



Maserati 3500 Spyder 1959–64.

1. Volvos senaste återkallelse: 9 000 bilar ska till verkstad.
2. Regeringen överväger storsatsning på vätgas.
3. VW-chefen avslöjar priset på den kommande flaggskeppsmodellen.
4. VW-chefens hälsning: "Ska ta dina marknadsandelar".
5. Elon Musk utlovar jättebelöning för ny teknik.
6. Alla federala bilar ska vara elbilar.
7. Världens största dieselfabrik ställer om till eldrift.
8. Klumpiga elsuvar kan väga över 3 ton: "Bättring krävs!"
9. Hurtan Grand Albaycin.
10. TVR har fått ett lån på två miljoner pund.
11. Det här är nya BMW M5 CS.
12. BMW nya laddhybrider kommer inte till Sverige.
13. Vinfast VF32 och VF33 – här är nya elsuvarna som intar Europa.
14. Vi kör nya Dacia Sandero.
15. Efter svenskens test: Nu lanseras "felvända" takboxen.
16. Volkswagen ID 3 utses till årets bästa elbil.
17. 2021 – året då dieselmotorn stannar.
18. Detta gäller vid parkering på laddplats.
19. Scania gör klart: Lastbilar med batterier går före vätgas.
20. BMW C1 var så rätt men ändå så fel.
21. Finlands vinterrally ersätter Rally Sweden.

1. Volvos senaste återkallelse: 9 000 bilar ska till verkstad.

Publicerad 2021-01-26 kl 16:04.

Text Erik Söderholm.

Volvo har upptäckt ett fel i systemet som styr krockkudden i de större modellerna.



Volvo ska återkalla över 9 000 bilar som bygger på den större SPA-plattformen för ett fel i det så kallade SRS-systemet, alltså krockkudden.

Totalt handlar det om 9 355 bilar som byggdes i Torslandafabriken mellan 11 och 22 september 2020 och den berör V60, V60 Cross Country, V90, V90 Cross Country, XC60 och XC90.

Volvo bekräftar för Vi Bilägare att felet som uppstått beror på ett felaktigt verktyg och att det finns risk för att bultarna som håller fast systemet inte är tillräckligt hårt åtdragna.

”Detta kan i värsta fall göra så att SRS-systemet inte fungerar som det är tänkt. Vi har inga rapporter om personskador till följd av detta”, uppger Volvos pressavdelning i ett mejlsvar.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Volvo återkallar 366 000 bilar för fel i kylsystemet](#)
[Tusentals svenska Volvobilar ska tillbaka till verkstaden.](#)



[Volvos största återkallelse någonsin drabbar 2,2 miljoner bilar](#)
[Problem med säkerhetsbältet tvingar Volvo att kalla tillbaka över 400 000 bilar i Sverige.](#)



[Bilmodellerna som återkallas mest – Volvo i bottenligan](#)
[Här är modellerna där tillverkarna tabbat sig mest. En dyr premiumbil är ingen garanti för ett felfritt biläggande.](#)



2. Regeringen överväger storsatsning på vätgas – kan bil en klimaträddare.

Av Patrik Lundin. Publicerad 2021-01-22 12:45.

Ska satsningen bli verklighet måste vindkraften byggas ut rejält.



Vätgas är glödhett runt om i Europa. Så sent som i somras offentliggjorde EU en vätgas-satsning på hisnande 4.300 miljarder kronor. Också Sverige kan komma att satsa stort på vätgas, [rapporterar SVT Nyheter](#).

Enligt den vätgasstrategi Regeringen fick levererad till sig igår av det egna [organet Fossilfritt Sverige](#) finns det en hel del utmaningar. Framför allt måste man förmå de stora industrierna i landet att ersätta sitt behov av fossila gaser med fossilfri vätgas.

Men också transportsektorn kan på sikt bli en storkonsument av vätgas. Eftersom batteridrift inte är optimalt för tunga, långväga transporter ses vätgas framförallt som ett viktigt framtidsbränsle för dessa. [Mercedes har en sådan lastbil på gång](#), precis som både Volvo Trucks och Scania. Även i personbilar är det ett möjligt alternativ till fossila bränslen – något framförallt Toyota och Hyundai satsar på sedan tidigare.

Att vätgas nu har seglat upp som en räddare av klimatet beror på att priser för fossilfri vätgas har sjunkit ordentligt de senaste åren i takt med att el från sol- och vindkraft också blivit billigare. Det finns dock ett problem i att fossil framställd vätgas blir hälften så dyr.

Om vi i Sverige själva ska framställa vätgas för att täcka vårt inhemska behov, behövs en utbyggnad av framför allt vindkraften. Fossilfritt Sverige bedömer att dagens produktion på 55 TWh måste dubbleras på 20 år för att kunna tillgodose vätgasstrategin.

[Mercedes nya bränslecellslastbil klarar 100 mil mellan tankningarna](#)

[Kraftig explosion vid vätgasmack: "Ett våldsamt tryck"](#)



3. VW-chefen avslöjar priset på den kommande flaggskeppsmodellen.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-01-27, 11:46, uppdaterad 2021-01-27, 22:27.

"The Trinity" ska bli VW:s eldrivna flaggskeppsmodell. Nu avslöjar Volkswagens vd Ralf Brandstätter vad den kommer att kosta.



Den kommande flaggskeppsmodellen har fortfarande arbetsnamnet "The Trinity", vilket anspelar på att den ska vara galjonsfigur på tre olika fronter – elektrifiering, autonom körning och uppkoppling. Den ska exempelvis vara god för nivå tre av autonom körning, på en skala där 5 innebär helt självkörande.

Mycket mer har inte Volkswagen avslöjat förutom att den kommer att vara en sedan som är strax över 4 meter lång. "Dynamisk och strömlinjeformad", som märket Volkswagens vd Ralf Brandstätter uttryckt sig tidigare.

