalning på ett lån på drygt en halv miljard kronor och hade inget annat val än att vända sig till den koreanska staten.

Bland långgivarna till SsangYong finns JPMorgan Chase, Bank of America och BNP Paribas.

Indiska bilkoncernen Mahindra, som äger 74,65 procent av SsangYong, plågas av den ekonomiska krisen och har under en lång tid letat efter köpare till SsangYong, men utan framgång.

Bara i år har försäljningen av SsangYong-bilar minskat med närmare 20 procent till strax under 100 000 bilar.

SsangYong har ansökt om en rekonstruktion som ger dem tre månader att komma överens med långgivare om en väg framåt. Indiska Mahindra köpte SsangYong 2010 men har inte lyckats få fart på försäljningen.

Redan i september fick företagsledningen i Mahindra okej från sina aktieägare att försöka göra sig av med ägandeskapet i SsangYong.



En SsangYong Rodius från 2004.

Startade 1954

Så om någon är sugen på att köpa en biltillverkare så finns verkligen chansen nu. I Sverige säljs SsangYong-bilarna [Tivoli](#), [XLV](#), [Rexton](#) och Musso där den senare är en pickup.

SsangYong Motors grundades redan 1954 och har sedan dess en lång tradition av att tillverka en rad olika fordon. 1991 tecknade SsangYong ett avtal med Mercedes som gav den rätten att använda Mercedes-modeller som grund för ett utökat modellprogram. För 20 år sedan inleddes arbetet med att bygga en export av bilar till Europa.

2010 köpte indiska Mahindra tre fjärdedelar av SsangYong men trots en stor inhemsk marknad i Indien blev det aldrig några större försäljningsvolymmer för koreanerna.

Nu ser den snabba investeringstakten med krav på elektrifiering och teknik för självkörande bilar och kraftigt vikande försäljning under coronapandemin att knäcka SsangYong Motor en gång för alla.

JAN-ERIK BERGGREN



[SsangYongs eldrivna koncept e-SIV är presenterat](#)
[Tar sig 45 mil på en laddning](#)



[SsangYong lanserar den nya suven XLV](#)
[Rullar ut i hallarna i slutet av månaden](#)



[Ssangyong Chairman presenteras inom kort](#)
[Sugen på en dyr fuskmerca?](#)

6. Elon Musk bekräftar: Teslas populära tillval blir prenumeration.

Publicerad 2020-12-21 10:35, text Erik Söderholm.

Snart kan Teslaägarna välja mellan att "hyra" vissa funktioner som gör bilen mer självkörande eller betala en engångskostnad.



Flera biltillverkare har börjat erbjuda möjligheten att prenumerera på tillval. BMW har till exempel öppnat för att ["hyra ut" tillval som rattvärme och adaptiv farthållare](#), och Audi tänker sig att bilägarna ska kunna köpa tillfällig tillgång till exempelvis Matrix LED-strålkastare enbart under korta perioder istället för att alltid ha tillgång till tekniken.

Att erbjuda funktioner och finesser med en månadskostnad istället för en engångskostnad kommer förmodligen bli ännu vanligare framöver och även Tesla ska börja använda den lösningen för tillvalet "Total självkörningsförmåga".

Istället för att betala engångskostnaden på 77 700 kronor – som enligt Tesla kan bli ännu dyrare framöver när nya funktioner blir tillgängliga – ska bilägarna alltså kunna prenumerera på funktionerna.

"Istället för att betala engångskostnaden ska bilägarna kunna prenumerera på funktionerna"

Nu bekräftar Teslachefen Elon Musk att tillvalet ska erbjudas som en prenumerations-tjänst [med start "tidigt 2021"](#). Bilägarna kommer förmodligen kunna välja mellan att betala per månad eller per år.

Exakt vad tillvalet ska kosta är dock inte bekräftat.

För Teslas del är det mer rimligt att erbjuda tillvalet som en prenumeration än som ett engångstillägg. Mjukvaran uppdateras över tid och argumentet är därför att det är mer rimligt att bilägarna betalar löpande för att få tillgång till uppdateringarna än att en engångskostnad ska ge tillgång till systemet för all framtid.

Teslaägarna ska dock kunna köpa tillvalet för en engångskostnad även i framtiden, och Elon Musk har sagt att det kommer förbli det mer ekonomiska valet. Men prenumerationen skulle kunna vara ett alternativ för den som till exempel leasar sin bil.

Relaterade artiklar:



[Tesla blir mer självkörande – och skruvar upp priset](#)
[Samtidigt höjs priset för tillvalet som kan ta över körningen.](#)



[Tesla i blåsväder igen: Autopilot inte självkörande](#)
[Kallas för vilseledande – ingen bil kan än så länge köra helt själv.](#)



[Tesla stäms för Autopilot: "Håller inte vad de lovar"](#)
[Dras inför domstol för vilseledande marknadsföring.](#)



[Nytt test avslöjar bästa assistanssystemen – Tesla och Volvo får bakläxa](#)
[Tesla och Volvo får bakläxa.](#)

7. Bomben: Tesla kan snart låta andra elbilar ladda på Superchargers.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-12-21, 13:13

Elon Musk twittrar om att samtal förs med andra tillverkare om att tillåta laddning på superchargers för andra elbilar.



En av de stora uppsidorna med Tesla är onekligen det synnerligen väl utbyggda Superchargernätverket. Med det är det egentligen inga som helst problem att göra långresor med sin Tesla, ens över landsgränser. I somras nådde man milstolpen 2.000 superchargerstationer runt om i världen, och i höstas kunde man stoltsera med 20.000 snabbladdare. Den tredje generationens Supercharger kom till [Sverige i år och den kan leverera upp till 250 kW laddning.](#)

I dagsläget är det bara Teslaägare som kan använda sig av Superchargernätverket. Men på sikt kan det möjligtvis komma att ändras. Det flagga i alla fall Teslas vd Elon Musk för på twitter.

Det började med att den kände youtubern Marcus Brownlee ställde sig frågan på twitter vad som hindrar andra tillverkare att nappa på Teslas erbjudande om att anslutats till Superchargernätverket. Han undrar om det beror på otillräcklig teknik, dolda avgifter eller stolthet?

Elon Musk svarade på den tweeten med att samtal förs med någon eller några tillverkare men att detta görs under radarn. Det är dock avslutningen som är intressant. Elon Musk skriver: "Superchargers håller på att göras tillgängliga för andra elbilar".

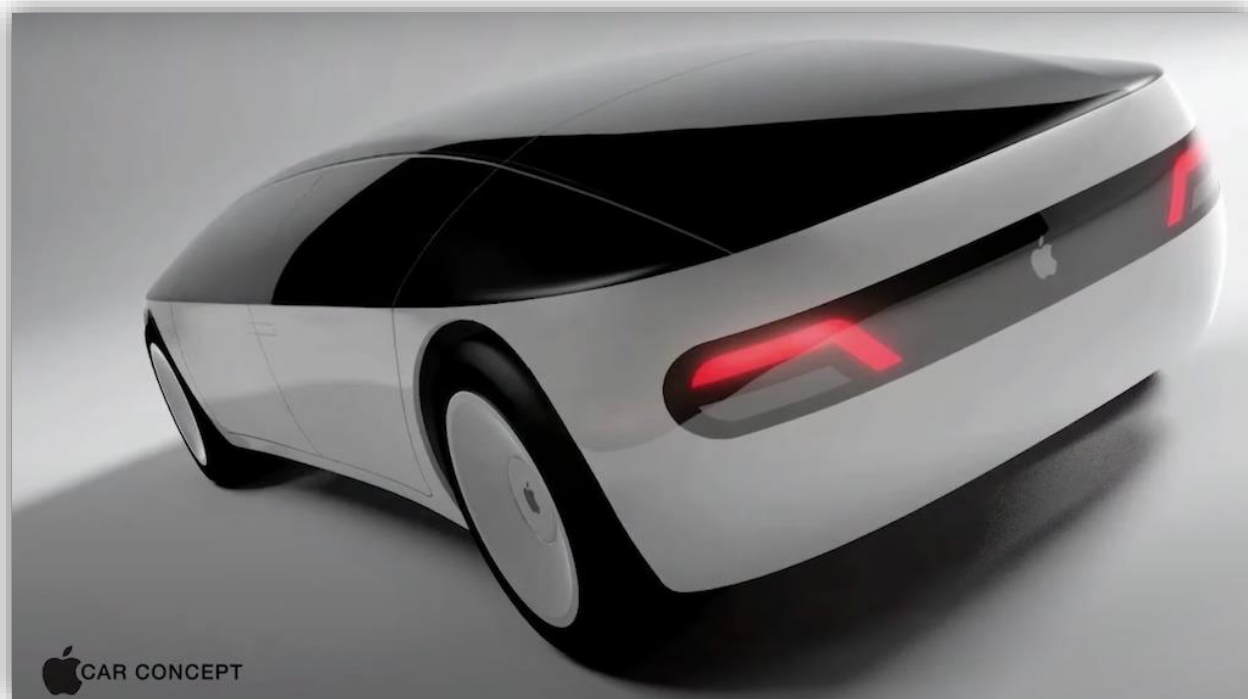
[Nu kan du ladda din Tesla i 250 kW – Supercharger V3 öppnad i Stockholm](#)

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

8. Helomvändningen: Då kommer Apples självkörande bil.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-12-22, 11:55.

