



Nash Statesman 1950.

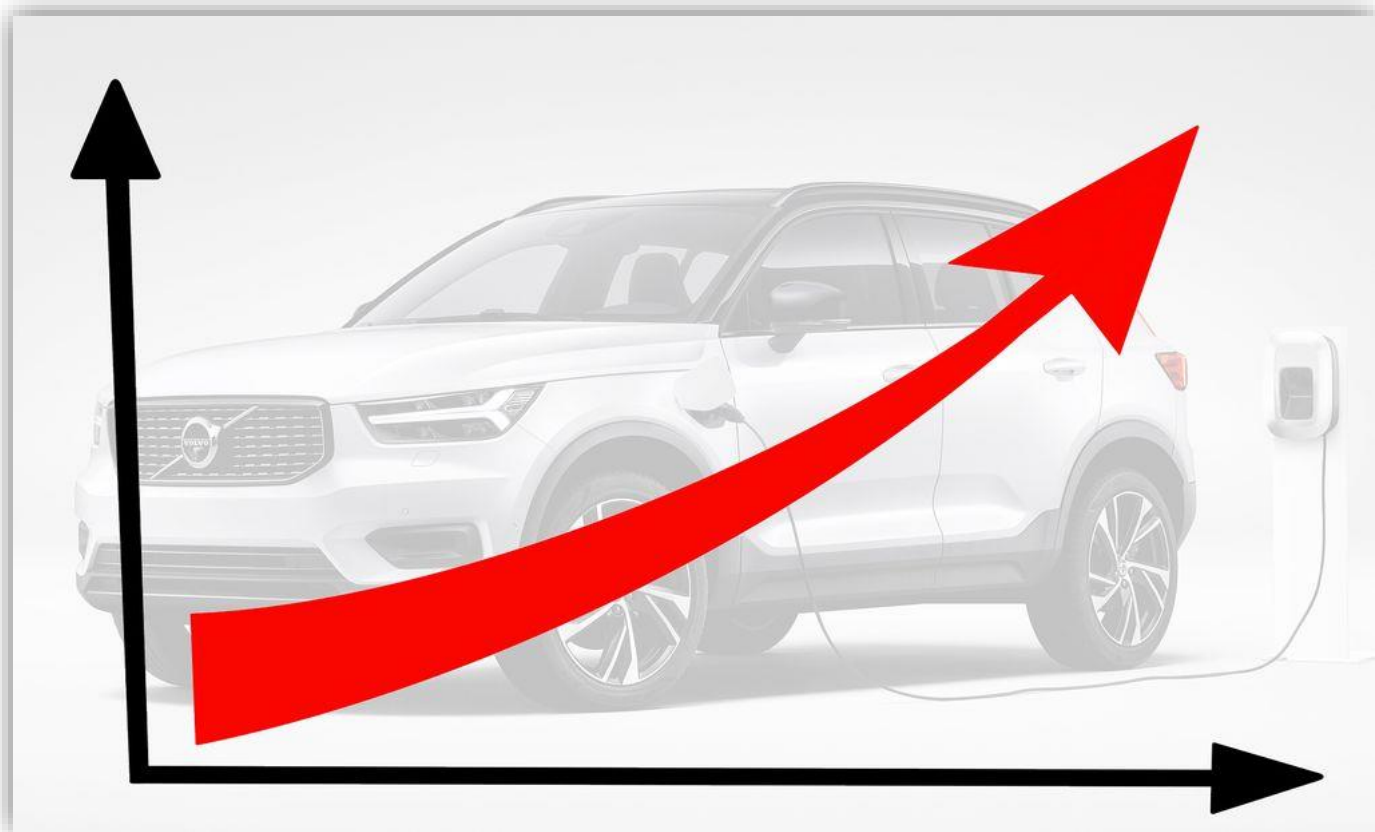
1. Volvos försäljning rusar i höjden.
2. Volkswagen döms att betala spanska bilägare.
3. Vauxhall anklagas för dieselfusk.
4. VW-chefen erkänner: "Jag har varit orolig för Audi".
5. Volkswagen ID.4 kommer i sju versioner.
6. GM ska vara avgasfritt år 2035.
7. Lexus LC 500 Convertible.
8. Bilen som ändrar färg med temperatur.
9. Pelle Petterson kör Roger Moores Volvo 1800 S.
10. Så kan elbilen hjälpa svajigt elnät.
11. Tesla höjer priset på Superchargers.
12. Här är alla bilmärken i nya biljätten Stellantis.
13. Nybilsförsäljningen ökade rejält i januari.
14. Nya försöket att stoppa stöldligor beskrivs som "tandlöst".
15. Shell köper företag som erbjuder "lyktstolpsladdning" av elbilar.
16. Femton frågar och svar om vätgas.
17. Stora jubileet – Förenade Bil firar 100 år.
18. Audis innovativa Duo.
19. Tut i luren! Idag fyller bilen 135 år!
20. Så blev Lewis Hamilton en av de största.