Samma Brandstätter säger i en intervju med [tyska Welt am Sonntag](#) att "The Trinity" kommer att ha ett startpris på 35.000 euro för instegsversionen. Ett lågt pris, med tanke på att nya elsuven Volkswagen ID.4 kostar från 44.450 euro i Tyskland.

Exakt när den produktionsklara versionen av "The Trinity" ska visas eller börja säljas har inte avslöjats ännu, men klart är att den ska byggas på VW:s högkvarter i Wolfsburg.

[Volkswagen ID Space Vizzion blir verklighet 2023 med 70 mils räckvidd](#)



[Förnuft & Känsla – VW ID.4 mot Volvo V90](#)

4. VW-chefens hälsning: ”Ska ta dina marknadsandelar”.

Publicerad 2021-01-22 kl 9:00. Text Erik Söderholm.

Herbert Diess hänvisade bland annat till svenska elbilssiffror när han twittrade med Teslachefen.



Elon Musk har blivit en populär profil på Twitter där han i skrivande stund har 43 miljoner följare. VW-chefen Herbert Diess vill förstås inte vara sämre och nu ska även han börja twittra.

I sin [första tweet](#) passar Herbert Diess på att skicka en passning till Teslachefen. Han skriver att han gått med för att kunna påverka i politiska frågor samt ”ta några av dina marknadsandelar, Elon Musk”.

Han hälsar också att Volkswagen ID 3 och Audi e-tron båda blivit toppsäljare i flera europeiska länder, bland annat i Sverige där ID 3 blev den [mest registrerade modellen i december](#) och därmed körde om Volvo. Audi e-tron blev [mest sålda bilen i Norge](#).

Det återstår att se om Herbert Diess ska ta efter Elon Musk och läsa meddelanden från bilägarna, något som Teslachefen använder som feedback på hur bilarna fungerar och kommande uppdateringar.

[Norska rekordsiffrorna: Audi kör om alla konkurrenter](#)

[Nu är hälften av alla nya bilar eldrivna – och en dyr modell petar ned Tesla. 9](#)

[Historiska milstolpen: Volvo omkörd av Volkswagens elbil](#)

[Men Tesla backar med över 20 procent – och dieselbilarna fortsätter tappa mark.](#)

5. Elon Musk utlovar jättebelöning för ny teknik.

PUBLICERAD: 24 JAN 2021, KL 09:43.

Elon Musk utlyser jättebelöning till den som utvecklar fungerande teknik till att fånga koldioxid.



I ett inlägg på Twitter meddelar Teslas vd Elon Musk, [numera världens rikaste person](#), att han kommer att donera en belöning på 100 miljoner dollar, motsvarande cirka 830 miljoner kronor, till den som utvecklar den bästa fungerande tekniken för att fånga koldioxidutsläpp. En teknik som FN:s klimatpanel tidigare utsett till att ha betydande potential för att bromsa klimatförändringarna. Problemet med det är dock att det är väldigt dyrt att utveckla tekniken.



I ytterligare en tweet utlovar Musk mer detaljer om den utlysta belöningen under nästa vecka.

ROBIN TÖRNROS



6. President Joe Biden: Alla federala bilar ska vara elbilar.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-01-26, 10:17.

USA:s nya president rivstartar – ska byta ut 645 000 bilar.



Är Hummer EV nästa "The Beast"?

Knappt en vecka in i sitt presidentskap i USA tar Joe Biden ett ordentligt krafttag. Han meddelade igår att alla federala bilar i USA ska bytas ut till elbilar. Det är ingen liten sak, sedan det rör sig om omkring 645.000 bilar runt om landet, [rapporterar Inside EVs](#).

Det går förstås att se vissa logistiska svårigheter i en sådan manöver, och det är säkert ingen tillfällighet att Joe Biden inte meddelade någon tidsplan för när fordonsparken ska vara utbytt.

Ytterligare en intressant aspekt är att Biden meddelade att alla elbilar som ska tas i federalt bruk ska vara tillverkade i USA. Detta borde innebära glada miner hos bland andra Tesla, GM och kanske Rivian.

22 procent av den federala bilflottan utgörs av postbilar, en fordonskategori som ju lämpar sig mycket väl för eldrift. En given rutt som går från A till A och står stilla under natten.

Vi har tidigare rapporterat om att flera polisdistrikt i USA har börjat använda sig av elbilar för patrullering, [bland annat i Fremont](#) och i [Los Angeles](#).

[Klassiska GMC Hummer är tillbaka – som elbil med 1.014 hästar](#)

[Tesla Model S som polisbil – driftsäker och \(förhoppningsvis\) billig i drift](#)

Patrik Lundin

7. Världens största dieselfabrik ställer om till eldrift.

Publicerad 2021-01-27 kl 16:16. Text Erik Söderholm.

Bara i år ska produktionen av elmotorer fördubblas i en av PSA:s fabriker i Frankrike.



Världens största fabrik för dieselmotorer ska förändras radikalt och ställa om till att bygga elmotorer. Anledningen är att efterfrågan på dieselmotorer förväntas minska rejält de kommande åren och att de tuffare utsläppskraven blir allt svårare att nå.

Det handlar om Tremeryfabriken i östra Frankrike som drivs av PSA-koncernen (Peugeot, Citroën och Opel). Förra året stod elmotorer för tio procent av tillverkningen i fabriken, och i år ska elmotorproduktionen fördubblas till 180 000 enheter, skriver [Reuters](#).

