



*Lamborghini Espada 400 GTE (Series III) 1972–78.*

1. Nya besked om skattechocken på tjänstebilar.
2. Ägarna slår larm om strulande elbilar.
3. Volkswagen missade utsläppsmålet, nu väntar böter.
4. Teslas konkurrenter.
5. Tesla rekryterar med film från batteritillverkningen.
6. Forskarnas nya batteri laddar fullt på 10 minuter.
7. Sony avslöjar mer detaljer om oväntade elbilssatsningen.
8. Microsoft börjar satsa på självkörande bilar.
9. Hyundai lämnar över Apples bilprojekt till systemmärket?
10. Projekt Trinity är en ny elbil som ska revolutionera Volkswagen.
11. Ford Mustang Mach-E fast i kvalitetskontroll.
12. Elektrisk BMW M-modell under 2021.
13. BMW ska slimma sitt utbud.
14. DeLorean kan komma tillbaka som elbil.
15. Lotus presenterar ny sportbil i sommar.
16. Mercedes EQA 250 klarar 42 mil på en laddning.
17. En Nissan e-NV200 att vintercampa i.
18. Smutsiga bränslevärmare en miljöbov.
19. Ny däckmärknin som ska göra däckköpet enklare.
20. Hårdare krav på EU-trailers ska ge färre olyckor på vintern.
21. Retrorekord med legendarisk Aston Martin.
22. Här är "leksaksbilen" som kostar mer än din bil.
23. Race of Champions till Sverige!
24. Indy och IMSA test för Marcus Ericsson.
25. Montée Historique de Luceram 2014.



## 1. Nya besked om skattechocken på tjänstebilar.

Anders Nilsson 2021-01-20.

Skatteverket anser att förslaget på förändring av förmånsvärdet på tjänstebilar är för komplicerat. Nu vill myndigheten skjuta upp förslaget.



Bytbil har tidigare skrivit om att regeringen vill [höja förmånsvärdet på tjänstebilar](#) och därmed blir det en skattechock för de som har en tjänstebil.

Från och med 1 januari upphörde den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar. Ändringen innebar att förmånsvärdet på många miljöbilar höjdes med max 40 procent, eller 10 000 kronor per år.

Enligt det nya förslaget får bilens marknadsvärde en större genomslagskraft i förmånsvärdet, och dessutom tillkommer höjda [bonus-malus](#), som träder i kraft 1 april i år.

Förslaget med de höjda förmånsvärdena är tänkt att träda i kraft 1 juli, och skulle generera 150 miljoner kronor i nya skatteintäkter i år och därefter 2,33 miljarder årligen.

Fram till 26 januari har olika instanser på sig att lämna ett remissvar, för att kommentera förslaget. Nu har Skatteverket gett sin syn på det hela. Myndigheten anser visserligen att förslaget om en justering av schablonberäkningen som används för att fastställa värdet av bilförmånen ska genomföras, men att förändringen bör skjutas upp till 1 januari 2022.

**LÄS MER:** [Regeringen: Ska bli att enklare att ladda elbilar hemma](#)

## MOTORNYTT

Anledningen är att förenkla för arbetsgivare, samt för myndigheten själv. Katrin Wesling Palm, generaldirektör för Skatteverket, skriver följande:

”Förslaget om justerad beräkning av bilförmån innebär att arbetsgivare, arbetstagare och Skatteverket kommer att behöva hantera ytterligare en beräkningsmodell och att det därmed kommer att finnas tre skilda beräkningsmodeller. Skatteverket vill upplysningsvis framhålla att tre olika beräkningsmodeller ökar komplexiteten i systemet och leder till ökad administration. Det vore därför önskvärt att äldre bestämmelser fasas ut på sikt.”

Som en följd av detta vill de undvika olika värderingsregler under samma beskattningsår, samt ge mer tid till alla att anpassa rutiner och system. Därmed vill de senarelägga införandet av det nya förmånsvärdet till årsskiftet 2021-2022.

Justeringen av förmånsvärdet föreslås genomföras, eftersom den enligt regeringen, på ett bättre sätt ska spegla kostnaderna av att ha en privatägd bil.

Efter Skatteverkets remissvar blir frågan, om regeringen vågar gå emot mot sin egen myndighet, eller om de följer råden och avvaktar med att införa det nya förmånsvärdet på tjänstebilar tills 1 januari 2022.

### **LÄS ÄVEN: [Så ska Panasonic ge elbilar ett bättre rykte](#)**

#### **Relaterade artiklar:**



### **[Regeringen planerar chockhöjning av skatt på tjänstebilar](#)**



### **[Tjänstebil, förmånsvärde och andra begrepp](#)**



### **[Så slipper du skattechock med laddhybrid efter nyår](#)**



### **[Förslag om klimatbonusbilar skjuts upp](#)**

## 2. Trendbrottet: Ägarna slår larm om strulande elbilar.

Publicerad 2021-01-21 15:30, text Nils Svärd.

Halverad räckvidd kan räknas som grund för reklamation i Norge.



I Norge märks nu en tydlig ökning av konsumenter som irriterar sig över fel på sina nya bilar. Vigdis Svernungen, jurist på Norges Automobil Förbund (NAF), har sett en förbluffande stor mängd klagomål från nybilsköpare senaste tiden.

Detta är ett tydligt trendbrott. Tidigare har de juridiska ärendena främst varit kopplade till begagnatköp. För elbilar är det numera nybilskunderna som klagar.

NAF tror att mycket beror på att biltillverkare släpper ut bilar som inte är helt färdigutvecklade. Bland annat står Volkswagen ID 3 och Polestar 2 för många av fallen. Tesla är också högt representerade.

Många fall handlar också om för kort räckvidd vintertid. Vigdis Svernungen anser att en halverad räckvidd på vintern är en godkänd grund för reklamation, men det kräver mätning av en oberoende part, vilket kan vara svårt att få till stånd.

### Relaterade artiklar:

[Elbilarna som strular minst: Tesla både bäst och sämst](#)

[I listan över de mest problemfria elbilarna ligger Tesla både i toppen och botten.](#)

[Elbilstestet avslöjar: Så lång blir räckvidden på vintern](#)

[20 modeller testade – här är bilarna med mest och minst "ärliga" räckviddssiffror.](#)

### 3. Volkswagen missade utsläppsmålet – nu väntar dryga böter.

**PUBLICERAD:** 23 JAN 2021, KL 10:30.

Volkswagen klarade sitt utsläppsmål för 2020 med god marginal. Utsläppen från nya Volkswagen-bilar minskade med 22 procent. Sämre gick det för Volkswagen-gruppen som helhet. Nu väntar böter på drygt 1,2 miljarder kronor.



Volkswagen meddelar både bra och dåliga nyheter i dag. De positiva nyheterna rör Volkswagen som märke, där preliminära siffror visar att märkets genomsnittliga koldioxidutsläpp var 92 gram per kilometer, vilket är betydligt lägre än kravet på 97 g/km. Det innebär också att Volkswagen-bilarna minskade sina utsläpp med i genomsnitt 22 procent jämfört med 2019 då siffran var 119 g/km. Att utsläppet för Volkswagen blev så lågt beror till stor del på att man hann få ut 134 000 elbilar innan årets slut.

Att Volkswagen-märket klarar sin gräns räcker dock inte, när hela Volkswagen-gruppens totala utsläpp räknas samman blir snittet 99,8 g/km. Om man däremot räknar hela den så kallade utsläppspool som [Volkswagen har bildat med Geely-ägda LEVC, Next E.Go och MG Motor](#) blir snittet 99,3 g/km. Men inte heller det räcker, utan är 0,5 gram över målet.

Marginalen är hårfin, men det betyder ändå att VW-gruppen ska betala omkring 1,2 miljarder kronor i böter till EU. I VW-gruppens genomsnittsutsläpp räknas alla märken utom Lamborghini och Bentley som räknas för sig. Enligt Volkswagen klarade även Audi sitt mål, men nämner inte hur det gick för Porsche, Seat eller Skoda.

Det generella utsläppsmålet för biltillverkare som säljer bilar inom EU:s gränser är 95 g/km, men varje tillverkare får ett individuellt mål baserat på den genomsnittliga vikten på alla bilar som säljs. Det innebär att en tillverkare som säljer tunga bilar får släppa ut lite mer.

# SVENSKA DAGBLADET

## 4. Teslas konkurrenter – elbilarna som vill ta sig in på marknaden.

2021-01-22.

De stora biltillverkarna ökar satsningen på elbilar rejält. Men samtidigt som de jagar Tesla måste flera av bolagen göra kraftiga neddragningar för att få råd med satsningen på eldrift. Nu noteras också nya biljätten Stellantis på börsen.