Project Titan verkade skrinlagt – nu drar ryktena igång på nytt.



Hur

Apples bil kommer att se ut när den är klar är än så länge oklart. Här är en gissning.

[Elbilar Självkörande bilar Självkörande bilar](#)

Det började tisslas och tasslas om att teknikjätten Apple skulle ge sig in på bilmarknaden redan 2014. Men de senaste åren har det varit tyst om "Project Titan", som bilprojektet kallas, [och vi kunde 2017](#) rapportera om att planerna skrinlagts.

Men nu verkar Apple plockat upp den självkörande bilen ur skrinet igen, [rapporterar Reuters](#) och hänvisar till anonyma källor på Apple med god insyn i Project Titan.

Enligt de källorna är siktet inställt på att redan 2024 presentera en självkörande elbil med banbrytande batteriteknik. Det är just batteritekniken som ska vara den centrala delen i Apples satsning, vilken kommer "dramatiskt" sänka kostnaderna för batterier samtidigt som räckvidden skall förlängas.

Om det rör sig om ett solid state-batteri, alltså ett batteri med en fast elektrolyt, låter vi vara osagt. En bil med ett sådant batteri väntas [Toyota visa upp någon gång under nästa år](#).

Än så länge är uppgifterna vaga, men enligt Reuters är det inte mycket som tyder på att Apple själva skall bygga bilfabriker, utan tillverkning och montering kommer i så fall göra av en extern aktör.

Apple ska heller inte utveckla all självkörningsteknik på egenhand. LIDAR-tekniken ska exempelvis utvecklas på annat håll.

9. Jaguar J-Pace blir nya eldrivna flaggskeppet.

AV BOBBY GREEN.

2020-12-22 KL 14:40.

Kommer baseras på samma plattform som kommande XJ.



Jaguar C-X17 Concept

Jaguar Land Rover har som mål att i framtiden bara tillverka elbilar. Idag finns suven I-Pace i utbudet men detta ska om ett tag utökas med ytterligare en större SUV - J-Pace. Den kommer att baseras på samma plattform som nästa generation XJ och blir precis som den en helt eldriven modell.

Rykten säger att J-Pace kan få batteripack på upp till 100 kWh och räckvidd på upp till 48 mil. Utseendemässigt ska den hämta en del från I-Pace men även från F-Pace. Denna ska enligt uppgift bli flaggskeppet bland de eldrivna modellerna. Mindre eldrivna modeller ska dock finnas med i framtidens planer.

Jaguar Land Rover ska investera en miljard pund i utvecklingen av elbilar och den framtida tillverkningen ska ske på fabriken i Castle Bromwich.

[Rykte - Jaguar kan bli ett elbilmärke inom tio år](#)
[Kanske ändrar inriktning](#)

[Eldriven Range Rover och Jaguar XJ presenteras snart](#)
[I oktober och november](#)

[Harry Metcalfe testar Jaguar I-Pace](#)
[Stämmer räckvidden på pappret?](#)



10. Aston Martin tillbaka i Sverige.

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2020-12-21, 15:18.

Aston Martin får ny en officiell återförsäljare i Sverige. Vi ställde några snabba frågor till Johan Mårtensson på Semler Premium Sweden, som ligger bakom satsningen.



Aston Martins återtag i Sverige sker i samband med lanseringen av märkets första suv DBX.

Aston Martin är tillbaka i Sverige. Detta efter en tid av ovisshet efter det avslutade samarbetet med Callisma. Nu tar Semler Premium Sweden över. Bakom företaget står Johan Mårtensson som även har hand om Lamborghini Malmö.

Vilken rolig nyhet, Johan! Hur ser tidsplanen ut?

Tack! Vi öppnar ett tillfälligt showroom med kontor på Convendum Stockholm (Kungsholmen) strax efter årsskiftet. Där blir det två bilar i utställningen, en DBX och en Vantage V8. I juni öppnar vår helt nya fullserviceanläggning i Järfälla, i ett helt nytt område nära Järfälla Hyrkart.

Men då blir det större antar jag?

Absolut, det är en anläggning på 4 200 kvadratmeter i två våningar. Det ger även plats för ytterligare varumärken men vilka det blir får jag återkomma till senare ...

Just nu håller vi på att tillsätta personal. Rekryteringen tar fart efter årsskiftet och vi söker allt från sälj- till verkstadspersonal. Mer information kommer att finnas på astonmartin-stockholm.com. Vi har redan utsett vår filialchef och det är Fredric Palmqvist som bland annat jobbat med Maserati på Autoropa i fem år. Han är som klippt och skuren för detta.



Johan Mårtensson.



Anläggningen i Järfälla utanför Stockholm slår upp portarna i juni 2021.

Förutsatt att läget tillåter stor öppningsfest, kan vi förvänta oss Lance Stroll och Sebastian Vettel bland gästerna?

Ha ha! Det hade varit underbart, jag är själv F1-nörd och har inte missat ett race på 20 år. Och allt detta med att Aston Martin blir ett F1-team var inte klart när mina förhandlingar med fabriken började. Men det är bara positiva nyheter. Vad som däremot är klart är att Aston Martin kommer att transportera hit några riktigt exklusiva och speciella bilar till lanseringen.

Tajmingen är verkligen bra, speciellt med nya DBX. Har du kört den?

Nej, men demobilen kommer vilken dag som helst. Jag har beställt en i British Racing Green med kopparfärgade fälgar. Hur snygg som helst!

Hur ska ni arbeta för att öka kännedomen kring Aston Martin?

Jag tror att de flesta känner till märkets historia. Men vi har en plan för att föryngra målgruppen, ordentligt. Fram till nu har den genomsnittlige köparen varit 62 till 75 år. Planen är att sänka detta genom att erbjuda F1-resor, körning på Silverstone samt trackdays på svenska banor som Ljungbyhed och Mantorp.

Härligt, lycka till med projektet. Avslutningsvis, vad önskar du dig i julklapp?

Oj! Ja får man drömma står väl en F1-resa till Monaco högt upp på listan. Det vore något!

[Aston Martin räddas räddas av miljardär - Geely snuvade på affären](#)

[Förnuft & Känsla – Aston Martin Vantage](#)



11. Ford Mustang Mach-E Har galopperat in i Sverige.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2020-12-21, 09:25.

Första exemplaret registrerades förra veckan – har en räckvidd på 40 mil. Det första exemplaret av Mustang Mach-E i Sverige blev en vit AWD Standard Range.



Ford Mustang Mach-E är något av en vattendelare. Vissa menar att det är klokt av Ford att låta deras första elbil rida på (förlåt) det starka varumärke som Mustang är. Andra tycker att det är helgerån att sätta Mustang-epitet på en fyrdörrars eldriven suv.

Vad man än tycker så är bilen ett faktum – som nu har kommit till Sverige.

En vit Ford Mustang Mach-E AWD, Standard Range med registreringsnummer CBM25N registrerades den 12 december och ställdes på den 17. Ägare är föga förvånande Ford Motor Company AB, enligt [car.info](https://www.car.info).

Tilläggsnamnet Standard Range innebär att bilen är utrustad med det mindre av de två batterialternativen, 75 kWh brutto- och 68 kWh nettokapacitet. Räckvidden är 40 mil, enligt WLTP-körcykeln.

Standard Range innebär 269 hk och 580 Nm, och 0–100 km/h är avklarat på 5,6 sekunder.

Ford Mustang Mach-E AWD, Standard Range sitter näst längst ned i modell hierarkin och har en billigare modell under sig, och två dyrare över sig. Nedan ser du de svenska priserna.