1. Volvos försäljning rusar i höjden.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-02-03, 11:25.

På ett år har Volvos försäljning ökat med 30,2 procent globalt. På den kinesiska marknaden är ökningen väldigt mycket större än så.



Under januari 2020 sålde Volvo 42.752 bilar över hela världen. Motsvarande siffra i år är 59,588 bilar, vilket innebär en ökning med 30,2 procent.

Nästan hälften av Volvos försäljning sker i Kina och ökar kraftigt. Under ett år har försäljningen i Kina gått upp med smått otroliga 91,3 procent.

Det finns tyvärr en tråkig förklaring till rekordsiffran. Under januari 2020 drabbades försäljningen i Kina av försäljningsbortfall på grund av pandemin.

Försäljning	Jan 2020	Jan 2021	Ökning
Europa	22,810	24,857	9.0%
Kina	10,015	19,160	91.3%
USA	6,157	8,151	32.4%

Övriga	6,770	7,420	9.6%
Totalt	45,752	59,588	30.2%



Suvar står för **71 procent** av den globala försäljningen. Intresset för de laddbara bilarna (Recharge) ökar och står för 23 procent av volymen.

Topp-3-listan:

1. XC40 (17.770 ex)
2. XC60 (17.053 ex)
3. XC90 (7.564 ex)

I **Kina** är **XC40** och **S60** storsäljarna. I **USA** är det **XC90** som säljer mest. I **Europa** säljer laddbara bilar bäst, här står Recharge-modellerna för 41 procent av försäljningen.

[Förnuft & Känsla: Volvo XC40 P8 AWD Recharge](#)

[Världens bästa polisbil? De nya polisbilarna har ny avancerad teknik](#)

[Quiz: Vad kan du om Volvo?](#)



Magnus Fröderberg

2. Volkswagen döms att betala spanska bilägare.

AV ERIK WEDBERG.

PUBLICERAD: 29 JAN 2021, KL 07:52.

Spansk domstol har beslutat att Volkswagen ska betala totalt 16,3 miljoner euro som kompensation till dem som har köpt dieslbilar med otillåten avgasrening.



Efter en fem år lång lång rättslig strid har en domstol i Madrid dömt att Volkswagen ska betala 3 000 euro i skadestånd till alla medlemmar i konsumentorganisationen OCU som har drivit grupptalan. Totalt handlar det om ett skadestånd på 16,3 miljoner euro, motsvarande 164 miljoner kronor. Volkswagen säger i ett uttalande att de kommer att överklaga domen.

[Dieselgate](#) briserade i USA år 2015 när det avslöjades att Volkswagen hade manipulerat mjukvaran i miljontals dieslbilar. Dieselgate uppskattas till dags dato ha kostat Volkswagen omkring 250 miljarder kronor i form av böter, skadestånd och återköp av bilar.



ERIK WEDBERG

3. Vauxhall anklagas för dieselfusk.

PUBLICERAD: 28 JAN 2021, KL 16:11.

**Anklagelserna om fusk med utsläpp från dieslbilar fortsätter. Nu är det Opels syster-
märke Vauxhall som anklagas för fusk och kan tvingas betala skadestånd till en miljon
brittiska bilägare.**



Omkring en miljon brittiska bilägare har gått ihop om en grupptalan mot Vauxhall. Målet, som går under namnet "Vauxhall Pay Up" drivs av advokatfirman Milberg London som uppger att det här är det största skadeståndsanspråket mot en brittisk biltillverkare någonsin. Enligt Milberg London ska Vauxhall ha använt otillåten teknik för att klara avgasprover. Vauxhall anklagas för att ha sålt omkring 600 000 dieslbilar med den otillåtna tekniken mellan 2009 och 2019. Det gäller bland annat modellerna Corsa, Astra och Zafira. Milberg London kräver att Vauxhall ska betala ett skadestånd på 2 500 pund, drygt 28 000 kronor, till varje bilägare som är med i grupptalan. Om Vauxhall förlorar i rätten skulle det innebära att de kan tvingas betala skadestånd på totalt 2,8 miljarder kronor.

LÄS MER: [Allt om dieselgate](#)

Milberg London säger i ett uttalande att bilägaren lovades en kombination av låg miljöpåverkan och hög prestanda, vilket har visat sig vara omöjligt i verkliga körförhållanden. Vauxhall-bilarna anses inte fungera som utlovat, vilket gör att de har minskat kraftigt i värde.