*BMW iX, Volkswagens nya elbil ID4 samt en elbilsprototyp från Renault som bygger på bolagets klassiska R5. Alla kommer de från bolag som just nu satsar hårt på att ta större andelar av elbilsmarknaden.*

2020 var ett dystert år för de stora biltillverkarna. Försäljningen av nya bilar globalt sjönk kraftigt när coronakrisen fick bilköparna att hålla i pengarna. Effekten syntes även i Sverige. Enligt branschorganisationen Bil Sweden gick nyregistreringarna ned med 18 procent jämfört med året före.

Men försäljningen av nya elbilar nästan fördubblades i Sverige. Samtidigt ökade de sin andel av alla sålda bilar även globalt.

Och går det som tillverkarna hoppas kommer elbilarna att öka snabbt även framöver. För bolag efter bolag förbereder nu stora lanseringar samtidigt som de försöker jaga ikapp marknadsledaren Tesla.

**Tyska BMW räknar** exempelvis med att fördubbla sin försäljning av rena elbilar i år. Bolaget börjar också producera två nya modeller i form av BMW iX och i4.

Målet för företaget är att till 2023 ha 25 eldrivna modeller till försäljning. Mer än hälften av dem ska vara rena elbilar, resten blir laddhybrider som drivs med både el- och bensinmotor.

**Även Volkswagen**, världens största biltillverkare, driver på med elektrifieringen och började under förra året sälja sin första riktiga elbil, ID3. Totalt sålde bolaget 134 000 elbilar under 2020 trots att ID3 började levereras först under hösten.

”2020 var en vändpunkt för Volkswagen och markerade ett genombrott inom elektrisk mobilitet. Vi är på god väg att nå vårt mål att bli marknadsledande inom eldrivna bilar”, säger Ralf Brandstätter, vd för varumärket Volkswagen, i en skriftlig kommentar till SvD.

I år börjar han också sälja en lite större familjebil, den eldrivna suven ID4, som ska produceras på flera ställen i världen och som bland annat ställs mot koncernsyskonet Skodas nya Enyaq IV.

Och det finns goda skäl till elbilsomställningen för Volkswagens del. EU har krävt bolaget på motsvarande drygt en miljard kronor i böter, då biljätten inte lyckades uppnå utsläppsgränserna för 2020.

Tesla ligger fortfarande klart före i elbilsracet. Bolaget sålde under förra året en halv miljon elbilar och under 2021 väntas försäljningen öka än mer i takt med att Tesla bygger ut produktionskapaciteten.

Senare i år räknar Tesla med att dra igång sina nya fabriker utanför Berlin och i Texas. Bolaget ökar även takten i fabriken i Shanghai.

Men det är många som jagar Tesla. Sydkoreanska Hyundai/Kia ökar exempelvis satsningarna rejält när gruppen i år kommer med de första bilarna byggda på den nya elbilsplattformen E-GMP. Allra först ut blir Hyundais kommande Ioniq5.

Flera nya modeller är på gång och tillsammans räknar Hyundai/Kia med att fram mot 2025 sälja en miljon elbilar om året. Dessutom satsar de rätt brett på elektrifiering.

Hyundai har till exempel precis bestämt sig för att bygga en fabrik i Kina för tillverkning av bränsleceller till elbilar. Bränsleceller är ett alternativ till batterier och Hyundai har tidigare sagt att bolaget siktar på att under 2030 sälja en halv miljon bränslecellsbilar.

**I Europa har** franska Renault precis lagt om strategin. Bolaget ska dra ned på antalet modeller, fokusera på de mest lönsamma och på nya eldrivna modeller.

Fram till 2025 räknar Renaults ledning med att lansera 14 nya modeller, hälften av dem ska vara rena elbilar.

För Renaults del är elbillsatsningen en del av en stor omställning och bantning av hela bolaget. Under 2025 räknar nya koncernchefen Luca de Meo med att bolaget ska tillverka 3,1 miljoner bilar, en nedgång från de 4 miljoner bilar som producerades under 2019 och klart lägre än de 5 miljoner bilar som den tidigare chefen Carlos Ghosn siktade på.

I en kommentar beskriver Luca de Meo det som att bolaget gör en grundläggande förändring av hela sin affärsmodell. Renault ska inte längre mäta sig efter marknadsandel och hur många bilar som säljs utan efter hur lönsamt bolaget är.

**Övergången till elbilar** är också ett av motiven till att PSA och Fiat Chrysler nu går samman. Det är en jättefusion som skapar världens fjärde största biltillverkare med det nya namnet Stellantis där det ingår varumärken som Peugeot, Citroen och Opel.

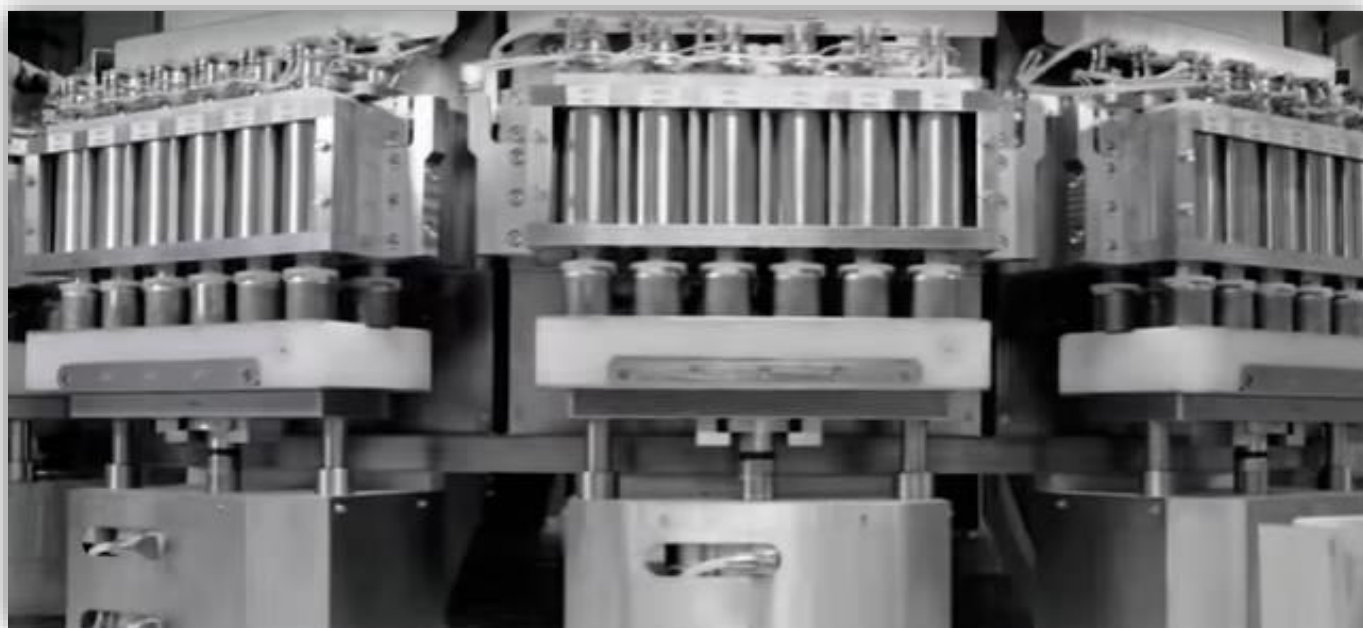
Efter den långa fusionsprocessen drar handeln med Stellantisaktierna igång måndag, 18 januari. Ledningen för Stellantis har bland annat lovat investerarna att de ska dra ned på kostnaderna med 5 miljarder euro om året.

Ett motiv bakom sammanslagningen är att få råd med att utveckla elbilar och hänga med i den snabba omställning som bilbranschen står mitt uppe i. ■

## 5. Tesla rekryterar med film från batteritillverkningen.

John Edgren 2021-01-21 08:11.

Produktionen av den nya battericellen 4680 kräver mer personal. Som en del i sin rekrytering har Tesla släppt en film som visar tillverkningen.



**FILM:** [https://youtu.be/zB8\\_HbrxUi8](https://youtu.be/zB8_HbrxUi8)

När det kommer till själva battericellerna har Tesla alltid förlitat sig på underleverantörer som Panasonic, men under [Battery Day 2020 presenterade biltillverkaren sin egen 4680-cell](#). Då sades att den ökade storleken ska ge celler som levererar sex gånger högre effekt och fem gånger högre energilagringkapacitet. Till detta pressas kostnaden med 56 procent.

Tesla har talat om ett "million mile battery", men enligt Jeff Dahn, som är chef för bolagets batteriforskning, har tre års tester visat att batteriet snarare har kapacitet för två miljoner miles – motsvarande 3,2 miljoner kilometer. Han genomförde 20 000 cykler med full laddning/urladdning, och efter 15 000 cykler hade batteriet fortfarande 90 procent av sin kapacitet kvar. Det rapporterar [Tesmanian](#).