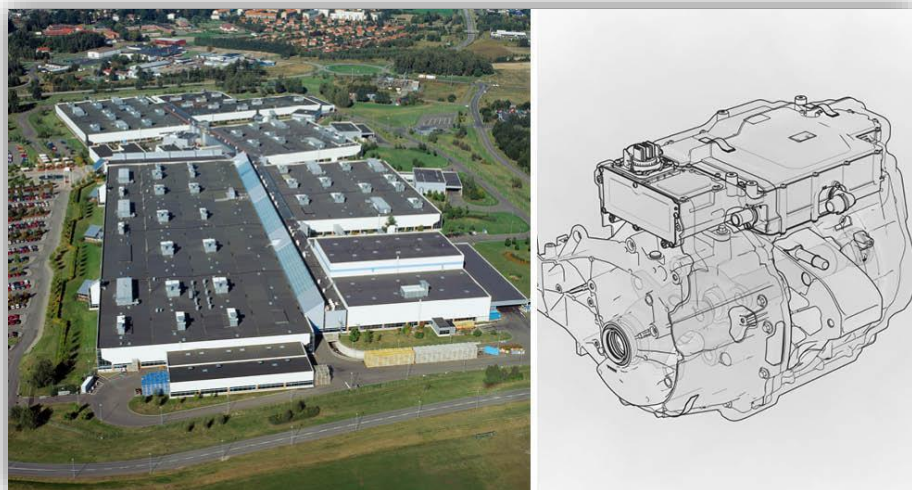
Inom fyra år ska den siffran vara 900 000 enheter per år.

I fabriken arbetar 3 000 personer och eftersom elmotorer är betydligt mindre komplexa än förbränningsmotorer är det än så länge oklart om alla får behålla jobbet. Men enligt Laetitia Uzan på fabriken fackförbund kommer eventuella nedskärningar förmodligen göras med naturliga pensionsavgångar.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Volvos besked: Elmotorer till nya bilar ska byggas i Skövde](#)
[Investerar 700 miljoner i Skövdefabriken.](#)



[Volkswagens klassiska fabrik har byggt sin sista förbränningsbil](#)
[Nu går den tidigare Trabantfabriken över till elbilar.](#)



[Aston Martins nya fabrik – där flygvapnet lurade tyskarna](#)
[Första exemplaret av Aston Martin DBX har rullat av bandet i den nya fabriken, byggd på en tidigare flygbas.](#)

8. Klumpiga elsuvar kan väga över 3 ton: ”Bättring krävs!”

Publicerad 2021-01-22 7:02. Text Erik Söderholm.

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

En fullastad elsvuv som kommer farande med familjen på vinterväg kan i vissa fall väga långt över tre ton. Erik Söderholm efterfrågar ny lättviktsteknik.



Läste jag verkligen rätt? 2,5 ton – kan det stämma?!

Nja, riktigt så hög är inte tjänstevikten i [Mercedes nya elbil EQA](#). I pressmaterialet får vi veta att den väger in på 2 040 kilo, vilket visserligen inte heller är fjäderlätt. Det är totalvikten med fullastad bil som är på god väg att tangera 2,5 ton. Högsta tillåtna maxlast är 430 kilo vilket inte borde vara svårt att nå med några personer och en del packning ombord.

Mercedes EQA hamnar i ungefär samma storleksklass som Volkswagen ID 3 med en tjänstevikt på omkring 1,8 ton – bättre än EQA, men ändå 300 kilo mer än en ”vanlig” Golf med dieselmotor och kombikaross.

Skoda Enyaq är inte så mycket bättre än EQA. Det är visserligen en större modell men den väger in på 2–2,3 kilo beroende på utrustning och batteripaket. Med fullastad bil på fjällresan är det upp till 2,6 ton som kommer farande på vintervägen.

”Titta bara på Hyundai Ioniq – slank kaross och smidig drivlina gör att det inte behövs något jättebatteri”



Volvo XC40 har en tjänstevikt på mastiga 2,2 ton, hela 600 kilo mer än instegsmodellen T2 med bensinmotor.

Audi e-tron är en riktig tungviktare med stora batteriet: 2,6 ton utan last och upp till 3,2 ton med last (!). Då är konkurrenten BMW iX3 med enbart bakhjulsdrift något bättre: 2,3 respektive 2,7 ton.

Det är intressant att se hur extremt tungt batteripaketet kan vara. Som vi vet innebär dessutom en tyngre bil högre förbrukning och då behövs ett större och tyngre batteri för att åstadkomma samma räckvidd som om tillverkarna bantat ner tjänstevikten med några kilo.

Som tur är placeras batteriet längst ned i bilen, vilket ger bättre och säkrare köregenskaper än om det placerats högre upp, men jag ser verkligen fram emot ny batteriteknik som bantar elbilarna och även att tillverkarna tar sig i kragen för att försöka öka effektiviteten. Bättring krävs!

Titta bara på Hyundai Ioniq. Slank kaross och smidig drivlina gör att det faktiskt inte behövs något jättestor batteri eftersom förbrukningen är så låg. Det är imponerande, och något som fler borde ta efter.

Läs också:

["Elsuvarna kan snart bli döda, överprisade lyxprodukter"](#)

[Bättre att styra elbilsrabatten mot billigare, snålare och lättare alternativ.](#)



Erik Söderholm



9. Hurtan Grand Albaycin.

Anders Nilsson 2021-01-25.

Spanska sportbilen som flirtar med det förflutna



Spanska biltillverkaren Hurtan har lanserat Grand Albaycin, en sportbil som flirtar med 1950-talet. Under huven finns det dock betydligt modernare grejer.

Retro verkar vara på modet just inom bilindustrin. Bytbil har tidigare skrivit om franska [Renault](#) som kommer lansera den [klassiska modellen Renault 5](#), som elbil. Även [Porsche 914 kommer tillbaka med hjälp av restaureringsfirman Fifteen Eleven Design](#) och Porsche [Cayman S](#).