Anklagelserna mot Vauxhall kan ses som en fortsättning på dieselgate, där Volkswagen avslöjades ha manipulerat miljontals dieslbilar för att klara avgasprover. Sedan dess har Volkswagen, i flera omgångar, tvingats betala miljardbelopp i böter i olika länder. I [USA blev notan för dieselgate 39 miljarder kronor.](#)

ERIK WEDBERG

4. VW-chefen erkänner: "Jag har varit orolig för Audi".

Publicerad 2021-02-01 kl 6:07. Text Erik Söderholm.

Audi måste bli betydligt snabbare på att lansera nya modeller för att komma ikapp Tesla, enligt Herbert Diess.



En av de viktigaste förändringarna som Audi måste göra framöver är att bli snabbare när det gäller att ta beslut. Annars finns risk att det tyska premiummärket blir frångått av Tesla. Det säger VW-chefen Herbert Diess i en intern podcast för Audianställda som tyska tidskriften [Automobil-Industrie](#) tagit del av.

Audi har haft några tuffa år men elbilen e-tron säljer nu [bättre än konkurrenterna](#) och den nytilträdde Audichefen Markus Duesmann har kört igång "projekt Artemis", som bland annat går ut på att utveckla en [supereffektiv elbil](#).



Audis "projekt Artemis" ska inte bara resultera i en effektiv elbil utan också i snabbare beslutsvägar inom företaget.

Tesla är snabbare

Men projektet ska inte bara resultera i en bil utan också i snabbare beslutsvägar inom företaget, något som Tesla är betydligt bättre på än etablerade biltillverkare.

– Audi måste bli snabbare och mer agila. Ta beslut snabbare, utveckla snabbare, lansera snabbare. Om du tittar på hur snabbt Tesla utvecklar sina bilar och lanserar dem på marknaden måste Audi öka takten rejält. Audi måste komma ikapp, säger Herbert Diess.

Det kommer inte bli enkelt, erkänner han, men han tror ändå att Audi på sikt kommer kunna köra om Tesla. Bland annat på grund av projekt Artemis, men också på grund av den nya satsningen på bilmjukvara som VW-koncernen kört igång.

”Varit orolig”

Herbert Diess erkänner öppet att Audi under några år kanske inte levt upp till devisen ”försprång genom teknik” och att företaget varit på väg att förlora sin roll som teknikpionjär.

– Jag måste erkänna att jag var orolig för Audi, säger Herbert Diess, men påpekar att företaget med de nya elbilssatsningarna ”visat vad de kan göra”.

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



Erik Söderholm

Läs mer om:

[Bromspedalen kan lossna i 60 000 bilar – Audi, Seat, Skoda och Volkswagen drabbade](#)
Ny huvudvärk för VW-koncernen – drabbar även Audi, Seat och Skoda.

[Fler detaljer om Audi Q4 e-tron – nya elsuven närmar sig](#)
Börjar levereras senare i år. 20

[Audichefen i rätten: Ingenjörerna skyldiga till fusket](#)
Den tidigare chefen för Audi skyller dieselfusket på en grupp ingenjörer.

[Tydliga trenden: Försäljningen backar – men lyxbilarna ökar](#)
Biltillverkarnas kassakor ökar betydligt mer än ”vanliga” bilmodeller.

[Dyrt att eftermontera dragkrok på Audi e-tron – kostar 25 000](#)
Kan kosta tre gånger mer för den som är efterklok.

[Nya uppgifter: Audi tar fram tidplan för att fasa ut förbränningsmotorer](#)
Nya uppgifter: Då kan de sista bensin- och diesebilarna byggas



5. Volkswagen ID.4 kommer i sju versioner.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-02-01, 15:48.

Så billig blir den enklaste versionen av Volkswagen ID.4. Den fyrhjulsdrivna dröjer.



Volkswagen ID.4 lanserades i höstas i två välutrustade premiärversioner, 1st Edition och 1st Edition Max. Totalt kommer 27.000 exemplar av dessa byggas för hela Europa-marknaden. De kostar 514.900 respektive 614.900 kronor. Priserna är före klimatbonus på 60.000 kronor

1st Edition-bilarna följs av sju versioner som kommer att säljas utan begränsning. Volkswagen har valt att göra flera paket istället för att låta kunderna välja tillbehör fritt. Detta är troligen en konsekvens av att tillverkarna måste testa förbrukningen för varje variant som säljs. Antalet möjliga varianter måste därför hållas nere.