### **Teslar har tagit fram nya maskiner**

De större cellerna har dock krävt en ny tillverkningsprocess. Vilket har tvingat Tesla att ta fram en rad nya maskiner. Redan i dag är produktionen av den nya battericellen igång i Fremont. Trots att det rör sig om en pilotanläggning så räknar Tesla med att den kommer att ha en årlig produktionskapacitet på 10 GWh. Det rapporterar [Electrek](#).

Den första anläggning som förväntas bli först med en fullskalig produktionslina för 4680-cellen är Gigafactory Berlin, med en kapacitet upp till 250 GWh. Nu jagar Tesla folk med rätt kompetens för att jobba i Tyskland och Texas, och för att locka in folk till en upprättad rekryteringssajt har biltillverkaren släppt en film som visar batteriproduktionen.

## 6. Forskarnas nya batteri laddar fullt på 10 minuter.

John Edgren 2021-01-22 kl 12:52.

Forskare vid amerikanske Penn State tar sin teknik med "varmladdning" vidare till ett nytt batteri. Ett batteri på 40 kWh ska kunna laddas fullt på tio minuter



Forskare vid amerikanske Penn State tar sin teknik med "varmladdning" vidare till ett nytt batteri. Ett batteri på 40 kWh ska kunna laddas fullt på tio minuter

Enligt forskarteamet vid Penn State-universitetet är deras batteri för elfordon mindre och lättare än vad som finns på marknaden i dag, men är samtidigt billigare att tillverka. Det ligger på 40 kWh och ska ge en räckvidd på cirka 40 mil. Batteriet sägs ha kapacitet för 3,2 miljoner kilometer under sin livslängd – och att ladda det fullt ska bara ta tio minuter.

"Vi har utvecklat ett ganska smart batteri för massproducerade elbilar, vars kostnad ligger i paritet med fordon som har förbränningsmotorer. Det finns inte längre någon räckviddsångest, och priset gör batteriet överkomligt", skriver teamet på Penn States [hemsida](#).

Forskningen har utförts i professor Chao-Yang Wangs laboratorium. Laboratoriet har utvecklat tekniken bakom det självuppvärmade batteriet, som [Ny Teknik har skrivit om tidigare](#).

Nytt litium-järnfosfat-batteri

Nu har metoden applicerats på teamets nya litium-järnfosfat-batteri. Där används en tunn nickelfolie vars ena ände är fäst vid den negativa polen, medan den andra sidan sträcker sig utanför cellen och där skapar en tredje pol.

När elektronerna väl börjar flöda så hettas nickelfolien upp vilket värmer batteriets insida – och vid 60 °C är batteriet redo för en snabb laddning eller urladdning, för att sedan svalna igen när det inte arbetar.

Läs mer: [Nya bilen klarar 100 mil tack vare fast elektrolyt](#)

Denna teknik är nyckeln till att forskarna har kunnat sänka tiden det tar att ladda batteriet från 15 till 10 minuter. Uppvärmningen eliminerar eller kraftigt reducerar problemet med en ojämn fördelning av litiumjoner på anoden, vilket kan bidra till uppbyggnaden av dendriter och risk för kortslutning.

Kapaciteten kan minska

Att kontinuerligt använda det vid så hög temperatur som 60 grader skulle dock snabbt innebära att kapaciteten minskar.

Enligt teamet innebär uppvärmningsmetoden att de kan använda billiga material i anoden och katoden (konventionell grafit respektive litiumjärnfosfat) tillsammans med en säker lågspänningselektrolyt.

**NyTeknik**

## 7. Sony avslöjar mer detaljer om oväntade elbilssatsningen.

2021-01-16 07:30.

Elektronikjätten sa att det inte fanns några planer på att släppa elbilen, men ett år senare verkar Sony arbeta intensivt med Vision-S – och hålla in stora resurser i projektet.



*Sony har experimenterat för att se hur långt man kan driva Vision-S sensorkapacitet.*

Att Sony presenterade prototypen till en elbil var en av de stora nyheterna under fjolårets CES. I januari 2020 sade Sony att man inte hade för avsikt att masstillverka bilen. Men ett år senare verkar det pågå ett frenetiskt arbete för att få fram en produktionsduglig version av "Vision-S".

Under CES bekräftade Sony att man nu har avslutat sina inledande tester i Österrike, på bana såväl som [allmän väg](#), och företaget har släppt ett antal videos som visar hur [arbetet fortskrider](#). Där berättar Sony bland annat att man ska öka antalet sensorer från 33 till 40.



*Sony har testat Vision-S i Österrike.*

Ingenjörerna har experimenterat för att se hur långt man kan driva bilens sensor kapacitet, och man har skapat ett system som så långt det är möjligt kan verifiera fordonets säkerhetsdetaljer. Stort fokus har också lagts på att skapa en avkopplande miljö inne i kupén, och föga överraskande siktar elektronikjätten på att lägga in mer underhållning för de åkande.

### **Magna Steyr med i bilden**

Det står också klart att Sony har tagit ombord en hel del externa företag för att fylla i sina egna luckor kring fordonsutveckling – bland annat den österrikiska biltillverkaren Magna Steyr och mjukvaruutvecklarna Aimotive, som arbetar med autonoma fordon.

– Här på Aimotive fokuserar vi främst på kamerabaserade och automatiserade funktioner, primärt i kombination med radar. I det här projektet får vi möjlighet att använda marknadens bästa kamera från Sony för att göra våra lösningar ännu mer tillgängliga, säger Gábor Pongràcz, teknikutvecklare på Aimotive.

### **3d-kamera i kupén**

3d-kameran i kupén ska kunna tolka förarens tillstånd och koncentrationsförmåga genom att läsa av ansikte och kroppsrörelser. I videon utlovas också ett gränssnitt mellan människa och maskin som är unikt inom mobilitetsfältet. Enligt Carscoops har den centralt placerade infotainmentskärmen ersatt de traditionella menyerna och deras undermenyer med vad som mer liknar appar.

Den prestanda som [tidigare har uppgetts](#) är att den fyrhjulsdrivna bilen får två elmotorer på respektive 200 kilowatt, som ska leverera 0-100 på 4,8 sekunder och en maxhastighet på 240 km/h.

## 8. Microsoft börjar satsa på självkörande bilar.

AV WILLE WILHELMSSON.

2021-01-20 KL 08:40.

**Investerar 2 miljarder dollar i Cruise.**



Microsoft börjar nu konkurrera med Google och Amazon på ytterligare ett område då man nu investerar 2 miljarder dollar i Cruise, GM:s företag för självkörande bilar.

Det här är Microsofts första större satsning på självkörande bilar men Microsoft har tidigare även försett Volkswagen, BMW och Ford med tjänster riktade mot deras satsningar på självkörande bilar. Tanken bakom investeringen i Cruise verkar framför allt vara att Cruise och GM ska använda Microsofts molntjänst Azure för att koppla upp Cruise bilar mot molnet. Microsofts vd Satya Nadella säger i ett uttalande om investeringen i Cruise:

"Advances in digital technology are redefining every aspect of our work and life, including how we move people and goods. As Cruise and GM's preferred cloud, we will apply the power of Azure to help them scale and make autonomous transportation mainstream."

GM köpte Cruise 2016 för över en miljard dollar. Honda köpte in sig i företaget 2018 och deras investering på 750 miljoner dollar gjorde att företaget då värderades till 14,6 miljarder dollar. Idag har Cruise runt 2000 anställda och efter Microsofts investering på 2 miljarder dollar värderas företaget till 30 miljarder dollar.

[arstechnica.com](https://arstechnica.com) +

WILLE WILHELMSSON



### [Cruise visar självkörande fordon för samåkning](#)

[Sex stycken personer får plats](#)



### [GM köper Cruise Automation](#)

[Företag som är specialiserat på självkörande bilar](#)



### [Honda börjar samarbeta med GM om självkörande bilar](#)

[Köper in sig i GM Cruise](#)



### [Cruise är ute och cruisar - utan någon vid ratten](#)

[General Motors drar igång tester av självkörande bilar i San Francisco](#)



### [Consumer Reports har testat självkörande system](#)

[General Motors Super Cruise tog hem segern](#)



## 9. Hyundai lämnar över Apples bilprojekt till systemmärket?

Anders Nilsson 2021-01-21.

**Bekräftade att de inlett samtal, men ändrade sig snabbt.**



För en tid sedan rapporterades det att Hyundai skulle producera Apples självkörande elbil. Den sydkoreanska biltillverkaren bekräftade att de inlett diskussioner, men ändrade sig snabbt. Nu kan Hyundai lämna över projektet till sitt systemmärke.