Svenska priser:

Modell:	Räckvidd WLTP:	Pris:
Ford Mustang Mach-E RWD, Standard Range	44 mil	Från 574.900 kronor.
Ford Mustang Mach-E RWD, Long Range	61 mil	Från 649.900 kronor.
Ford Mustang Mach-E AWD, Standard Range	40 mil	Från 644.900 kronor.
Ford Mustang Mach-E AWD, Long Range	54 mil	Från 734.900 kronor.



[Svenska priser på Ford Mustang Mach-E](#)



[Officiell: Ford Mustang Mach-E – galopperande elsuv](#)



Patrik Lundin



12. Porsche satsar på syntetiska bränslen.

Anders Nilsson 2020-12-21.

Porsche ska samarbeta med Siemens Energy och andra företag i ett pilotprojekt där klimatneutrala syntetiska bränslen på en industriell skala från vindkraft ska produceras.



[Bytbil har tidigare skrivit om](#) att [Porsche](#) inte kommer utveckla [911](#) som en elbil, utan letar efter samarbeten att producera syntetiska bränslen med. Nu kommer Porsche bland annat samarbeta med Siemens Energy som ska bygga en vindkraftpark för 36 miljoner euro (cirka 366 miljoner svenska kronor) i Magallanes-provinsen, södra Chile, rapporterar [Automotive News Europe](#). Parken ska producera ekobränslen i en process som använder förnybar energi, vatten och koldioxid som huvudinput, och syre som huvudutsläpp.

Slutprodukten är ett syntetiskt bensin som är 90 procent mindre kolintensiv än sin petroleumbaserad motsvarighet, samtidigt som den är kompatibel med existerande infrastruktur och bilar.

Idén kan användas på kuster där det blåser mycket och projektets mål är att producera syntetiskt bränsle 2026, som ska kosta 1,5 euro (15 kronor) per liter. Det kan jämföras med att i Tyskland så kostar bensinen 1,3 euro (13 kronor) per liter idag. Målet är att producera 130 000 liter till Porsche 2022, som biltillverkaren kommer betala 20 miljoner euro för. Två år senare ska projektet skala upp till 55 miljoner liter.

Under pilotfasen har Porsche ett exklusivt kontrakt att köpa bränslet, som initialt planeras att användas i dess Experience center, men även inom dess motorsportsektion. Porsche forskar på uppdrag av [Volkswagengruppen](#).

– Elektromobilitet har högsta prioritet hos Porsche. E-Fuel för bilar är ett värdefullt komplement till dem, om de produceras i delar av världen där ett överskott av hållbar energi finns tillgängligt”, säger Porsches VD Oliver Blume i ett uttalande.

LÄS MER: [En miljon Porsche Cayenne har tillverkats](#)

Porsche sade att e-bränslen kan användas i förbränningsmotorer och laddhybrider, och kan användas i det beninftiga nätverket av bensinstationer.

Kritikerna till projektet hävde dock att syntetiska bränslen är väldigt ineffektiva och måste subventioneras kraftigt och för prioriteras för former av transport, exempelvis fartyg och flygplan som inte så enkelt kan minska utsläppen.

LÄS ÄVEN: [Elbilsracet: Porsche Taycan Turbo S mot Tesla Model S Performance](#)

Relaterade artiklar



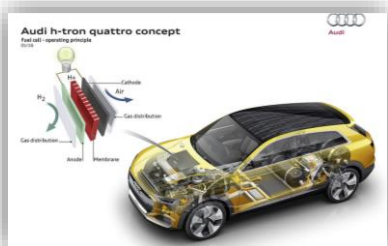
[Porsches vd: Inte aktuellt med 911 som elbil](#)



[En miljon Porsche Cayenne har tillverkats](#)



[10 bilar som samlare bör köpa nästa år](#)



[Svenska supertekniken kan slå ut elbilar](#)

Klassiker

13. Maseratis motorcyklar.

Publicerad 2020-12-21 kl 7:07.

Text Mårten Carlsson.

En kort period på femtioalet byggde Maserati även motorcyklar.



Det var egentligen en avdelning inom Maseratigruppen, som tillverkade batterier och eldetaljer som kom att stå för tillverkningen.

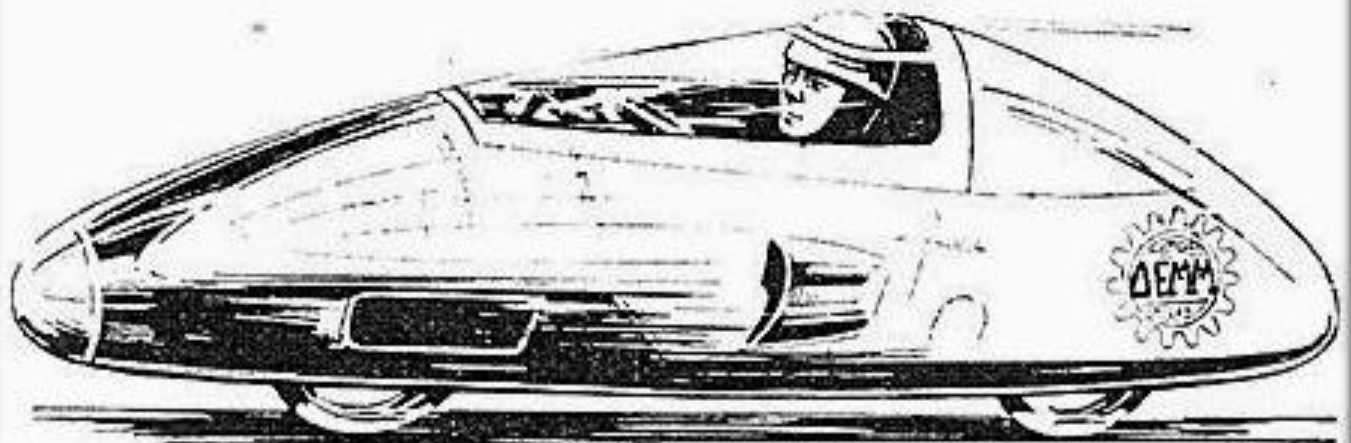
Firman hade det krångliga namnet Società Anonima Fabbrica Candele Accumulatori Maserati, och hade satts upp 1947 för tillverkning av batterier, lampor och elutrustning för fordon.

Det var strängt taget inte Maseratis egna motorcyklar heller, då man köpte upp Italmoto i Bologna 1953. Dom i sin tur hade baserat sina motorcyklar på DKW:s modeller. Man hade från början tre modeller, två 125cc tvåtaktare och en större 160cc fyrtaktare. Från början höll man till i Italmotos lokal i Bologna, men flyttade rätt snart hela produktionen till Modena.

Senare kompletterades det med 175 respektive 250 maskiner och 1956 kom en liten 50cc i sortimentet. En racermoped som hette T2, men kallades Rospo, paddan. Den utvecklades till en mer civiliserad moped, samt en trehjulig 'ciclocarro' lastmoped.

1958 hade man ett dussin modeller i produktion, export gick till både Sydafrika och Nordamerika. Men så kom ekonomiska bakslag inom Maseratigruppen, biltillverkningen höll på att gå under, man drog sig ur formel 1, och för motorcyklarnas del blev konkurrensen svår. MV Augusta, Moto Guzzi och dom andra körde om Maserati.

1960 byggdes de sista motorcyklarna med den berämda treudden som symbol.

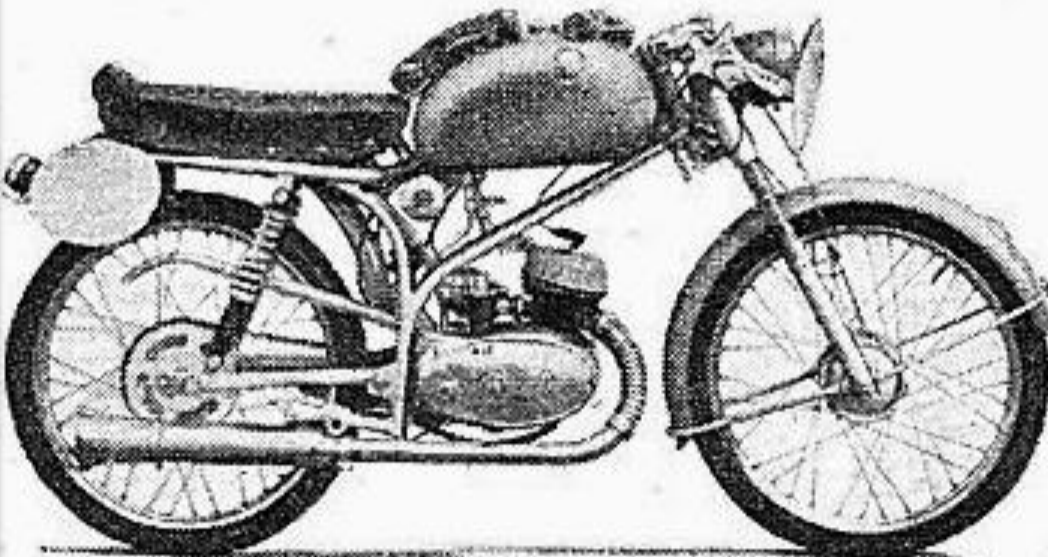


SEE THE AMAZING DEMM TORPEDO 49 c.c.