Hurtan är en spansk biltillverkare som skapades 1991 av Juan Hurtado González. De är baserade i Santa Fe, utanför Granada, i Spanien. González dröm var att bygga sin drömbil inspirerad från 1950-talet och har sedan dess tillverkat sportbilar med retroutseende. Nu har den spanska biltillverkaren lanserat Hurta Grand Albaycin, en sportbil som flirtar med just 1950-talet. Den må se äldre ut, men baseras på [Mazda MX-5](#) plattform och sedan läggs en kaross som inspirerats av klassiska sportbilar, främst brittiska sportbilar, ovanpå.

Man kan välja mellan två Mazda-motorer, antingen en 1,5-liters motor som levererar 132 hästkrafter och en topphastighet på 204 km/h, eller en lite starkare tvåliters motor med 184 hästar med en topphastighet på 219 km/h. Den starkare motorn går även att få med automatlåda.



Hurtan Grand Albaycin finns med två utrustningsnivåer, Heritage och Bespoke, den senare är lyxigast. Insteigspriset för cabrioleten med den mindre motorn är 59,000 euro (cirka 593.000 svenska kronor), medan den starkare kostar 62 300 euro (627 000 kronor), och Targa-versionen kostar från 72.000 euro (724 000 kronor).

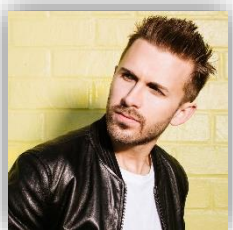
LÄS ÄVEN: [Här är "leksaksbilen" som kostar mer än din bil](#)



Anders Nilsson

Feber**10. TVR har fått ett lån på två miljoner pund.****BOBBY GREEN** | DAG KL 13:20.**Övertygade om att kunna leverera Griffith nästa år.****FILM:** <https://youtu.be/jx6cnp-JsR8>

Vi har tidigare skrivit om TVRs problem att få igång tillverkningen av nya Griffith men nu ser det lite lite ljusare ut i alla fall. De har nämligen fått igenom ett lån på två miljoner pund som ska hjälpa firman lite på traven. De har tidigare nämnt att det behövs hela 25 miljoner pund för att få snurr på grejerna så det här är ju bara fickpengar i sammanhanget, men alltid något. Företaget är dock säkra på att de kommer kunna börja leverera bilar någon gång nästa år, först ska bara fabriken där bilen ska bli till bli klar. De nya pengarna kommer från Fiduciam som även 2016 lånade ut sex miljoner pund till TVR. Enligt TVR har man bilar bokade till ett värde av 40 miljoner pund.

**BOBBY GREEN**



[TVR hoppas kunna börja renovera fabriken i januari](#)
[Bilarna dröjer ytterligare alltså](#)



[TVR behöver 25 miljoner pund för att kunna lansera nya Griffith](#)
[Det är en slant det](#)



[Det här är nya TVR Griffith](#)
[Brittisk sportbil lever igen](#)

HÖGSTA VÄXELN

11. Det här är nya BMW M5 CS.

Av Joel Sandberg - 27/01/2021.

BMW:s starkaste M-bil någonsin.



B MW M5 är en av världens snabbaste sedanbilar. Tillsammans med Audi RS6 och Mercedes E63 S är det sannerligen en tysk familjebilstrio med superbilsprestanda. Alla tre bilar producerar 600 hästkrafter eller mer och i Competition-utförande når M5 hela 625 hästkrafter. Nu lanserar märket en ännu vassare version.

Nya flaggskeppsmodellen heter BMW M5 CS och den producerar, med hjälp av en 4,4-liters V8, 635 hästkrafter. Det är nog för att skicka den fyrsitsiga familjesedanen från 0 till 100 kilometer i timmen på 3 sekunder blankt. Det är 0,3 sekunder snabbare än M5 Competition. Topp hastigheten för M5 CS är elektroniskt begränsad till 305 kilometer i timmen.

Designmässigt får den nya flaggskeppsmodellen en hel del bronsfärgade detaljer. Konturerna runt grillen, fälgarna, "gälarna" på sidorna och märket på bagageluckan lackeras alla i en "goldbronz"-färg. En annan detalj är att L-formen i strålkastarna lyser gult istället för vitt. M5 CS har även försetts med fyra kolfibersäten med Nürburgrings konturer tryckta på nackstöden. Alla viktbesparingar gör att M5 CS är cirka 70 kilogram lättare än M5 Competition.

Nya BMW M5 CS kommer att lanseras under våren och den svenska prislappen börjar på 1 851 000 kronor.



Joel Sandberg



12. Trista beskedet: BMW nya laddhybrider kommer inte till Sverige.

Av Patrik Lundin.

Publicerad i dag, 17:13.

Tyvärr ingen lansering av BMW:s "billiga" laddhybriden 320e och 520e i Sverige.



Ingen BMW 320e till Sverige. Inte storebror 520e heller för den delen.

Idag kom nyheten om BMW:s nya laddhybrider 320e och 520e. Två billigare alternativ till 330e och 530e, och stora konkurrenter till bland andra Volkswagen Passat GTE, Volvo V60 T6/T8 och Skoda Superb iV. Men nu står det klart att de slipper konkurrensen från München.

– 320e & 520e inte kommer erbjudas på svenska marknaden, skriver Carl Lindwall, Informationschef på BMW Group Sverige i ett mail till auto motor & sport.

Trist för de svenska köpare som vill ha en lite mer effektmässigt modest, men framför allt billigare BMW-laddhybrid. Nu får man istället hålla tillgodo med 330e, 530e och värstingen 545e.

[BMW 320e och 520e visar upp sig – nya laddbara instegsmodeller](#)



Patrik Lundin

13. Vinfast VF32 och VF33 – här är nya elsuvarna som intar Europa.

Publicerad 2021-01-26 kl 19:21. Text Erik Söderholm.

Ett vietnamesiskt bilmärke siktar på att börja leverera två elbilsmodeller till europeiska köpare.