Ni känner till historien vid det här laget. Apple vill bygga en egen, självkörande elbil och planerar att lansera [den så tidigt som 2024](#). [Hyundai](#) bekräftade för en tid sedan att [de hade inlett diskussioner med teknikjätten från Kalifornien](#), för att sedan ändra sig två gånger på kort tid. Under tiden hade Hyundai's aktie ökat med 24 procent.

Nu rapporterar [Carscoops](#), som hänvisar till sydkoreanska tidningar, att Hyundai har lämnat över ansvaret för projektet till [Kia](#). Kia kommer ansvara för projektet, och utvecklingen samt produktionen av bilen genomförs i deras fabrik i amerikanska delstaten Georgia.

**LÄS MER: [Kias storsatsning: Ska lansera sju elbilar på sju år](#)**

Dock behöver man ta uppgifterna med en nypa salt eftersom den sydkoreanska tidningen inte anger någon källa. Dock spekuleras det i att Hyundai hellre vill fokusera på utvecklingen av sitt eget varumärke, än att tillverka Apples bil. Dessutom är biltillverkaren orolig över att Apple själv vill ta över projektet och enbart ha Hyundai som en producent för själva bilen.

En källa med insyn menar dock att ett samarbete med Apple, kan stärka Kias varumärke och att en sådan bil kan passa in i biltillverkarens nuvarande investeringar. De planerar att lansera en uppsjö av nya elektrifierade modeller de kommande åren.

Den nuvarande tanken är att Hyundai eller Kia, utöver själva produktionen av bilen, även ska utveckla batterierna.

**LÄS ÄVEN: [Hyundai Kona N – nya prestandasuven](#)**



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar:**



**[Hyundai bygger Apples elbil – eller inte](#)**



**[Officiell: Hyundai Kona Electric Facelift](#)**



**[Hyundai Motor Groups nya elbilsplattform – Electric Global Moudular Platform](#)**

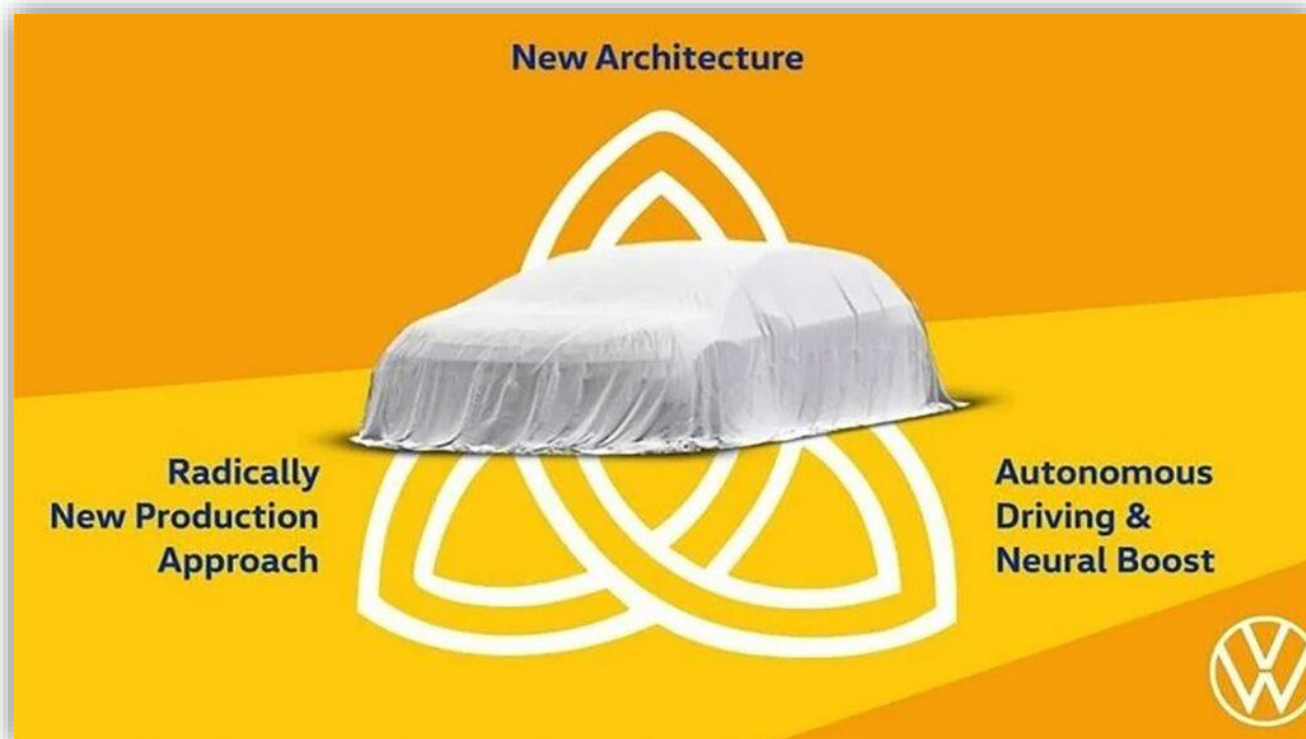


**[Ineos Granadier – med vätgasteknik från Hyundai](#)**

## 10. Projekt Trinity är en ny elbil som ska revolutionera Volkswagen.

**PUBLICERAD:** 22 JAN 2021, KL 16:44.

Volkswagen har precis inlett sin bredare satsning på elektriska bilar, men det är inte ID-modellerna som ska revolutionera märket.



Ralf Brandstätter, personbilstillverkaren Volkswagens vd, meddelade för ett par dagar sedan på [LinkedIn](#) att det är dags för nästa steg. Han presenterade ett projekt som företaget har döpt till "treenighet", eller som det heter på engelska – Project Trinity.

Det handlar inte om att Volkswagen har gått och blivit en religiös sekt som viger sin utveckling och produktion åt Fadern, Sonen och den heliga Anden.

I stället betecknar valet av namn att detta projekt ska ta tre stora utvecklingsmässiga steg. Brandstätter räknar upp följande tre; *en helt ny elbilsarkitektur* som ska sätta nya standarder för räckvidd, laddhastighet och digitalisering, *nästa steg i autonom körning* med siktet inställt på nivå 4 (helt självkörande, i de flesta situationer, utan förarens vakande öga) men med nivå 2+ (i princip nivå 3) som utgångspunkt beroende på vad lagar och regler säger, samt att fabriken i Wolfsburg, Volkswagen flaggskepp inom produktion, ska ta upp kampen med Teslas fabrik utanför Berlin genom att införa *helt nya, innovativa tillverkningsprocesser*.

Herbert Diess, Volkswagen-gruppens vd, förtydligade i går med hjälp av en [tweet](#) att treenighetsprojektet kommer att "revolutionera Volkswagen, framför allt Wolfsburg".

Han påpekade att det är en stor utmaning för Wolfsburg-fabriken, företagets historiska och mest traditionstygda anläggning, att ta upp kampen med Grünheide (Teslas fabrik utanför Berlin), men att de antar utmaningen.



*Herbert Diess säger att Projekt Trinity tar vid efter nuvarande projektet Neo, som är det interna namnet för satsningen på ID-elbilsfamiljen. På bild ses ID.4 som vi nyss var i väg och körde.*

Men innan vi blickar fram mot 2026 ska Volkswagen släppa flera andra elbilar, kanske inte lika fullt så revolutionerande som Projekt Trinity uppges vara, men en elektrisk familjekombi som den på bilden här är tillräckligt nydanande för stunden, anser vi.

Projektet ska mynna ut i en helt ny elbil som sägs vara aktuell för lansering år 2026. Exakt vad det handlar om återstår att se, och vi ska förmodligen inte ta allt för stor hänsyn till vad formerna som döljer sig under skynket på bilden ovan säger, men det rör sig sannolikt om en bil som positionerar sig över både [Vizzion-elbilarna](#) som kommer om omkring ett år och som är Volkswagens motsvarighet till [Audis Artemis-projekt](#).



**MISSA INTE: [Vi kör Volkswagen ID.4 – så upplevs den](#)**

**MATTIAS RABE**

## 11. Ford Mustang Mach-E fast i kvalitetskontroll – försenad igen.

Publicerad 2021-01-21 kl 18:48.

Text Erik Söderholm.

De första köparna får vänta lite till på Fords nya elsuv.



**Ford har redan** tvingats senarelägga utrullningen av elbilen Mustang Mach-E. I maj förra året kom beskedet att de första leveranserna skulle [skjutas upp på grund av coronapandemin](#).

Nu har vissa personer som förhandsbokat en Mustang Mach-E fått ett mejl från Ford där de uppmärksammas på att de kommer få vänta lite till på sin nya bil.

”**För att säkerställa** att du blir helt nöjd kommer vi behöva ytterligare tid innan din Mustang Mach-E kan levereras”, står det bland annat.

Ford ger ingen förklaring till förseningen men på ett [ägarforum på nätet](#) framgår att det handlar om ”kvalitetskontroller på några hundra bilar”. Men exakt vilka kvalitetsproblem det handlar om framgår inte.