The actual machine which broke 24 world records in the 50, 75 and 100 c.c. classes at Stand N.79 at the Motor Cycle and Cycle Show, Earls Court, 15th-22nd November. 50 c.c. CLASS "DEMME" RECORDS—10 miles 7' 8" 3/5. Speed 135 km. Previous record 122 km. 100 km. 42' 12" 1/5. Speed 142 km. Previous record 128 km. 1 hour. Speed 143 km. Previous record 129 km. Also—a special 49 c.c. Demm racer, 2-stroke with special exhausts and cyl. head at the inclusive price of £125 incl. P.T. and a 49 c.c. Demm 4-stroke at £95 incl. P.T. on Show at Stand N.79.

OVER-THE-COUNTER 50 c.c. PRODUCTION RACER

New Racing Machine made by Maserati now available in this country



This Maserati racing model once run-in over 500 miles will reach 110 k.p.h. (approx 70 m.p.h.)

MASERATI

**50/T2/S.S.
(SUPER SPORTS)**

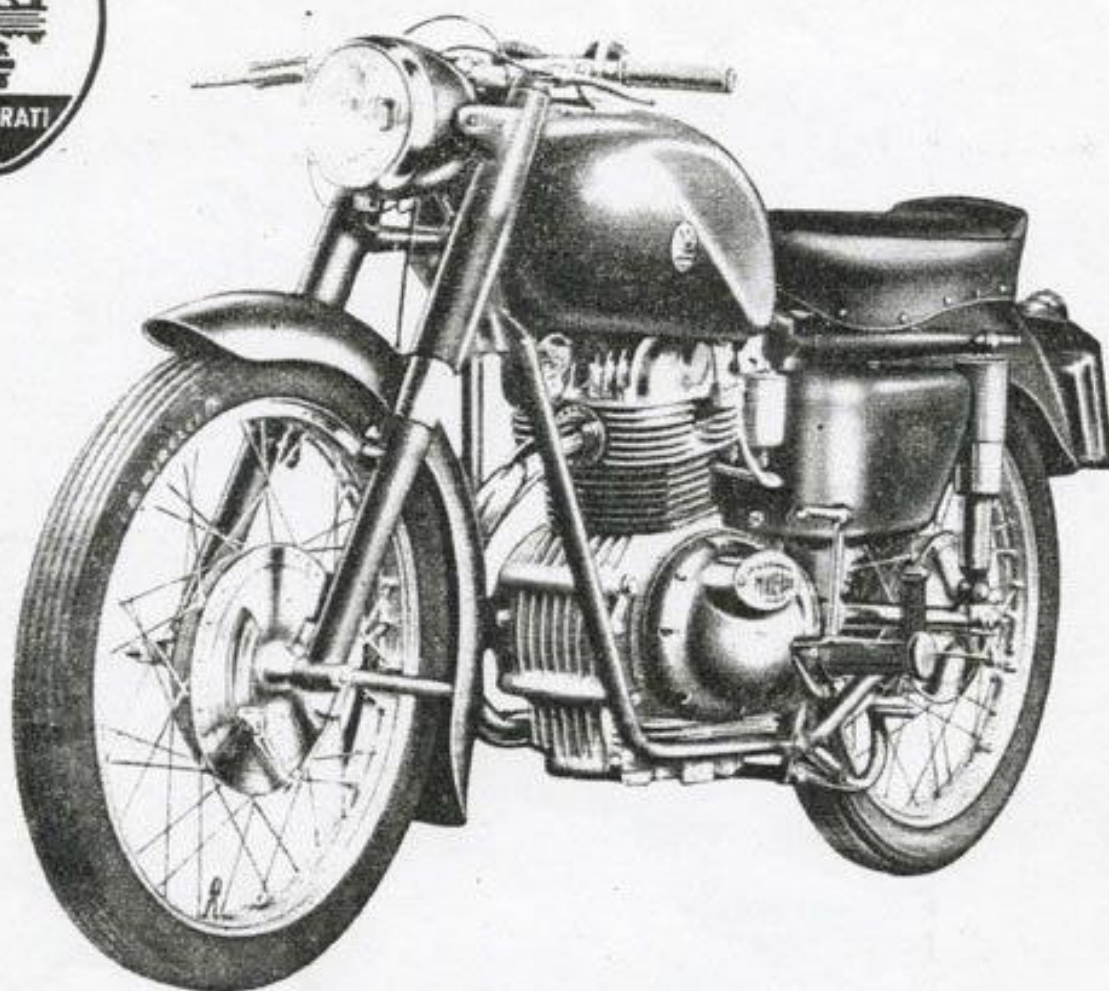
This model specially prepared for racing, with its 50 c.c. 2-stroke engine which develops 3 B.H.P., has 3 gears, twist grip control chain transmission; swinging-arm rear suspension, hydraulically damped, double closed tube cradle frame, telescopic front forks; two full-width hubs. **£112-5-6**

Also a 75 c.c. ROAD MODEL
£124-15-0 inc. P.T.

Apply to Sole Importer:
G. NANNUCCI
NANNUCCI SHOWROOMS
8 Windmill Street, London, W.1. MUS 8851

Dicembre 1954

MOTOCICLISMO

GOMME **PIRELLI**

La nuova **MASERATI 175 cc.**
presentata unitamente ad altri nuovi tipi al
XXXII Salone del Ciclo e Motociclo di Milano

Prodotta dalla Fabbrica Candele Accumulatori **MASERATI** S. p. A. - Modena (Italia)



Maserati 160 1954



Läs mer om:

[Hon var första kvinnan i F1](#)

[Maria Teresa de Filippis var den första kvinnan i Formel 1. Ett år före sin död vid 89 års ålder gjorde hon den här vackra och tänkvärda reklamfilmen för sitt forna märke, Maserati.](#)

[Maserati Biturbo 1981–1990](#)

[Maserati Biturbo kostade som fem vanliga bilar i slutet av åttiotalet. Minst. Idag? Från trettio tusen. Knappast någon annanstans kostar så mycket så lite.](#)

[Grattis Maserati Quattroporte!](#)

[I dag när Niklas och Nikolaus har namnsdag passar vi även på att fira Quattroporte, Maserati Quattroporte.](#)

[Grattis Maserati Indy!](#)

[Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Vanja och Ivan har namnsdag vill vi uppmärksamma även Indy!](#)