Det dyker upp flera nya uppstickare som vill sälja elbilar i Europa. De flesta är kinesiska, och dit hör bland andra MG, Xpeng och Aiways som alla visat upp eldrivna modeller.

Men även vietnamesiska biltillverkaren Vinfast verkar sikta på en Europalansering under de närmaste åren. Företaget har tidigare visat upp [en sedanmodell och en suv](#) som designats av Pininfarina och där 60 000 vietnameser fick vara med och rösta fram den slutgiltiga designen.

Företaget har beskrivit bilarna som en blandning mellan italiensk design, vietnamesisk anda och tysk teknik.

De senaste modellerna från Vinfast heter VF32 och VF33, och det handlar om två eldrivna suvar eller crossovermodeller. Planen är att börja leverera de första bilarna i juni 2022.





Vinfast VF33 ser ut att vara en utmanare i samma klass som Volvo XC90 och den får två elmotorer med en systemeffekt på omkring 400 hk. Batteripaketet på 106 kWh ska ge en räckvidd på 57 mil, men det är oklart enligt vilken körcykel – förmodligen handlar det inte om den europeiska WLTP-körcykeln utan om den mer tillåtande NEDC.

Bilen får ett stort glastak, infotainmentsystem med liggande 15,4-tumsskärm samt avancerade förarstödssystem med kameror och lidarsensorer.





Vinfast VF32 är en mindre modell som kommer i flera utföranden med en eller två elmotorer. Här får köparna nöja sig med ett 90 kWh-batteri och någon räckviddssiffra finns ännu inte.

Modellerna ska gå att beställa i november, även i Europa, men det återstår att se vilka länder som blir först ut.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Vietnamesiska VinFast visar nytt i Paris](#)

[Den nya biltillverkaren VinFast kommer visa upp två modeller på bilsalongen i Paris.](#)



[Folkvald design från VinFast](#)

[Vietnamesiska bilföretaget anordnade omröstning om vilket utseende deras nya sedan och suv skulle ha.](#)



14. Vi kör nya Dacia Sandero: "En bra A-till-B-bil".

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-01-26, 14:36, uppdaterad 2021-01-26, 15:55.

Wiggo Björck rapporterar från provkörningen av nya Dacia Sandero och Sandero Stepway.



Reporter Wiggo Björck med nya Dacia Sandero.

Vad är skillnaden mellan [de båda Sandero-bilarna](#)?

– Dacia Sandero är en förenklad Renault Clio. De bygger på samma CMF-plattform. Stepway är en högbyggd version, ungefär som Volvos Cross Country-modeller.

Hur känns de att köra?

– Det är lättkörda bilar. Dacias grej är att bilarna ska vara så billiga att du hellre köper en ny Dacia än en begagnad bil från ett annat märke. Visst är de ganska bullriga, och inte är det mycket körglädje, men det är bra A-till-B-bilar för dem som letar efter det.

Vad är det för drivlina?

– Det sitter en trepipig enliters bensinmotor som ger 90 hästar. Den finns med manuell låda eller en CVT-låda med fejkade växlar för att det ska kännas som en vanlig automatlåda. Tricket fungerar. Jag tror de flesta kommer att välja den bekväma automatlådan, men jag föredrar att växla manuellt.



Dacia Sandero Stepway är skogsmulleversionen.

Hur snålt är det med standardutrustning?

– Grundmodellerna för 116.900 respektive 126.900 är snålt utrustade och kan bara fås med manuell växellåda. Det saknas till exempel infotainment-skärm, men det är faktiskt inget större problem. Det finns en hållare för mobilen på förarsidan och infotainment-systemet har stöd för Apple Carplay och snart även Android Auto. Så det går fint att navigera med hjälp av Waze.

– Det är ändå väl värt att slå till på komfortpaketet för 13 respektive 15 tusen. Då får man 8-tums pekskärm, parkeringssensorer bak, justerbar ratt- och förarsäte, elhissar bak med mera.

Med så låga priser borde väl även den vara billig att privatleasa?

– Troligen, men privatleasingpriserna kommer först i februari.



Dacia Spring Electric.



Dacia Bigster Concept.

Dacia har fått en del kritik för bristande säkerhet, har den blivit bättre?

– Ja, nu är autobroms standard och bilen har fått gardinkrockkuddar också. Men avsaknaden av adaptiv farthållare kommer nog dra ner säkerhetsbetyget lite.

Var körde nu någonstans?

– Den vanliga Sandero körde jag på olika vägar mellan Arlanda och Uppsala. Sandero Stepway tog jag med på min egna slingriga testrunda. Vilken den är och hur det gick ska jag berätta om i min provkörning i tidningen.

Hur ligger det till med [elbilen Spring electric](#)?

– Den lanseras i Sverige till hösten med leveranser i början av nästa år.

Nyligen visade Dacia upp den 4,6 meter långa konceptbilen Bigster, något nytt om den?

– De svenska representanterna vet inget mer om Bigster [än vad vi skrivit om](#), men de hoppas att den ska komma i produktion.

[Förnuft & Känsla: Dacia Duster 4x4](#)

[Ny 5-årsplan: 14 nya bilmodeller från Renault, Alpine och Dacia](#)

[Dacia Spring Electric redo för produktion – priset lovas bli "oslagbart"](#)

[Goda nyheter: Här är nya Dacia Sandero och Sandero Stepway](#)



Magnus Fröderberg

15. Efter svenskens test: Nu lanseras ”felvända” takboxen.

Publicerad 2021-01-26 kl 6:39.

Text Erik Söderholm.

Jo, takboxen ska faktiskt se ut så här. Calix nya takbox ser ”felvänd” ut men ger upp till 7 procent längre räckvidd i elbilar.