– **Som en del av vår** kvalitetsprocess vill vi säkerställa att bilarna möter den kvalitetsnivå som köparna förväntar sig och förtjänar, säger Emma Bergg på Fords amerikanska informationsavdelning.

Bekräftas av Ford i Sverige

**Att den eldrivna** Mustangsuven blir försenad bekräftar av Fords svenska informationschef Erik Lindham.

”Det stämmer att man genomför extra kvalitetskontroller av Mach-E vid fabriken i Mexiko, för att försäkra att produkten är 100 procent när den levereras och motsvarar de höga förväntningar som våra kunder har. Det handlar inte om några större förseningar, men jag har dessvärre ingen mer information än detta i dagsläget”, uppger han i ett mejlsvaret till Vi Bilägare.



**Erik Söderholm**  
**Relaterade artiklar:**



**[Ford Mustang Mach-E blir försenad – kommer 2021](#)**

**[Du som väntar på Fords nya eldrivna Mustangsuv verkar få vänta lite till. 5](#)**



**[Ford Mustang Mach-E kan uppdatera mjukvaran på två minuter](#)**

**[Fords elsuv kan få buggfixar och nya funktioner på två minuter.](#)**



## 12. Bekräftat: Elektrisk BMW M-modell under 2021.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-01-21, 10:49.

Redan i år kommer det att gå att bränna gummi i en helt elektrisk M-modell från BMW.



**Chefen för BMW:s M-avdelning**, Markus Flasch, [berättar i ett pressmeddelande](#) att BMW M GmbH ska lansera sin första elektriska prestandabil under 2021.

Han säger också att BMW M firar 50 år 2022 med en rad jubileumsmodeller.

**Den kommande elektriska M-modellen** kommer högst sannolikt att [baseras på BMW i4](#) och vara "M light", det vill säga inte motsvara M3 eller M4 utan en M340i.

BMW har tidigare utlovat en elbil som motsvarar Tesla Model 3 i prestanda. Det kan vara M-versionen av i4 som åsyftats. Det ryktas även om en M-version av den stora elsuven iX.





### [BMW i4 ska konkurrera med Tesla Model 3](#)



### [Bekräftade uppgifter: Så lång räckvidd får kommande BMW i4](#)



### [BMW iX — elektriskt flaggskepp med 500 hästar](#)



### [BMW M3 and M4 får mer kraft och fyrhjulsdraft](#)



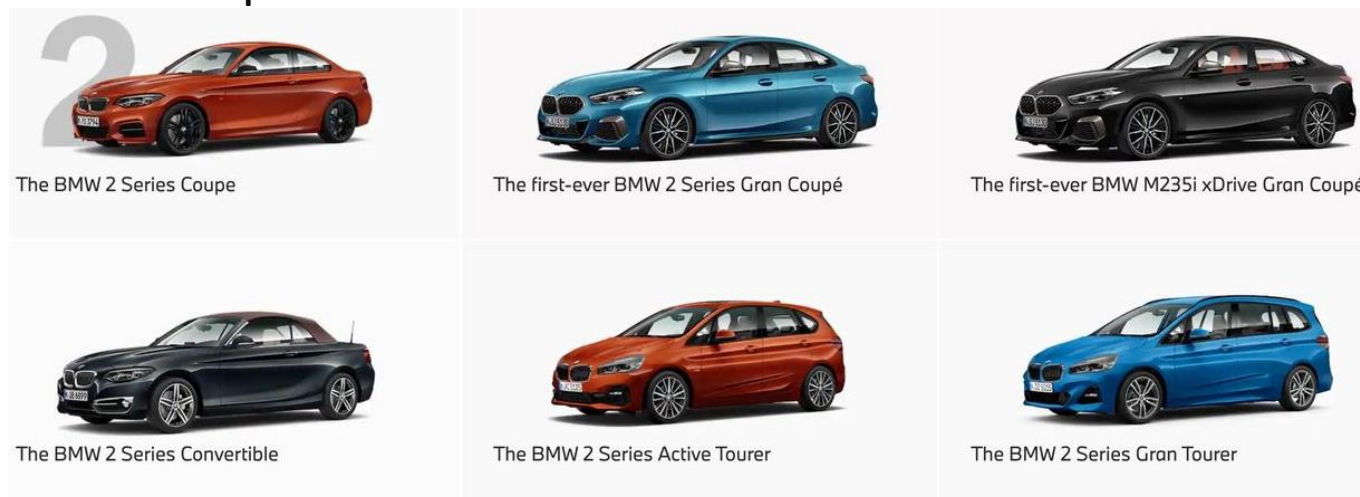
**Magnus Fröderberg**



### 13. BMW ska slimma sitt utbud...

AV BOBBY GREEN 2021-01-22 KL 16:00.

...och fokusera på elbilar



De senaste åren har BMW snurrat till det ganska så rejält med alla sina modeller och versioner på bilar. Designen också men det vet ni ju redan. Nu verkar det som att de själva har insett att något måste göras, så därför kommer utbudet att slimmas ned framöver. Fokus kommer även att läggas på eldrivna bilar, något som är på duktig frammarsch just nu. Det hela gör man självklart för att få lite bättre lönsamhet, speciellt efter ett tufft coronaår.

När rockaderna inom utbudet kommer att träda i kraft återstår att se, men vi kan nog förvänta oss att en del modeller inom kort börjar plockas bort. Alla på bilden kanske, eller kommer någon att sakna dem? Bonusklipp nedan på kommande eldrivna i4.



**FILM:** <https://youtu.be/y1qsiHt5zQM>

## 14. DeLorean kan komma tillbaka som elbil.

PUBLICERAD: 21 JAN 2021, KL 16:49.

**Klassikern DeLorean DMC-12 kommer att tillverkas på nytt igen och denna gång ser det ut som att den blir eldriven.**



För ganska precis [ett år sedan rapporterade vi om att nyproduktionen av DeLorean DMC-12 hade fått grönt ljus](#) för att sätta i gång. Ett projekt som pågått under de senaste femton åren. Planen var att tillverka några hundra exemplar av den ikoniska bilen av till största delen det stora restlager som fanns kvar från när det begav sig, plus några nytillverkade delar. [PRV-V6-motorn](#) som ursprungligen användes har aldrig varit aktuell för nyproduktionen men företaget tittade då på ett par andra förbränningsmotorer som då skulle mer än fördubbla effekten från originalbilen, från 130 till omkring 300 hästkrafter.

Nu har de planerna grusats då de aktuella motorerna dels är på väg ur produktion och inte uppnår de aktuella utsläppskraven. Något som har fått företaget bakom den nyproducerade DMC-12 att tänka i andra banor, elektrifierade banor. Något som ligger mer i tiden är effektstarka förbränningsmotorer. [Det fanns visserligen planer på detta redan 2011](#) men det blev aldrig av, dessutom är tekniken mer mogen i dag. I dagarna har DeLorean Motor Company meddelat [de som redan har beställt en bil](#) de ändrade planerna men i nuläget är det oklart vilken sorts eldrivlina som kan vara aktuell. Men en sak är säker, DeLorean DMC-12 kommer eventuellt tillbaka, i framtiden.

**ROBIN TÖRNROS**

**Feber****15. Lotus presenterar ny sportbil i sommar.****AV BOBBY GREEN.**

2021-01-21 KL 19:00.

**Som koncept.***Exige Sport 410*

Nu får vi reda på att nästa sportbil från Lotus kommer att presenteras nu i sommar. Det kommer då att handla om ett koncept och tillverkningen är inte tänkt att dra igång förrän någon gång under 2022. Den nya sportbilen kommer att ha förbränningsmotor och det kan bli så att den ersätter alla dagens modeller som Lotus säljer - Elise, Exige och Evora. Tillverkningen av den nya bilen kommer att ske i den uppfräschade fabriken som ligger i den brittiska staden Hethel. Flera stycken versioner kommer att erbjudas och prislappen kommer börja på 55.000 pund och sträcka sig upp till 105.000 pund. Lotus hoppas att den nya modellen ska locka till sig fler kunder på den amerikanska marknaden.