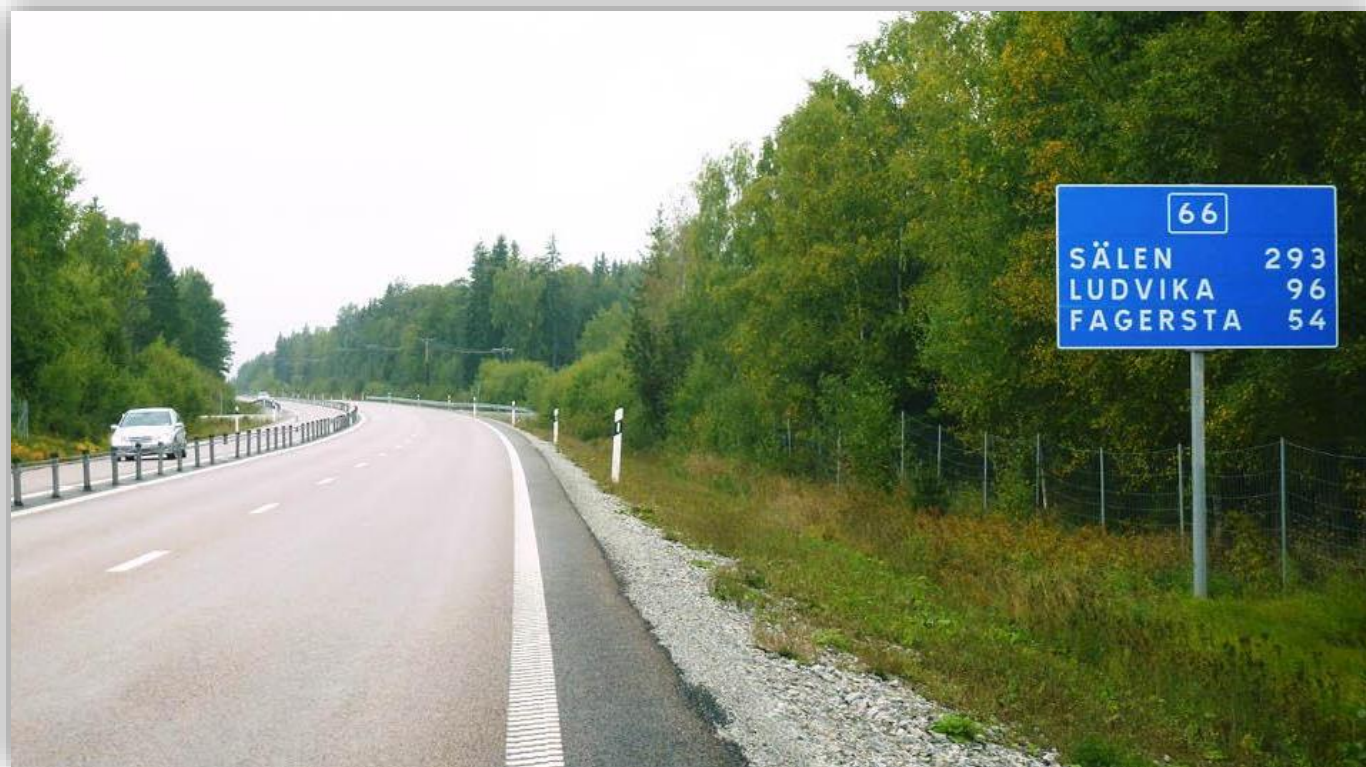
[Grattis Maserati Merak!](#)

[Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 16 januari då Hjalmar och Helmer har namnsdag hänger vi på och hyllar Maserati Merak!](#)

14. Klistrig asfalt retar upp bilförare på riksväg 66: "Ingen tar ansvar".

Publicerad 2020-12-21 kl 7:05, text Erik Söderholm

En klistrig massa som fastnar i däcken och ger allvarliga lackskador retar upp bilförarna på riksväg 66. Nu ska Trafikverket utreda vad som hänt.



Redan för två år sedan kom rapporter om ["klistrig" vägbanan på riksväg 66](#) som går från Västerås genom Dalarna mot Norge. Det var samma problem som rapporterats från [E4 utanför Sundsvall](#).

Den kladdiga beläggningen på vägen kunde lossna och fastna på bildäcken eller förvandlas till flygande stenskott som kan skada både rutor och lack. I slutet av 2018 hade Trafikverket fått in drygt 150 skadeståndsanmälningar från bilister som drabbats på väg 66 mellan Ludvika och Smedjebacken.

"Vi vet i dagsläget inte varför det har blivit så här. Tillsammans med entreprenören Peab utreder vi vad som kan ha skett. Det kan handla om klimat, temperatur, materialval, entreprenörens utförande eller vår egen beställning", skrev Trafikverket på sin hemsida.

Problemen verkar dock vara långt ifrån lösta. Nu skriver [Sveriges Radio](#) om att vägkaoset fortsätter, den här gången på riksväg 66 mellan Fagersta och Surahammar – något också Vi Bilägares läsare vittnat om.

"Ingen tar något ansvar"

Tidigare under hösten sopades vägen efter ett beläggningsarbete som Peab utfört. Men trots att vägen sopats i flera omgångar efter den första har paret som P4 Västmanland intervjuat råkat ut för både blästring och kletiga däck.

Det finns även en [grupp på Facebook](#) där bilister delat tips och erfarenheter med varandra. De senaste veckorna vittnar många om att problemen verkar vara lösta. Men innan dess duggade klagomålen om vägen och Trafikverkets hanterande tätt.

”Efter flera samtal med ytterst bristfällig information på gränsen till nonchalant blir jag tämligen upprörd. Bara hänvisningar till deras hemsida. Ingen tar något ansvar och till exempel ber mig visa upp bilen. Sedan får jag veta att det minst tar sex månader innan ev ersättning kan betalas ut”, skrev en upprörd bilägare i början av november.

En annan bilägare fick vita lackskador på motorhuven, vindrutan, framskärmarna och bakpartiet. Ytterligare en bilägare med en ny Lexus har fått bilen blåstrad och behöver lacka om bilen.

En timme längre resväg

En läsare Vi Bilägare pratat med och som pendlade mellan Västerås och Surahammar valde oftare tåg än bil eftersom vägen såg ut som den gjorde. De gånger han måste ta bilen valde han småvägar vilket innebar att han fick ”betala” med en timme längre resväg varje dag.

Det svar han fått av Trafikverket var att vägen ”förseglats”. På så sätt behöver vägen inte asfalteras om på mellan tre och fem år. Förseglingen görs med en sorts klister som inte verkar ha hårdat på rätt sätt. Det samlar på sig grus vilket klumpar ihop sig och ger stenskott, förstör fjädringen när man kör över dem i hög fart och kan ge punka, och det fastnar dessutom i hjulhusen.

Trafikverket fick vetskap om problemen i månadskiftet oktober/november i år strax efter att vägen fick ny beläggning, enligt Emanuel Alvarez på Trafikverkets presstjänst.

”Det som hänt är att bindemedlet på väg 66 mellan Surahammar och Fagersta på något sätt släppt, och när bindemedlet släpper fastnar beläggningen på däck. Vi beklagar att detta har hänt. Status är att vi tillsammans med vår entreprenör just nu utreder vad som kan vara orsaken till detta”, skriver han i ett mejlsvår.

Ett halvår för skadestånd

Hur lång tid utredningen kommer ta är oklart, och exakt vad felet beror på är för tidigt att säga. Nu inspekteras vägen löpande och sand och grus som ligger löst på vägen sopas bort. Även delar av beläggningen som eventuellt släppt sopas bort och Trafikverket har i perioder sänkt hastigheten och satt upp varningsskyltar för stenskott och slirig väg bana.

Trafikverket har fått in cirka 170 skadeärenden för vägen och de flesta har kommit in under sista veckan i oktober och första veckan i november. Rent generellt tar det dock minst ett halvår för Trafikverket att hantera en skadeanmälan och ta ställning till eventuell ersättning.

”Det är någon sorts kemisk reaktion som gör att beläggningen släpper, och vi behöver analysera de prover vi tagit från vägen för att ta reda på vad som hänt. Vi vet ännu inte när denna analys kan bli klar”, uppger Emanuel Alvarez.

Rent generellt, kan ni ”bötfälla” entreprenörer som begått den här typen av fel?

”I sådana fall finns det regleringar i avtalen med entreprenörer när det kommer till kvalitetsavvikelser. Det finns även viten om det skulle framkomma att något inte utförts av entreprenören som det ska. I det här fallet är något av detta dock inte aktuellt. Utifrån den information vi har i dag finns det inget som tyder på att entreprenören inte skulle ha skött sig.”

Läs också: [E4-resenärer bombarderade av stenskott](#)

Detta har hänt

- Slitlagret på väg 66 mellan Surahammar och Fagersta är från 2013.
- I augusti fick sträckan mellan Surahammar och Fagersta ny en ny så kallad försegling. Arbetet gjordes av Peab. Förseglingen är en förebyggande åtgärd som förlänger vägens livslängd med 3–5 år.
- Trafikverket planerar att lägga ny "riktig" asfalt, varmbeläggning, någon gång mellan 2023 och 2025. Det kan även vara aktuellt att åtgärda delsträckor på grund av för djupa spår i vägen som medför risk för vattenplaning.
- Förseglingen innebär att man sprider ut ett bindemedel (bitumen) på vägen. Sedan lägger man på ett tunt lager med sten på cirka 1/3 mm.

**Erik Söderholm****Relaterade artiklar:****[Kladdigt vägarbete skadar bilar](#)**

[Beläggningen på väg 66 fastnar i bildäck och orsakar stenskott.](#)

VINTERKAMPANJ!

**MER HÅSTKRAFTER I BILEN
MED NÅGRA KNAPPTRYCK!**

20%

BSR

The advertisement features a black background with red and white text. A central image shows a BSR car diagnostic device with a screen displaying a graph. A large white tag with '20%' is attached to the device. The BSR logo is in the bottom right corner.