Att montera takbox på bilen innebär inte bara att semesterpackningen och skidorna får plats – det brukar också innebära högre förbrukning, eftersom luftmotståndet blir högre. Det är extra problematiskt i elbilar där det innebär kortare räckvidd och tätare mellan laddstoppen.

Förra året gjorde en svensk Tesla Model 3-ägare ett intressant experiment: han monterade en [vanlig takbox åt fel håll på sin bil](#) – och kom fram till att förbrukningen blev 16 procent högre om den monterades åt rätt håll. Anledningen var att en rättvänd takbox gav mer turbulens.

7 procent längre räckvidd

Nu lanserar företaget Calix takboxen [Aero Loader](#) som ser helt felvänd ut. Men designen ska enligt Calix ge sju procent lägre förbrukning än med en konventionell takbox, både i elbilar och förbränningsbilar.

– Aerodynamik har knappast haft högsta prioritet i designen av takboxar under många år. När förbrukning och miljö blir viktigare i samhället ville vi utmana normerna, säger Håvard Solgaard, försäljningschef på KGK i Norge, som säljer takboxen.

Calix rekommenderar inte att helt enkelt vända på en vanlig takbox för att sänka förbrukningen. Den är nämligen inte förstärkt på rätt sätt i bakpartiet och det påverkar säkerheten. Den nya Aero Loader-takboxen har förstärkning i den ände som är monterad framåt.

Takboxen rymmer 425 liter och tomvikten är 20 kilo. I Norge kostar takboxen 7 495 norska kronor och vi söker Calix i Sverige för att ta reda på den svenska prislappen.



Så här såg det ut när svenske Per Fritzson testade en felvänd takbox på sin Tesla förra året – experimentet som nu resulterat i en ny typ av box.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



Felmonterad takbox kapade förbrukningen i elbilen

Ett udda experiment visar att elbilen får längre räckvidd när takboxen är vänd åt fel håll. Men det är inget takboxtillverkaren rekommenderar.

16. Volkswagen ID 3 utses till årets bästa elbil.

Publicerad 2021-01-25 kl 19:14. Text Erik Söderholm.

Volkswagen ID 3 utses till Årets elbil i en svensk tävling och kör om konkurrenterna med lång räckvidd till rimligt pris.



Tidningen Elbilen har tillsammans med elbilsföreningen Elbil Sverige utsett Volkswagen ID 3 till Årets elbil. Den nya modellen började levereras till köparna under andra halvåret 2020 och blev i december den [mest registrerade nybilmodellen](#).

Vi Bilägare har precis köpt en ID 3 för långtest under ett års tid och 4 000 mil, och du kommer kunna följa alla uppdateringar kring bilen här på sajten och i tidningen.

Att Volkswagen ID 3 vinner titeln motiveras av att bilen passar både för långkörning och pendling, att den uppges ha utmärkta köregenskaper och bra räckvidd till överkomligt pris.

”Med ID 3 har Volkswagen visat att de kan bygga en elbil från grunden på en ren elbilsarkitektur, och ta vara på de fördelar som det innebär. Med en rejält tilltagen produktionskapacitet blir elbilen möjlig för fler. Folkelbilen är här”, står det i motiveringen.

Läs också: [Kia kör om VW som bästa folkelbilen: ”En given testvinnare”](#)

Relaterad artikel:

[Historiska milstolpen: Volvo omkörd av Volkswagens elbil](#)

[Men Tesla backar med över 20 procent – och dieselbilarna fortsätter tappa mark.](#)

17. 2021 – året då dieselmotorn stannar.

PUBLICERAD: 26 JAN 2021, KL 14:20.

PSA-gruppens dieselmotorfabrik i franska Tremery byggs om. Fabriken har blivit en symbol för dieselmotorns död och skiftet till elbilar. Omställningen kommer att kosta tiotusentals bilarbetare jobbet.



Motorfabriken i franska Tremery anses vara världens största fabrik för dieselmotorer. Men nu byggs den om. Redan i år ska fabriken bygga 180 000 elmotorer och före 2025 ska volymen ligga på 900 000 elmotorer per år.

När efterfrågan på dieselmotorer stod på topp, för fem till sex år sedan, byggde arbetarna i Tremery drygt 1,5 miljoner dieselmotorer – per år.

Sedan dess har efterfrågan på dieselmotorer rasat helt. [Den stora dieselskandalen](#) satte bollen i rullning och EU:s tuffare utsläppsregler har fått tillverkare efter tillverkare att överge dieselmotorn. Volkswagen-gruppen, Nissan, Honda, Renault, Volvo – alla har de mer eller mindre stoppat all utveckling av dieselmotorer för att i stället satsa på elmotorer och batterier.

Rasat helt efter 50 procent

2015 stod dieselmotorn för drygt 50 procent av nybilsförsäljningen. Sex år senare minskar efterfrågan månad för månad och enligt fackförbundets representant i Tremery kommer 2021 att bli året då omställningen till elbilar märks på riktigt.

I Tremery betyder elmotorer i stället för dieselmotorer att de cirka 3 000 anställda kan komma att behöva se sig om efter nytt jobb.

En elmotor består av 80 procent färre delar än en dieselmotor och det behövs betydligt färre bilarbetare för att bygga elbilar jämfört med diesel- och bensinbilar.

Enligt den franska billobbygruppen PFA riskerar 15 000 bilarbetare att bli av med jobbet, av landets totalt cirka 400 000. I Tyskland anser facket att cirka 100 000 jobb i bilindustrin är i fara, vilket skulle svara för cirka en åttondel av alla bilarbetare i landet.

Småbilarna ryker först

Det är framför allt de mindre dieselmotorerna som väntas försvinna från bilhallarna. Bilar som [Volkswagen Polo](#), [Renault Scenic](#), [Nissan Micra](#) och [Honda Civic](#) kommer inte att erbjudas med dieselmotorer. Flera tillverkare som satsat på laddhybrider har också valt kombinationen el-bensin. Mercedes tillhör de få som valt att erbjuda diesel-laddhybrider och Volvo Cars har elektrifierat även sina dieselmotorer.