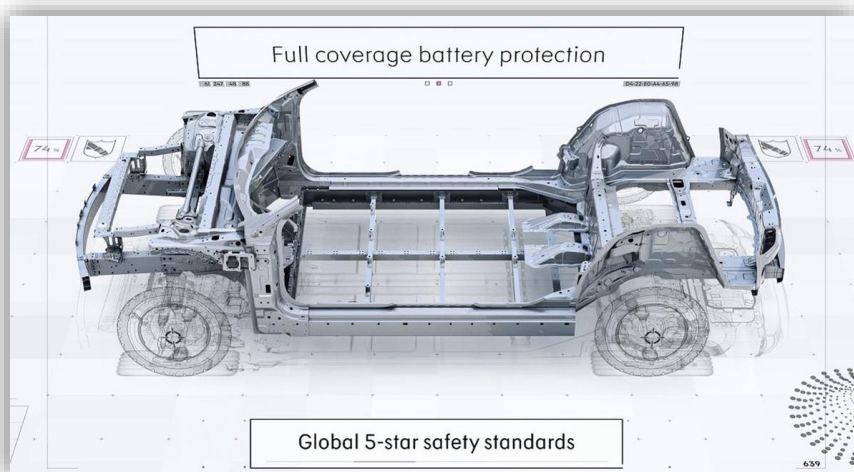
[europe.autonews.com](http://europe.autonews.com) +



[Ny sportbil från Lotus kommer nästa år](#)  
[Kommer placera sig mellan Exige och Evora](#)



[Lotus och Alpine ska bygga eldriven sportbil ihop](#)  
[Blir en uppföljare till nya A110](#)



[Rykte Lotus kommande SUV blir strikt eldriven](#)  
[Får upp till 750 hästar](#)



## 16. Mercedes EQA 250 klarar 42 mil på en laddning.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-01-20, 11:59, uppdaterad 2021-01-20, 16:10.

Populära GLA kommer nu i en helt elektrisk version: EQA. Räckvidden är 42 mil. Senare kommer en version med längre räckvidd och mer effekt.



De kompakta-suvarna GLA och GLB står för 10 procent av Mercedes försäljning. Därför har Mercedes prioriterat att elektrifiera dem. EQA är i grunden samma bil som GLA, men med elektrisk drivlina och annorlunda front och lyktor.

Senare i år elkonverteras även GLB till EQA. [Ytterligare två elbilar ska lanseras i år](#). Lyx-sedanen EQS är en av dessa, men den byggs på en renodlad elbilsplattform.

Konverteringen av GLA till EQA består av att en 190 hästars elmotor med 375 Nm vridmoment placerats framtill och ett 66 kWh batteri längre bak. Batteriet kan DC-laddas med 100 kW eller laddas med 11 kW via en laddbox med växelström.





**EQA 250 är framhjulsdreven** och klarar 0-100 km/h på 8,9 sekunder. Toppfarten är 160 km/h. Snittförbrukningen anges till 1,8 kWh/mil enligt WLTP, vilket ger en räckvidd på 42 mil.

[Vi har redan kört Mercedes EQA på svenska vägar – läs den provkörningen här!](#)

Framöver kommer en fyrhjulsdreven version med omkring 270 hk och en räckvidd på 50 mil.

**Precis som Mercedes första elbil EQC** kan navigationssystemet i EQA peka ut lämpliga plattplatser under en rutt baserat på förväntad förbrukning.

**EQA kan förSES med dragkrok** och den framhjulsdrivna versionen får dra släp på upp till 750 kg. Kommande versioner med fyrhjulsdraft får högre släpvcagnsvikt.

Bilen väger 2.040 kg och får lasta 430 kg. Bagageutrymmet är 340 liter. Med baksätet fällt växer utrymmet till 1.320 liter. Längden är 446 cm, bredden 183 cm och höjden 162 cm. EQA är därmed tre centimeter längre än Volvo XC40 Recharge.





I **standardutrustningen** ingår 18-tumsfälgar, led-strålkastare och infotainmentsystemet Mbus. Ställbar fjädring finns som tillval liksom adaptiv farthållare och vissa självkörande funktioner.

Vi har ännu inte fått något svenskt pris, men brittisk press rapporterar om ett pris under 40.000 pund. Det vill säga under 460.000 kronor. Volvos elbil har liknande mått, men kraftigare motor och fyrhjulsdraft. XC40 P8 AWD Recharge kostar från 699.000 och uppåt.

**Den globala säljstarten** är den 4 februari och leveranserna rullar igång senare under våren.



### [Provkörning: Mercedes EQA – en bekväm och stabil elbil på vinterväg](#)



### [Mercedes storsatsar – utvecklar sex nya elbilar](#)

**Feber****17. En Nissan e-NV200 att vintercampa i.****AV BOBBY GREEN.**

2021-01-21 KL 18:40.

**Ut på tur, aldrig sur!****FILM:** <https://youtu.be/Rq2IN999Zhl>

Förra veckan fick vi se Nissans konceptbil som var ett rullande kontor. Nu visar man upp e-NV200 Winter Camper som är en bil man kan använda när man inte jobbar. Man har utgått från den vanliga eldrivna e-NV200 Evalia och sedan utrustat denna med diverse campinggrejer för att man ska kunna bo och leva i den. Man har även sett till att höja bilen, förse den med fetare terränghjul och monterat en kraftigare stötfångare med extraljus framtill. På insidan hittar vi ett litet kök med diskho, kylskåp, en säng som går att fälla ut och bättre isolerade glas.

Om denna kommer gå att köpa någon gång eller stanna på konceptstadiet återstår att se.

[global.nissannews.com](https://global.nissannews.com) +

## 18. Smutsiga bränslevärmare en miljöbov – så höga är utsläppen.

Publicerad 2021-01-21 kl 10:55, text Erik Söderholm.

En ny rapport sätter fingret på en dold miljöbov. Bränsle drivna bilvärmare försvaras ofta av biltillverkarna – men tillåts släppa ut helt orenade avgaser.



**Biltillverkarna måste** numera ha exakta siffror för hur mycket varje modell släpper ut, med alla olika motoralternativ och tillval. Men så här års släpper många bilar ut betydligt mer skadliga ämnen – till stor del helt oreglerat.

Det handlar om bränsle drivna motor- och kupévärmare som flera märken erbjuder. Naturskyddsföreningen riktar hård kritik mot den här finessen i en [ny rapport](#) eftersom utsläppen skickas ut i luften helt orenade.

**Generellt sett smiter** utsläppen från bränsle drivna bilvärmare under radarn. De regleras inte alls i samma utsträckning som bilens ”vanliga” utsläpp från motorn och få tillverkare kan svara på hur stora utsläppen är i verkligheten.

Smidigare kallstart och varm kupé

**Bränslevärmaren används** för att värma upp bilen innan den startas och hos flera märken kan den aktiveras i förväg, antingen via timer eller en mobilapp. Genom att värma upp motorn innan bilen körs iväg blir utsläppen under de första kilometrarna betydligt lägre, slitaget på komponenterna blir mindre och kupén värms upp, något som även kan smälta is och snö på rutor.

Men nackdelen är att bränslevärmarna inte har någon avgasrening, så när de värmer upp bilen på parkeringsplatsen tillåts de släppa ut orenade avgaser. Det görs ofta i boendemiljöer där bilen står parkerad.



*I och med att bränslevärmaren är monterad vid sidan av motorn med ett eget avgasrör tas utsläppen inte med i beräkningen av motorns utsläpp.*

**”Vi konstaterar att** utsläppen är omfattande och nästan helt oreglerade. Det är även anmärkningsvärt att bilvärmare har ett eget avgasrör som inte omfattas av samma regler som avgaser från bilens motor”, står det i rapporten.

***”Vi konstaterar att utsläppen är omfattande och nästan helt oreglerade”***

Utsläppen inte alltid lägre

**Det finns få tester** som avslöjar utsläppen från värmarna, men tyska ADAC har testat en bensindriven Mazda CX-3 och en dieseldriven Audi A6 som båda kallstartades och varmstartades samtidigt som utsläppen mättes.

Efter att ha kört teststräckan på 2,3 mil visade det sig att den totala bränsleåtgången ökat och att även utsläppen av koldioxid och kväveoxider var betydligt högre med värmare än utan. Däremot sänktes utsläppen av kolmonoxid och kolväten i båda fallen.

**Det stora problemet** för dieselbilen var dock de extremt höga partikelutsläppen.

”Under förvärmningsfasen släpper värmaren ut cirka 2 200 miljarder partiklar. Det är mer än 24 gånger så mycket som den kallstartade körningen om 23 kilometer ger ifrån sig. Och det är alltså innan bilen ens har rullat en enda meter”, kommenterar Naturskyddsföreningen.

Nästan oreglerade utsläpp

**EU reglerar inte** utsläppen från bilvärmare på samma sätt som motorns vanliga utsläpp. Utsläpp från bilvärmare ska vara ”inom acceptabla gränser” – så mycket hårdare krav än så finns inte, och testerna görs i mellan 10 och 30 plusgrader vilket är betydligt varmare än när de flesta bilägare använder bränslevärmaren.

Den så kallade partikelmassan mäts, men inte antalet partiklar som därmed får vara hur höga som helst. Utsläppen kontrolleras inte heller vid besiktning.

**Enligt uppskattningar** som Naturskyddsföreningen gjort släpper bilar med bränslevärmare ut mer än 50 000 ton koldioxid om året. Dessutom släpper både bensin- och dieselvärmare ut kväveoxider som bidrar till dålig luft.