15. Rallybil i ständig utveckling.

Publicerad: 2020-12-14 07:00.

Text: Emanuel Gylling.

Bilar som byggs enbart för att ta hem tävlingspokaler är oftast högtintressanta. Tänk på BMW M3, Fords Cosworth-bilar och Lancia Delta Integrale men glöm inte Mitsubishi Lancer Evolution!



EVOLUTION 3. Här i sitt råaste utförande RS, vilket betyder att flera bekvämligheter som inte behövs inom motorsporten har skalats bort.

Historien om Mitsubishis magiska Lancer Evolution börjar faktiskt inte i Japan, utan i Australien. Det var där som rallyföraren Andrew Cowan 1983 startade det som senare skulle bli Ralliart Europe, Mitsubishis team i rally-VM.

Cowan hade tidigare tävlat med Mitsubishi och 1989 gick Ralliart in för en full satsning på VM. Bilen de utmanade med var Mitsubishi Galant VR-4, och under de tre följande säsongerna låg den bakom flera segrar. Men den var lite stor och klumpig.

Till säsongen 1993 stod en ny Mitsubishi redo för rally-VM: Lancer Evolution. Bilen lanserades i oktober 1992 och för att klassas in i Grupp A skulle den tillverkas i 2.500 exemplar. Efter tre dagar var samtliga Lancer Evolution slutsålda!

Egentligen hade Mitsubishi inte gjort något direkt revolutionerande. Drivlinan från Galant VR-4 stoppades in i den mindre och nättare Lancer. Den fick en ny frontspoiler som sväljer luft till den frontmonterade laddluftkylaren, en välventilerad aluminiumhuv och en hyfsat rejäl bakvinge.

Med dagens mått mätt ser första generationens Lancer Evolution inte särskilt skräckinjagande ut. Men den är kvick. Motorn är, som i alla Evolution, den två liter stora turbofyran 4G63. I det här utförandet gav den 250 hästkrafter. Det räckte för att klara 0-96 km/h på 5,1 sekunder – galet snabbt i början på 1990-talet!



DISKRET? De tidiga Lancer Evolution var ganska milda till utseendet, åtminstone sett till vad bilarna kunde prestera. Redan 1992 var den första Evon en riktig prestandabomb med 250 hästkrafter.



SLEEPER. Sedd bakifrån är det nästan bara vingen som skiljer första Evon mot en vanlig tråk-Lancer.



GRÅTT. Designen är inte bilvärldens ballaste, och materialkänslan håller inte tysk kassaskåpskvalitet. Men Recaro-stol och Momo-ratt från fabrik säger vad det här handlar om: hårdkörning.

GSR och RS

Lancer Evolution såldes i två olika utföranden, GSR och RS. GSR är den normalt utrustade versionen med bland annat klimatanläggning och luftkonditionering, servostyrning och el-hissar. RS är allt annat än lyxig, det är kort och gott en rå och naken utrustad bil i syfte att modifieras för tävlingsbruk.

I sin tävlingsform visade det sig att Lancer Evolution var konkurrenskraftig. Faktiskt redan i debuten: Kenneth Eriksson tog en total tredjeplats i Monte Carlo-rallyt 1993! Flera pallplatser blev det, men Mitsubishi insåg förstås att det fanns ännu mer att göra.

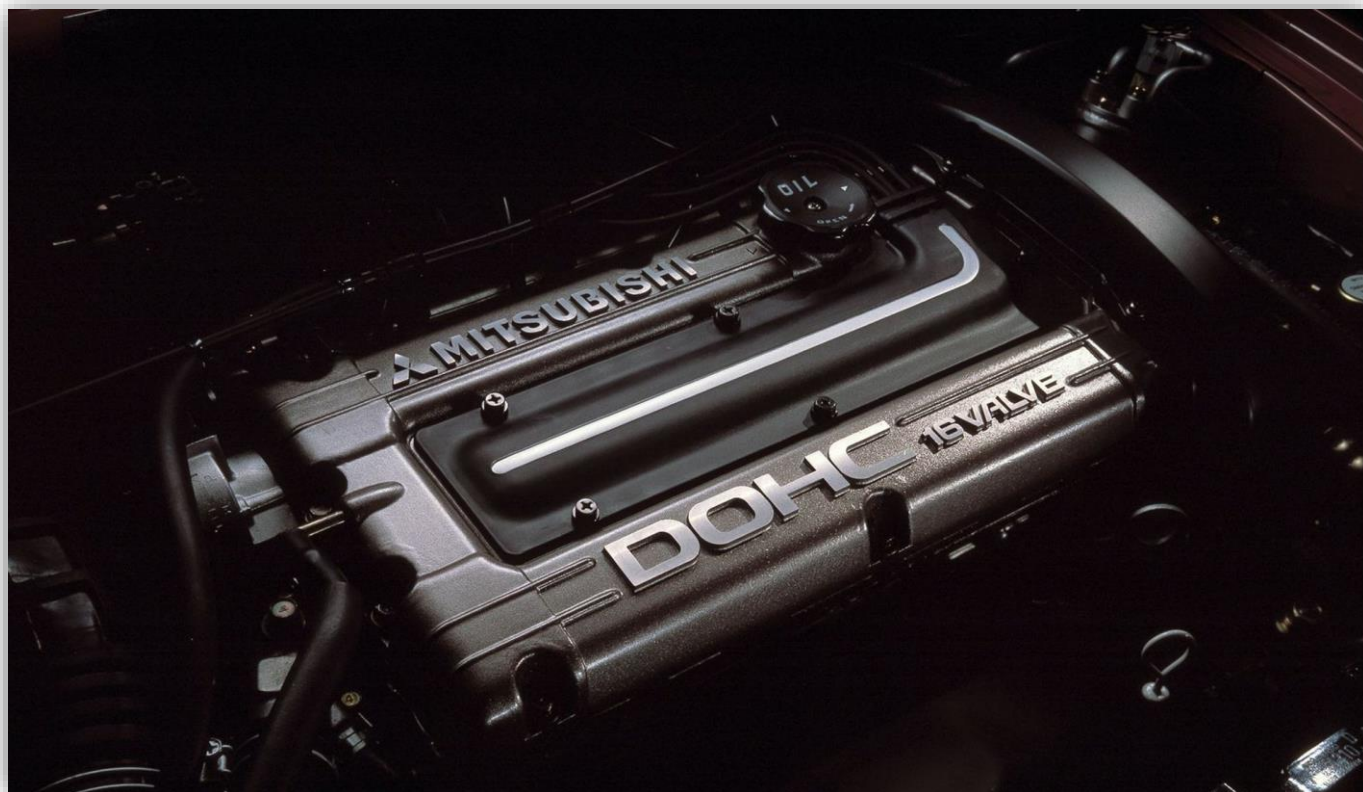
Lancer Evolution II introducerades i januari 1994. Den här gången vred Mitsubishi på den stora tillverkningskranen redan från början, och efter tre månader hade 5.000 exemplar sålts.

Nyhetererna var bland annat något högre laddtryck, lägre mottryck i avgassystemet, 10 mm längre hjulbas och något större spårvidd. Vikten ökade med 10 kg men å andra sidan ökade också effekten med 10 hk.

Finputsning gjordes också mellan hjulparen. Bland annat fick Evolution II nya undre länkar fram för kvickare styrrespons. Tillsammans med flera andra detaljförändringar blev det en avsevärt vässad väghållning. På utsidan kännetecknas Evolution II av en ny frontspoiler med större luftgap, omformad bakvinge och aluminiumfälgar från OZ. Precis som i första Lancer Evolution kom stolarna från Recaro, men här hade de en ny och ännu mer skålad form.

Förbättrad aerodynamik

Mitsubishis förändringar med den andra upplagan av Lancer Evolution gav resultat i rally-VM. Under säsongen 1994 tog de tre pallplatser, och året därpå låg bilen bakom första- och andraplatsen i Svenska Rallyt.



VINNARMASKIN. *Mitsubishis 4G63 är en vinnare både i rallysammanhang och på gatan. Slitstark, utan några jättestora svagheter och hög trimpotential.*

Det var också under 1995 som Lancer Evolution III presenterades. Även den här gången tillverkades totalt 5.000 exemplar i GSR- och RS-utförande.

Motorn i Evolution III jobbade med lite lägre mottryck än tidigare, fick något högre kompressionsförhållande och omarbetat turboaggregat. Det innebar en höjd maxeffekt till 270 hk/6.250 rpm. Maximalt vridmoment låg dock kvar på 309 Nm/3.000 rpm.