Förra året stod försäljningen av nya elbilar och laddhybrider för cirka åtta procent av den totala nybilsförsäljningen i Europa. Men andelen laddbara bilar väntas öka dramatiskt under 2021.

JAN-ERIK BERGGREN



18. Vi reder ut: Detta gäller vid parkering på laddplats.

Av Patrik Lundin Publicerad 2021-01-21 kl 15:03, uppdaterad 2021-01-22, 10:25.

Vad är en laddplats egentligen och vem får parkera där? Vem som helst? En elhybrid eller kanske bara elbilar och laddhybrider? Egentligen är det glasklart, men faktum är att inte ens parkeringsbolagen vet vad som gäller. Vi reder ut!



Först måste vi definiera vad en laddplats är. Enligt Transportstyrelsen är en laddplats en parkeringsplats med tilläggs skylten T-24. Då är det en laddplats. Sedan uppstår frågan: Vem får parkera på laddplatsen? En fråga som tydligt besvaras i [Trafikförordningens tredje kapitel, paragraf 54](#):

"På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning parkeras eller stannas."

Det är alltså inte tillåtet att parkera en förbränningsbil eller ens en elhybrid av Priustyp, eftersom dessa inte kan laddas externt med energi som behövs för fordonets framdrivning. En elmotorcykel är däremot välkommen att nyttja laddplatsen.

Men vad man också kan utläsa av texten i Trafikförordningen är att det inte är tvunget att bilen laddas med den står parkerad. Om det inte är ett så att det finns en lokal trafikföreskrift som säger det. En lokal föreskrift kan respektive kommun besluta om.

En kommun skulle således kunna bestämma att på laddplatserna som finns i den kommunen får man endast parkera med sin elbil eller laddhybrid om man sätter bilen på laddning. Men det är alltså ett undantag.



Parkering med tilläggs skylt T-24. Alltså en laddplats.

Egentligen tydliga och klara regler. Men det händer ändå det blir fel. I höstas hörde läsaren Jimmy av sig och berättade att han fått en parkeringsbot (eller kontrollavgift som det egentligen heter) när han hade sin Audi e-tron parkerad på en laddplats vid hans arbetsplats utan att ladda.

Europark, som sköter parkeringen vid Jimmys arbetsplats, skrev då en parkeringsbot på 400 kronor med motiveringen: "Parkering på parkeringsplats reserverad för visst fordonslag."

När Jimmy sedan ringer Europark och förklarar att hans Audi e-tron är laddbar och därmed kvalar in för att parkeras på laddplats får han svaret "att fordonet är tvunget att vara inkopplat i laddaren för att få stå parkerad på laddplatsen". Det stämmer alltså inte enligt ovan nämnda regler.

Han kontaktade då Oskarshamns kommun för att höra om det fanns någon lokal trafikföreskrift som i så fall skulle berättiga en bot, men fick aldrig något svar.

Jimmy överklagade då boten med hänvisning till att det är fordonsslaget som avgör om man får parkera på laddplatsen eller ej, inte huruvida bilen har laddsladden inkopplad eller inte. Efter några veckor får han också ett meddelande om att ärendet har avskrivits.

19. Scania gör klart: Lastbilar med batterier går före vätgas.

Publicerad 2021-01-26 kl 8:47. Text Erik Söderholm.

Scania ska fortsätta experimentera med vätgasdrivna lastbilar. Men batterieldrift blir viktigare i framtida modeller.



Flera lastbilstillverkare har börjat ställa om från dieselmotorer till eldrift. Men det råder fortfarande delade meningar om vilken typ av eldrift som passar bäst i lastbilar.

Batterier är relativt tunga vilket påverkar bilarnas lastvikt, och tar dessutom tid att ladda upp. Alternativet är bränslecellsteknik där lastbilen snabbt tankas med vätgas – men det är inte lika energieffektivt.

Scania gör nu klart att det är batterieldrift som kommer bli viktigast i de framtida lastbilsmodellerna. Den viktigaste anledningen är att batteritekniken utvecklas snabbt med högre energitäthet och laddeffekt.

”Det innebär att dessa lösningar kommer bli mer kostnadseffektiva”, skriver Scania i ett pressmeddelande, och påpekar att batterieldrivna fordon kommer ”köra om” förbränningsmotorer som tankas med diesel eller biobränslen ”i de flesta fall”.

Scania har även investerat i bränslecellstekniken och det är en satsning som ska fortsätta. ”Men när vi tittar framåt ser vi en begränsad användning av vätgas i dessa fordon eftersom det behövs tre gånger så mycket förnybar el för att driva en vätgaslastbil jämfört med en batterieldriven. En stor del av energin går nämligen förlorad i produktion, distribution och konvertering tillbaka till el”, uppger Scania.

Företaget räknar även med att vätgasdrivna lastbilar blir dyrare att serva än en batterieldriven eftersom systemet är mer komplext, och det är en extremt viktig faktor för köparna.

Relaterade artiklar:



[Scania visar ny ellastbil – beskrivs som en ”milstolpe”](#)

[Snart dyker två nya Scania lastbilar upp på vägarna – en med eldrift och en laddhybridversion.](#)



[Scanias lastbil med solceller – som kapar förbrukningen](#)

[Testerna redan igång.](#)



[Volta Zero – svenska uppstickaren som utmanar Volvo och Scania](#)

[En av finesserna ska minska antalet olyckor med fotgängare och cyklister.](#)

20. BMW C1 var så rätt men ändå så fel.

Publicerad 2021-01-23 kl 6:00, text Calle Carlquist.

BMW:s blandning mellan motorcykel och bil skulle vara lika krocksäker som en kompaktklassare.