En av biltillverkarna som kritiserats mest i rapporten är Volvo.



*Om utsläppen från bränslevärmarna räknades med i bonus/malus-systemet skulle sex av Volvos laddhybrider inte längre klara bonusgränsen.*

”**Naturskyddsföreningen** gör ett stort antal antaganden i sin studie som inte överensstämmer med Volvo Cars egen data. Vi välkomnar gärna en dialog med Naturskyddsföreningen kring detta. Volvo Cars bilar uppfyller alla gällande lagkrav”, uppger Volvos informationsavdelning i ett mejlsvar till Vi Bilägare.

### **Så funkar bilvärmaren**

Bilvärmare finns i flera olika varianter och kombinationer.

- Motorvärmare värmer upp motorn till lämplig temperatur och kan ibland även värma upp passagerarutrymmet. Går ofta att reglera via timer i exempelvis mobiltelefonen.
- Tillsatsvärmare är identisk med motorvärmare, men kan inte förinställas och går därmed bara igång när motorn startas. Tillsatsvärmaren sätts ofta igång automatiskt vid kallstart. Den går inte alltid att reglera manuellt, utan stängs av när kylvattentemperaturen når normalläge.
- Kupévärmare värmer endast upp passagerarutrymmet.
- Parkeringsvärmare förekommer också för bilvärmare som innan bilens start värmer motor och/eller kupé. Går ofta att reglera via timer i exempelvis mobiltelefonen.
- Om bilen körs innan värmaren förvärmat motorn till optimal temperatur fortsätter värmaren jobba parallellt med bilens motor tills den är varm.
- Eldrivna värmare använder elektricitet från bilens batteri eller från ett externt eluttag.
- De bränsle drivna varianterna drivs på bilens egna drivmedel och är inte bundna till en fysisk laddplats.
- Den bränsle drivna värmaren är monterad utanför kupén, skild från motorn. Den utgörs av en liten brännkammare där bilens ordinarie bränsle, diesel eller bensin, används för att värma upp bilens kylarvätska innan start.
- Förutom bränsle drar värmaren även relativt mycket elektricitet för pumpar och fläktar, vilket tas från bilens startbatteri.

*Källa: Naturskyddsföreningen*

<b>BENSIN</b>	Utan värmare	Med värmare		
	<i>Kallstart*</i>	<i>Innan start</i>	<i>Efter start*</i>	<i>Totalt</i>
<b>Bränsleåtgång (L)</b>	1,76	0,17	1,67	1,84
<b>CO<sub>2</sub> (g)</b>	4061	399	3879	4278
<b>CO (g)</b>	24,3	1,8	8,6	10,4
<b>HC (g)</b>	3,5	0,1	0,5	0,6
<b>NO<sub>x</sub> (g)</b>	0,1	0,2	0,2	0,4
<b>Partikelantal</b>	610x10 <sup>11</sup>	32x10 <sup>11</sup>	370x10 <sup>11</sup>	402x10 <sup>11</sup>

Tabell 1. Bensindriven motorvärmare. \*23 kilometer WLTC. Källa: ADAC.

<b>DIESEL</b>	Utan värmare	Med bilvärmare		
	<i>Kallstart*</i>	<i>Förvärmning (12 min)</i>	<i>Efter start*</i>	<i>Totalt</i>
<b>Bränsleåtgång (L)</b>	2,22	0,1	2,23	2,33
<b>CO<sub>2</sub> (g)</b>	5835	260	5858	6119
<b>CO (g)</b>	6,3	0,7	4,4	5,1
<b>HC (g)</b>	1,1	0	0,8	0,8
<b>NO<sub>x</sub> (g)</b>	2	0,1	2	2,1
<b>Partikelantal</b>	0,9x10 <sup>11</sup> **	22x10 <sup>11</sup>	0,9x10 <sup>11</sup> **	23x10 <sup>11</sup>

Tabell 3. Dieseldriven bilvärmare. \*23 kilometer WLTC. \*\* Värden med inaktiverad dieseluppvärmning av kupé. Källa: ADAC.



Erik Söderholm

**Relaterade artiklar:**



**Bilfrågan: När ska värmaren användas?**

Bör jag starta dieselvärmaren inför varje kallstart? Vi Bilägare svarar.



**Bilfrågan: Utsläppskrav för extravärmare?**

"Jag tycker att avgaserna från extravärmare ofta luktar skit. Finns det några utsläppskrav på värmarna?" Vi Bilägare svarar.



**Bilfrågan: Spara bränsle med värmaren?**

"Sparar jag bränsle på att köra värmaren innan jag kör iväg?" Vi Bilägare svarar.

## 19. Ny däckmärknin som ska göra däckköpet enklare.

Publicerad 2021-01-22 kl 13:36, text Erik Söderholm.

Efter många års debatt kan svenska däckköpare lättare skilja ut nordiska friktionsdäck tack vare en ny märkning.



För några år sedan infördes en särskild däckmärkning inom EU. Däckens egenskaper betygsätts på en skala på samma sätt som för exempelvis kylskåp och diskmaskiner.

I maj 2021 förändras däckmärkningen med tydligare betyg. Däckets rullmotstånd och bromssträckan på våg väg betygsattes tidigare på skalan A till G, men nu blir det istället A till E. Ljudnivån ska anges både i decibel och på skalan A till C.

**Men den viktigaste** nyheten för svenska däckköpare är två nya ikoner som är aktuella för vinterdäck. Dels införs en snöflinga som visar att däckets motsvarar EU:s standard för snögrepp och dels en "isikon" som visar att däckets isgrepp uppfyller en viss ISO-standard. Det ska skilja ut nordiska friktionsdäck från centraleuropeiska friktionsdäck och så kallade året runt-däck.

– Däckmärkningen är superviktig för svenskt vidkommande då det äntligen, efter många års debatter, tillkommer en ismärkning för att däckköparna lättare kan särskilja nordiska och europeiska friktionsdäck samt allseasondäck, säger Vi Bilägares däckexpert Nils Svärd.

**Som vanligt gäller** att siffrorna är standardiserade och inte nödvändigtvis avslöjar hela sanningen om hur däckets presterar under svenska förhållanden. [Du kan läsa alla våra däcktester här.](#)

[Allt du behöver veta om vinterdäck: Dubb, friktion, däckbyte och märkning](#)

## 20. Hårdare krav på EU-trailers ska ge färre olyckor på vintern.

Publicerad 2021-01-20 kl 12:39, text Erik Söderholm.

EU-trailers kan blockera trafiken och köra av vägen om de tappar fästet på vintern. Nu föreslår Transportstyrelsen hårdare tag.



**Så kallade EU-trailers** kan i vissa fall ställa till stora problem på svenska vintervägar. Om den här typen av korta lastbilskepp tappar fästet kan de vika sig och blockera trafiken, något som brukar kallas "fällknivseffekten".

Alla åkerier är heller inte så noga med att använda vinterdäck med bra mönsterdjup. Nu föreslår Transportstyrelsen att reglerna för den här typen av EU-trailers ska skärpas.

– **En viktig åtgärd** är att man säkerställer att dragbilarna med påhängsvagn har tillräckligt tryck på drivande axel, säger Omar Bagdadi på Transportstyrelsen till [SVT](#).

Kritiker hävdar att det behövs hårdare krav på vinterdäck med ännu bättre mönsterdjup, men det är inte så enkelt.

– **Vi är begränsade** i vad vi kan göra eftersom vi inte kan förbjuda eller ha särkrav i Sverige som inte gäller i resten av EU, säger Omar Bagdadi till SVT.

Remisstiden för förslaget går ut den 1 mars. Om det blir verklighet lär det alltså inte få någon effekt i praktiken förrän nästa vinter.

[Bilfrågan: Allt längre långtradare?](#)

[Förslag på skärpta vinterdäckskrav](#)

## 21. Retrorekord med legendarisk Aston Martin.

Text: Johan Ringshagen Publicerad: 2021-01-13 09:19.

För 40 år sedan presenterade Aston Martin Bulldog, en prototyp till mittmotorbil som hoppades ha en toppfart över 200 mph eller mer än 322 km/h. Då nådde de inte hela vägen fram och en ansträngd ekonomi satte stopp för projektet. Nu är konceptbilen renoverad, med målet att fullborda det eldprov som kunde ha gjort Aston Martin till världens snabbaste biltillverkare.



Bulldog har en mycket typisk design för sin era, signerad William Towns, formgivare av flera legendariska Aston Martin-modeller. Hela projektet hade som mål att visa för omvärlden att Aston Martin inte bara var skickliga bilhantverkare, utan även besatta av teknisk spjutspetskompetens, kapabla att konstruera och tillverka vad som för 40 år sedan skulle ha varit världens snabbaste produktionsbil med avseende på toppfart.