Även om utvecklingsarbetet hade gett frukt i rally-VM behövde Ralliart öka tempot ytterligare. Till Evolution III låg tonvikten på förbättrad aerodynamik, vilket också visade sig i standardversionerna. Det syns till exempel på den nya frontspoilern, med fler (och större) öppningar för kylning även till bromsar och fördelningslåda. Nytt var även djupa sidokjolar och en bakre spoiler som gick längre ner mot vägen än förut. Samt, förstås, en ännu större bakvinge.

Lancer Evolution III gjorde sin VM-debut i den fjärde tävlingsomgången 1995 och tog den första segern tre omgångar senare, i Australiens VM-rally.

1996 var Tommi Mäkinen och Mitsubishi Lancer Evolution nästan oslagbara. Finländaren vann fem av nio rallyn, bland annat det svenska, och tog därmed sin första VM-titel.

Målet uppnått? Jo, så långt var allt bra, men en ny generation av Mitsubishi Lancer väntade i kulisserna – på att bli rallybil.

Fler WRC-titlar

I augusti 1996 visades Lancer Evolution IV. En helt ny bil på de flesta sätt, eftersom den baserades på femte generationens Mitsubishi Lancer.

Motorn återanvändes och modifierades, bland annat fick den en ny twin scroll-turbo och flera andra förändringar för en snabbare turborespons. Maxeffekt på 280 hk vid 6.500 rpm och 352 Nm/3.000 rpm. En annan stor skillnad var att motorn, fortfarande tvärställd, nu hade vänts ett halvt varv för att ge plats för en biffigare fördelningslåda.



OMSTART. Den fjärde upplagan blev startskottet på en ny era för Lancer Evolution, och med Tommi Mäkinen bakom ratten fortsatte de här bilarna att dominera i rally-VM under några år.

Den kanske största tekniska nyheten var en aktiv "girkontroll", Active Yaw Control. Med hjälp av sensorer och en elektroniskt styrd differential förbättrades stabiliteten avsevärt.

Förbättrades gjorde även bilens tävlingsfacit. Tommi Mäkinen tog en ny WRC-titel 1997, sin andra av fyra raka, och hjälpte till att sätta Mitsubishi Lancer Evolution på kartan – världskartan. För det var från och med Evolution VI som vi i Sverige och övriga Europa fick tillgång till den magiskt vassa rallybilen för gatan.

SNABBA FAKTA

Mitsubishi Lancer Evolution (1)

Kaross: 4-dörrars, 4-sitsig sedan.

Motor: 4-cyl, turbo, 1.997 cc.

Max effekt: 250 hk/6.000 rpm.

Max vridmoment: 309 Nm/3.000 rpm.

Transmission: Fyrhjulsdrift, 5-växlad manuell.

0-100 km/h: Ca 5,5 sekunder.

Toppfart: 180 km/h (elektroniskt begränsad)

Förbrukning: Ingen uppgift.

Nypris: Såldes ej i Sverige.

Priser

Utbudet är skralt i Sverige eftersom bilarna inte såldes av generalagenten. Men en hel del exemplar importerades av såväl specialister på japanska bilar som privatpersoner. Räkna med priser på under 100.000 kronor för "lagom" trimmade exemplar som har både ett och två skönhetsfel. Att snubbla på orörda originalbilar är inte det lättaste. Ett större utbud hittar du i övriga Europa. Några exemplar av Evolution 4 går att hitta för mellan 100.000 och 200.000 kronor beroende på skick och historik. Visst, mycket pengar, men inte i närheten av priskarusellen som Evolution 5 och 6 har hamnat i under de senaste åren.



1992. Mitsubishi Lancer Evolution (1).

Problem

MOTOR. Mitsubishi's 4G63 är en slitstark maskin som pumpar ur sig massor av effekt i standardskick och har potential för mer. Men det gäller att den tas om hand, så klart. Blå eller grå avgasrök visar på svår oljetörst och är en stark varningssignal.

TRANSMISSION. Lyssna efter missljud och känn efter vid en provkörning att känslan är tajt. Om kontrollampen för AYC-systemet (på Evo 4) inte släcks är det ett dåligt tecken, det kan bli en mycket dyr reparation. Kopplingen är inte den starkaste med tanke på bilens prestanda.

UNIKA DELAR. Utseendet på Lancer Evolution blev allt vildare och mer aerodynamiskt med åren. Enligt vissa ägare är till exempel frontspoilern extra känslig för stenskott. Med tanke på bilarnas ålder (och rallyarv!) behöver du inte bli förvånad om både det ena och det andra är omlackat.

Uppgraderingar

Utbudet är enormt. Kanske inte lika mycket till de tre första Evolution-modellerna som till de senare, men här är det bara fantasin och plånboken som sätter stopp. Det finns flera svenska specialister med gott om kunskap, så det är inte säkert att du vinner så mycket på att klicka hem delar från utlandet.



1994. Mitsubishi Lancer Evolution 2.



1995. Mitsubishi Lancer Evolution 3.



1996. Mitsubishi Lancer Evolution 4.



2008. Lancer Evolution X.



Subaru Impreza GT.

Tidslinje

1992. Den första Lancer Evolution presenteras.

1994. I januari lanseras Evolution 2.

1995. Mer effekt och förbättrad aerodynamik var stora nyheter i Evolution 3.

1996. I augusti kommer Evolution 4, baserad på en ny generation Lancer.

2008. Den (för närvarande) sista Evolution-modellen, nummer tio i ordningen, börjar säljas i Europa.



Ford Escort Cosworth.

Alternativen

Subaru Impreza. Konkurrenten i rally-VM som gjorde livet surt för Mitsubishi och Ralliart under 1990-talet. Här kan du hitta svensksålda exemplar, dock inte av den vassa STi-versionen.

Ford Escort Cosworth. Nej, den är inte japansk, men det är en homologeringspecialare från samma tidsepok. Dyrare att köpa men ännu mer "speciell" än de första Lancer Evolution.

I korthet

- + Prestanda
- + Körglädje
- + Rallyarvet!
- Diskret utseende (Evo 1)
- Spartanskt utrustad
- Sällsynt



Emanuel Gylling



16. Rickard Rydell om Formel 1-säsongen 2020.

Anders Nilsson 2020-12-22

”Jag är imponerad över hur man klarat av genomförandet av tävlingarna”.



Formel 1-säsongen 2020 har varit speciell på alla sätt och vis, men även historisk. Bytbil fick en pratstund med Formel 1-experten och före detta racing-esset Rickard Rydell om årets säsong.

För drygt en vecka sedan avslutades Formel 1-säsongen när Red Bulls Max Verstappen vann sin andra seger för säsongen i Abu Dhabi. Sedan tidigare var det klart att [Mercedes Lewis Hamilton vann sin sjunde världsmästartitel](#), lika många som Michael Schumacher. 2020 har varit ett annorlunda år för alla, konstaterar Formel 1-experten och före detta racingstjärnan Rickard Rydell, när Bytbil pratar med honom.

– Det har varit ett speciellt år med tanke på hur mycket vi varit med om. Det man hoppas på, om man också tittar på det här året, är att vi inte kommer behöva vara med om det igen, både rent sportsligt och för oss alla, säger Rickard Rydell.

I mars sköts säsongen upp, samma dag som första träningen skulle genomföras inför Australiens Grand Prix.

– Det som gjorde det så speciellt var att ingen visste något. Jag var i Australien med Janne Blomqvist, Björn Wirdheim och vår kameraman Magnus Andersson. Vi kom dit på tisdagen. På torsdagen var vi vid banan och började prata med folk i depån, säger Rickard Rydell och fortsätter:

– På torsdagseftermiddagen kom beskedet att det var en person ur McLaren-teamet som var smittad och sedan kom beskedet på fredag förmiddag, när första träningen skulle gå igång. Det var en lång resa för inget jobb.

Från början var det tänkt att kalendern skulle ha 22 lopp, men när väl säsongen startade i juli, lyckades organisationen skrapa ihop 17 tävlingar.

– Jag är imponerad över att man har genomfört 17 tävlingar på ett positivt sätt. De skapade en bubbla kring hela Formel 1, det är runt 1 500 personer jobbar i depån. Skulle man få tillåtelse att komma in, behövde man testa sig, och de har fångat upp vissa personer som varit positiva (i ett covid-test, reds anm) utan att ha vetat om det, säger Rickard Rydell.