Idéer som kan förefalla briljanta på papperet får inte alltid det fäste de – kanske – förtjänar. Motorcykeln med tak är en sådan.

Åtskilliga tillverkare och uppfinnare har försökt hitta den perfekta kombinationen mellan motorcykelns smidighet och bilens bekvämlighet och säkerhet, utan att lyckas i någon större skala. Honda ElySION, Toyota i-Road eller varför inte den märkliga schweizisk-tjeckiska Peraves Ekomobil är några exempel. Den senare var ett veritabelt fartvidunder med äggformad kaross och extra stöd hjul som fälldes ut i böjarna.

BMW:s kortlivade C1 är undantaget som faktiskt gick i serieproduktion. Tillverkningen skedde dock inte hos BMW i Tyskland utan hos Bertone i Italien. I Vi Bilägare nummer 11/1998 fanns en provkörning signerad reporter Erik Rönnblom som varit på "framtidseminarium" i München.

C1 var tänkt som pendlingsfordon och skulle erbjuda både säkerhet och komfort för ändamålet. "Lika krocksäker som en europeisk bil i kompaktklassen", lovade BMW.

Inget fartmonster

Designen var säregen, C1 såg hög, smal och rank ut. Hjulen var små, den stora vindrutans sveptes av en torkare och baktill stack en liten lasthylla ut. Där kunde en rejäl förvaringsbox monteras.

Förarstolen såg ut ungefär som i en bil och väl på plats bakom styret kunde föraren (C1 var ensitsig) spänna fast sig i dubbla säkerhetsbälten. Därmed, hade BMW tänkt, skulle man slippa att använda hjälm under färd. Dess tyngd skulle bara skapa mer krockvård än nödvändigt. När försäljningen startade krävdes dock hjälm på de flesta marknader där C1 marknadsförde

Motorn kom från Rotax, en vattenkyld fyrtaktare på antingen 125 kubik och 15 hk eller 200 kubik och 18 hk. Eftersom C1 var tung, 180 kg fördelade på 40/60 procent fram/bak, blev fartresurserna högst måttliga men BMW ansåg att de kunde räcka för syftet. Priset var högt, motsvarande 45 000 svenska kronor.

”BMW C1 har förutsättningar att bli ett trendåk. Det är den första tvåhjulingen med passiv säkerhet inbyggd”, skrev Rönnblom.

Serietillverkningen startade ett år senare och C1 hamnade inte bara hos trendkänsliga storstadsbor utan även hos polis och brandkår i både Tyskland och England. Rönnbloms profetia om succé slog dock inte in – redan hösten 2002 lades C1 ned efter bara drygt 12 500 exemplar.

BMW C1 har hållit värdet utmärkt på begagnatmarknaden sedan dess och det finns förstås också en livlig ”C1-kult” i sociala medier numera.

Läs också: [BMW:s kanske mest hyllade 3-serie: ”Vilken fullträff!”](#)



Calle Carlquist

Läs mer om:



[Nu ryker dubbelkopplingslådan i BMW:s modeller
Ersätts av vanlig automat som ska vara lika snabb.](#)



Tydliga trenden: Försäljningen backar – men lyxbilarna ökar
Biltillverkarnas kassakor ökar betydligt mer än "vanliga" bilmodeller.



BMW smygvisar nya iDrive – och kontrollvredet blir kvar
Här är de första nyheterna om senaste systemet. 13



BMW:s udda lösning – för att sälja begagnatgaranti
Nytt sätt för att få bilägarna att teckna trygghetsgaranti.

21. Finlands vinterrally ersätter Rally Sweden.

Text: Emanuel Gylling, Publicerad: 2021-01-23 10:45.

I mitten på december kom ett tråkigt besked från Rally Sweden: tävlingen ställs in på grund av den pågående pandemin. Mer specifikt var det länsstyrelsen i Värmland som tvingades avslå ansökan om tävlingstillstånd.



En rejäl vintertävling behövs i rally-VM, men i år körs den inte i Sverige. Så här såg det ut när Mattias Adielsson laddade med sin Skoda Fabia R5 i Rally Sweden 2018.

– Utan tillstånd för tävlingen är det formellt sett ett ganska enkelt beslut att fatta och jag har full förståelse för att detta är det enda rätta att göra i det läge vi befinner oss i, kommenterade Rally Swedens vd Glenn Olsson.

Samtidigt meddelades att det jobbades på en lösning för att ersätta tävlingen i VM-kalendern. Och nu är det klart att ersättaren hamnar i Finland. Den 26-28 februari kommer rally-VM till Arctic Rally i Rovaniemi.

Rovaniemi ligger några kilometer söder om polcirkeln och ser ut att kunna bjuda på en riktig vinter, något som Rally Sweden dessvärre inte kunde göra 2020. Här har det också årligen körts en rallytävling sedan 1966.

– Ända sen vi fick beskedet om Svenska rallyt i december har vi jobbat hårt med arrangören AKK Sports, Rovaniemis stad och entusiasterna där för att kunna genomföra detta event, säger Jona Siebel, vd för WRC-promotorn.



Gott om snö var det ont om i Rally Sweden 2020. Ott Tänak (bilden) var en av alla som fick anpassa sig till det avkortade rallyt.



En lång svit med VM-tävlingar i Sverige är bruten, men förhoppningsvis kan den tas upp på nytt år 2022. Här ser vi mästaren Colin McRae i Sverige 1995.

Rallyt startar med en shakedown på morgonen fredagen den 26 februari innan specialsträckorna som inleder rallyt under kvällen. Totalt körs tio sträckor över 26 mil.

Arctic Rally har bara kontrakt för 2021 som VM-tävling. Rally Sweden må vara ute från årets VM-kalender, men hur det ser ut i fortsättningen återstår att se.



Emanuel Gylling

MOTORNYTT

SLUT