Under test nådde prototypen imponerande 307 km/h, eller 191 mph när nytilträdde vd:n Victor Gauntlett drog proppen ur projektet. Trist, kan tyckas, men samtidigt bidrog besparingen med fokus på att utveckla Astons Martins mer traditionella GT-bilar åt det lyxigare herrklubbshållet till att Aston Martin överlevde som biltillverkare.

Hur bilarna från Aston Martin hade sett ut om Bulldog hade uppnått det ambitiösa målet med att bli världens snabbaste sport- eller superbil får vi aldrig veta. Frågan om den verkligen var kapabel är väldigt intressant däremot, och en fråga som Aston Martin själva vill ha svar på.

För ett och ett halvt år sedan inledde nuvarande ägare till prototypen en omfattande renovering av den till ursprungligt, eller mycket nära ursprungligt skick. Ungefär så som bilen hade justerats in om utveckling och tester hade tillåtits fortsätta 1981.



Arbetet är nu nära slutfört av Classic Motor Cars. När bilen är klar är ägarens plan att återuppta jakten på 200 mph. Föraren som har tilldelats uppdraget att köra bilen är Aston Martins racer- och testförare Darren Turner.



Johan Ringshagen



## 22. Här är "leksaker bilen" som kostar mer än din bil.

Anders Nilsson 2021-01-20.

Är i skala 1:8.



**Den här modellbilen hyllar ett speciellt lopp för Mercedes och tillverkas i ett exklusivt antal. Den tillverkas i skala 1:8 och varje exemplar kostar mer än din bil.**

I juli 1955 så tävlade [Mercedes-Benz](#) i Formel 1 med Mercedes-Benz W196. De dominerade Storbritanniens Grand Prix och slutade etta, tvåa, trea och fyra, vilket var en historisk dag för den tyska biltillverkaren. Det var andra året sedan de återkom till Formel 1, och vinsten på Aintree var dessutom Sir Stirling Moss första GP-seger.

För att minnas den legendariska prestationen kommer modellbilstillverkaren [Amalgam Collection](#) producera en serie med Mercedes-Benz W196 i skala 1:8. Precis som de andra skalmodellerna som de tillverkar, byggs även de här för hand, i verkstaden i Bristol. Dessutom får de praktisk hjälp av Mercedes-Benz, såsom officiella färger, arkivmaterial och bilder, samt finishen på bilen.

Efter att skalmodellen är färdig så skickades den till Mercedes teknik- och designsteam, för att säkerställa att modellen är en korrekt avbildning av den faktiska racingbilen.

**LÄS MER: [Mercedes-Benz visar upp sin Hyperscreen](#)**

Den här modellen kommer tillverkas i fem exemplar, och varje bil kommer kosta 17 165 dollar (motsvarande 143 000 svenska kronor), vilket exempelvis är dyrare än en [Toyota Auris 1.2 från 2017](#) som säljs här på Bytbil.

Även om han aldrig vann förarmästerskapet i Formel 1, var Stirling Moss en av de mest inflytelserika förarna i Formel 1 historia. Han adlades av prins Charles år 2000. I maj förra året gick Stirling Moss bort, 90 år gammal.



**FILM:** <https://youtu.be/1Exakq86hac>

**LÄS ÄVEN:** [Mercedes: Laddbilar ska stå för hälften av försäljningen 2030](#)



**Anders Nilsson**

Relaterade artiklar:



[Rickard Rydell om Formel 1-säsongen 2020: "Jag är imponerad över hur man klarat av genomförandet av tävlingarna"](#)



[Per Gessles nya lyxköp – bilar värda 40 milj](#)



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



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



## 23. Race of Champions till Sverige!

Publicerad: 2021-01-21 13:59, text Björn Magnusson.

Visst känner du till jättespektaklet Race of Champions? Där världsstjärnor inom motorsporten drabbar samman för att se vem som egentligen är snabbast. Nu kommer för första gången det här evenemanget till Norden. Ja, närmare bestämt till Piteå.



**FILM:** <https://youtu.be/saypiDKX1zk>

Banan kommer att anläggas vid Pite Havsbad. Och första racet hålls januari 2022. Det blir alltså iskörning. Och tanken här att det här ska bli ett återkommande event.

– Det kommer att vara det största arrangemanget som har genomförts i Norrbotten. Det är väldigt glädjande att det medför många nya jobb långsiktigt, säger Björn O Nilsson, landshövding i Norrbotten till SVT Nyheter.

Tävlingen har tidigare arrangerats på bland annat Wembley Stadium och Stade de France i Paris. Stora arenor där knixiga och tajta banor har konstruerats. Nu byts detta ut mot härligt sladdande på isigt underlag.

Föraruppställningen har i dagsläget inte avslöjats, men låt oss hoppas på åtminstone ett par svenskar.



**Björn Magnusson**



## 24. Indy och IMSA test för Marcus Ericsson.

Skrivet den 20 januari 2021 kl 18:15 av **Janne Blomqvist** | [49 kommentarer](#).



*Marcus Ericsson har kört sina första varv 2021*

Säsongen har dragit igång på andra sidan Atlanten med tester för både Indycar och Sportvagnarna i IMSA-serien. Ericssons team Chip Ganassi Racing har team i båda kategorierna och därmed haft bråda dagar i inledningen på denna vecka. CGR återkommer i år till IMSA, denna gång med en Prototyp istället för Ford GT:n som man senast tävlade med.

Samtliga fyra bilar i Indycarteamet körde i måndags på den ena halvan av banan på Sebring (Indycar och IMSA körde på varsin halva) och som vanligt lite vanskligt att läsa in för mycket i varvtiderna. Samtidigt är det en enhetsklass utan några direkt uppdateringar år från år så det är ändå ett tämligen bra riktmärke.

Marcus Ericsson avslutade dagen näst snabbast en tiondel bakom Scott Dixon och med fjärde bästa tid totalt om vi också slår ihop tiderna från dag två vilket naturligtvis var ett skönt besked så här första gången i bilen för säsongen

”Jag är supernöjd med testdagen där jag direkt fick en god känsla. Jag och min Ingenjör Brad (Goldberg, reds anm) har under vintern fortsatt jobbat hårt på att försöka hitta ett sätt att ställa in bilen för mina shortruns, typ kvalvarven, och där kändes det som vi gjort en hel del framsteg vilket är skönt. Fick den känslan redan under testen på Barber i höstas och det höll i sig på Sebring också även om det är en helt annan typ av bana”

”När det gäller racepace vet vi att vi är snabba men det är ändå viktigt att få kvitto på att man är med på pacen”

Marcus Ericsson gör i år sin andra säsong i CGR och känner ett större lugn nu än tidigare när säsongen nu drar igång.

”Jag känner mig väldigt avslappnad och tillfreds med mig själv, har en inre harmoni på något sätt. Jag är otroligt laddad på att komma igång och det känns som att det inte finns några direkta frågetecken att räta ut vilket är en god känsla att ha”



*Chip Ganassi Racings nya sportvagnsprototyp premiärkördes, bl a av Marcus Ericsson, på Sebring i tisdags*

Nu blev det inte bara Indycartest för Marcus Ericsson utan även lite känning på den nya IMSA-prototypen dag 2 på Sebring. Daytona 24-timmars är bara en dryg vecka bort och förberedelserna är såklart i full gång. Som många redan känner till är det danske Kevin Magnussen, direkt från Haas i Formel 1, och 34-årige Holländaren Renger van der Zande som ska köra bilen hela året. De gånger det behövs fler än två förare, som t ex i kommande Daytona 24-timmarslopp, fyller man på med Scott Dixon.

Nu är det dock osäkra tider och därför smart att ha en reserv om det skulle behövas och det är där Marcus Ericsson kommer in i bilden, därav att han fick testa bilen under gårdagen. Ingen större vits att vara reserv om du inte kört bilen. Ericsson körde 2 x 20 varv i bilen och imponerade verkligen på teamet med sin fart. Enligt källor inom teamet körde Ericsson klart bättre än förväntat, detta i en för Ericsson helt ny biltyp. Marcus speed kan eventuellt ge teamledningen lite huvudbry – eller borde åtminstone ge teamledningen lite huvudbry. Många av teamen i prototypklassen kör som bekant med fyra förare medan CGR valt att endast använda tre vilket man från utsidan har svårt att tycka något om då det kan finnas många skäl till Ganassis beslut. Jag vet dock en som varit väldigt tydlig, både på och utanför banan, med att han är redo att hoppa in om det skulle visa sig att läge uppstår att lägga till en förare eller om det blir bortfall, t ex p g a covidsmitta.

**Janne Blomqvist**



25. Montée Historique de Luceram 2014.



**FILM:** <https://youtu.be/wPDpUI3765E>

**SLUT**