Formel 1-förarna Sergio Perez, Lance Stroll och Lewis Hamilton har missat lopp på grund av att de har haft covid-19. Även teampersonal har ibland varit infekterade. Då har de plockats bort från tävlingen (inklusive bubblan med omkring fem andra personer runtomkring den drabbade personen) och ersatts med sju andra ur personalen, för att minimera smittspridningen.

I år har det med några få undantag, inte funnits någon publik på de olika racen, men tack vare att de har genomfört 17 lopp i år, har teamen fått de viktiga intäkterna från TV-rättigheterna.

Om man tittar på det sportsliga tog Lewis Hamilton sin sjunde världsmästartitel och därmed anses han av många som en av de största genom alla tider inom sporten.

– Det är alltid svårt att utnämna en person som bäst genom alla tider, när personen är i mitten av sin karriär. Jag är ganska övertygad att många, inklusive mig, om ett par år kommer säga att Hamilton var den bästa genom alla tider.

– Det är svårt att jämföra olika epoker. Alla sporter blir bara bättre och bättre. 50 år tillbaka så hade förarna inte samma bakgrund, och inte tränats i gokart sedan sex års ålder. Idrottsmännen bli bara bättre och bättre och sporterna är mer professionell, men Hamilton har gjort något otroligt. Det var ingen som trodde att någon skulle slå Michael Schumachers rekord i antal segrar och pole positions, eller att Mercedes skulle ta sju titlar.

Samtidigt menar han att det är ett generationsskifte på gång och sitter exempelvis Max Verstappen eller Charles Leclerc i rätt bil så kommer de vinna VM.

LÄS MER: [Felix Rosenqvist om första segern: "Vi vann utan att ha tur eller rätt strategi"](#)

Till nästa säsong blir det en del regeländringar som förändrar bilarnas aerodynamik. Därmed minskar greppnivån med fem till tio procent. Rickard Rydell tror att Mercedes även i fortsättningen kommer vara konkurrenskraftiga och att Hamilton antagligen kommer ta sin åttonde titel, om han förlänger sitt kontrakt med Mercedes.

I skrivande stund är det inte klart att Lewis Hamilton har förlängt sitt kontrakt med Mercedes, men sannolikheten är stor.

– Hamilton vill få det klart innan jul. Jag är övertygad om att han har insett vilken påverkan han har, inte bara i Formel 1. Mercedes har sagt att de ska vara klimatneutrala inom fem år och ha mer mångfald. Det är en anledning till att Hamilton ska förlänga kontraktet. Han utnyttjar sin position för att de ska bli bättre på de områdena.

Vad har varit årets överraskning?

– Sergio Perez, kanske inte en jätteöverraskning, men han har imponerat stort. Att han skulle sluta på fjärde plats i mästerskapet trodde man inte på. Han har haft en stark bil, men gjort det väldigt bra. Han tog sin första seger i Bahrain efter 190 race. Han kommer köra i Red Bull nästa säsong tillsammans med Max Verstappen. Perez är erfaren och vet vilka inställningar han vill ha på bilen för att kunna hantera den ganska svårkörda bilen som Red Bull ändå är.

– Om man tittar på teamen är [McLaren](#) årets överraskning eftersom de tog tredjeplatsen i konstruktörsmästerskapet från Racing Point som Perez körde i. Då ska man komma ihåg att Racing Point tappade 15 poäng på grund av att de kopierade Mercedes bromsar på ett regelvidrigt sätt. Man får enbart kopiera vissa delar av en Formel 1-bil rakt av. Efter att Andreas Seidl kom in som stallchef för McLaren förra året, har han styrt teamet på ett bra sätt och de har en långsiktig plan.

– De ser till att ha ekonomiska resurser och med det nya budgettaket som är på gång, tror jag att McLaren kommer vara ett av teamen som kommer vara med och slåss i toppen i framtiden. Den här säsongen har de haft Lando Norris och Carlos Sainz som gjort allt rätt i år.

Årets besvikelse?

– [Ferrari](#), det går inte säga något annat. Allt beror på motorn. Det gjordes ett förtydligande av reglementet från förra säsongen till i år. Ferrari har utnyttjat en gråzon hur man styrde bränsleflödet och deras motor har utvecklats för att användas på det sättet. I år har den verkligen inte fungerat på ett bra sätt. Ferrari själva säger att det ser mycket bättre ut för nästa år. De har helt och hållet fått ändra om motorn för att den ska fungera så optimalt som möjligt. Även Haas och [Alfa](#) har drabbats. Det har varit en besvikelse att Ferrari inte har varit med och kämpat i toppen av mästerskapet, vilket de har varit de tre senaste säsongerna.

Årets bästa lopp?

– Andra loppet i Bahrain, Sakirs GP. Ingen visste hur den korta slingan skulle fungera. Banan hade det kortaste varvet någonsin. Formel 1-bilar kan inte ligga så nära varandra utan att luftflödet störs. Varvet går på under 55 sekunder. Det betyder att om man sprider ut bilarna, är det mindre än tre sekunder mellan varje bil. Kvalet fungerade mycket bättre än förväntat. Racet en riktig höjare. Med de långa raksträckorna är det lätt att ta sig förbi varandra. Säsongsavslutningen i Abu Dhabi är motsatsen, där man kan i praktiken inte köra om.

– Tittar man på loppet handlade mycket om George Russel, som ersatte covidsjuka Hamilton. Russel kvalade tvåa och tog ledningen, sedan strulade det i depån. Han hade nog ändå kunnat slåss om segern, om det inte hade varit för punkteringen. Sedan har du Perez. På första varvet låg han sist och tvingades köra upp sig och vinner sedan loppet. Monza är nummer två, en klassisk bana och det inträffade många saker där också. Turkiet var också ett bra lopp eftersom det regnade och var halt.

Hur kommer nästa år bli?

– Jag är ingen smittskyddsexpert, men det finns nog en risk att det tar ett halvår till innan situationen blir normal. Då kommer säsongen antagligen starta som den här avslutades, nämligen i en bubbla. Jag tror att Formel 1 kommer ha bubblan så länge det finns en förhöjd risk. Formel 1 planerar att köra 23 race nästa år. Säsongen startar i Australien, och sedan Bahrain och Kina.

– Hamilton har lägst odds på VM-titeln nästa år, men Verstappen avslutade säsongen bra. Mercedes hade problem med bromsättervinnings-systemet i sista loppet och drog ned effekten på motorn. Jag tror att Honda satsar hårt nästa år. De vill lämna Formel 1 på ett bra sätt när, de lämnar efter nästa säsong. De kanske gör en sista ordentlig push och vara ännu mer konkurrenskraftiga nästa. Red Bulls problem, har varit att de inlett säsongerna svagt, för att sedan avsluta säsongen starkt. Med ungefär samma bilar som förra säsongen kommer de kunna vara med i fighten på ett bättre sätt. Har Honda dessutom gjort ett bra jobb över vintern, finns det en chans att Max Verstappen förhoppningsvis kan vara med och kämpa om VM-titeln. Men det är ändå lägst odds på Lewis Hamilton.

Och [Mick Schumacher debuterar i Formel 1](#).

– Jag tror att han kommer få det lite jobbigt. Jag är förvånad över att Haas tar in två rookies, Mick Schumacher och Nikita Mazepin. Då har man ingenting att ta på när man kommer till banan, att ha något att analysera. Därför är det bra att ha minst en erfaren förare. Det normala är att byta ut en förare i taget, eller om man byter ut båda förarna, att ha minst en erfaren förare. Här har man gjort tvärt om. Jag tror att Haas kan få det jobbigt.

– Det är ingen tvekan att han förtjänar sin plats i Formel 1. Han vann både Formel 3- och Formel 2-mästerskapet, men tog lite tid på sig. Han var tolvå både första året i Formel 3 och Formel 2, för att vinna mästerskapen året efter. Det kommer nog vara likadant i Formel 1, han behöver lite tid på sig att anpassa sig. Han har absolut möjlighet att bli en toppförare, om han får lite tid.

LÄS ÄVEN: [Marcus Ericsson om årets säsong i USA](#)



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



[Romain Grosjean om den fruktansvärda kraschen i Formel 1: "Jag såg döden i vitögat"](#)



[Lewis Hamilton ny världsmästare – tangerar Schumacher](#)



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



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

Feber

17. En cykel monteras ihop.

AV BOBBY GREEN 2020-12-22 KL 12:20.

Ganska trevligt att titta på.



FILM: <https://youtu.be/1355yV-eCUI>

SLUT