Billigast blir ID.4 City med 170 hästkrafter och 343 km räckvidd. Priset är 446.900 kronor före klimatbonus. Den är för närvarande på 60.000 kronor men [kommer att höjas till 70.000 kronor](#) den 1 april.

De kommande versionerna är:

ID.4 City	(170 hk, 343 km räckvidd): 446.900 kr
ID.4 Life	(204 hk, 518 km räckvidd): 509.900 kr
ID.4 Business	(204 hk, 516 km räckvidd): 549.900 kr
ID.4 Family	(204 hk, 511 km räckvidd): 562.900 kr
ID.4 Tech	(204 hk, 507 km räckvidd): 599.900 kr
ID.4 Max	(204 hk, 506 km räckvidd): 624 900 kr
ID.4 GTX	4WD

De första sex versionerna släpps i mars och är alla bakhjulsdrivna. Senare under året kommer en sportigare fyrhjulsdreven modell att introduceras: ID.4 GTX.





Bildextra: Volkswagen ID.4 har kommit till Sverige



Vi har kört Skodas nya eldrivna suv Enyaq!



Magnus Fröderberg

6. GM ska vara avgasfritt år 2035.

PUBLICERAD: 01 FEB 2021, KL 12:01.

Att bilvärlden satsar på eldrift råder det inte längre någon tvekan om. Nu går amerikanska General Motors ut med att man inte kommer att sälja något annat än eldrivna bilar från och med år 2035.



Hummer EV blir GM-koncernens andra eldrivna modell efter Chevrolet Bolt.

Precis som de flesta biltillverkare har General Motors som mål att bli helt koldioxidneutralt. Det ska ske senast år 2040. Ett sätt att nå dit är att lansera fler eldrivna bilmodeller och nu berättar GM att man inte kommer att sälja några bilar som släpper ut avgaser från och med år 2035.

[GM har tidigare utlovat 30 nya eldrivna modeller till år 2025](#) men nu vässar man alltså sitt mål. Enligt ett pressmeddelande ska alla så kallade "Light-duty vehicles" från koncernens alla varumärken vara utsläppsfria år 2035. Med light duty-vehicles menas framför allt personbilar och mindre (med amerikanska mått mätt) pickuper. Det innebär att en pickup som Chevrolet Silverado kan tänkas falla utanför löftet. Hur det blir för Corvette och Camaro är desto mer osäkert.

GM har i dagsläget endast en eldriven modell inom koncernen – Chevrolet Bolt. Men fler är på gång. Hummer EV och Cadillac Lyriq står näst på tur att lanseras inom ramarna för den elektriska satsning som GM investerar drygt 220 miljarder kronor i.



7. Förnuft & Känsla: Lexus LC 500 Convertible.

Av Redaktionen. Publicerad 2021-02-01, 19:00.

Den går som en sportbil, är välutrustad som en lyxbil och har samma driftsäkerhet som en Toyota Corolla! Kan något gå fel?



FILM: <https://youtu.be/L037UH37Hxw>

Ägarna prisar sina Lexusbilar eftersom de har extremt hög driftsäkerhet och verkstäderna gör ett riktigt bra jobb. Trots det är det långt ifrån alla som skulle göra om sitt köp – vad kan det bero på?

LC 500 är utvecklad på racingbanor som Nürburgring och Suzuka – betyder det att den kommer att klara av Ös We Ring? Är det här den optimala cabrioleten? Är V8-versionen bättre än hybriderna? Vilken japansk bil skulle Alrik och Peder vara?

Dessa och många andra viktiga frågor besvaras givetvis i detta avsnitt med chefredaktör Alrik Söderlind och krönikör Peder Karlsson. Välkommen till ännu ett avsnitt av Förnuft & Känsla!

Gillar du Förnuft & Känsla? [Du hittar alla avsnitt här!](#)

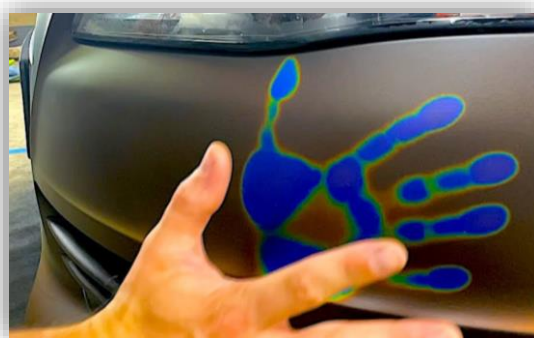
Följ oss gärna på Youtube: [Det kan du göra här!](#)

Feber

8. Bilen som ändrar färg med temperatur.

AV ROGER ÅBERG 2021-01-31 KL 16:00.

Coolt?



FILM: <https://youtu.be/bwzoRtMXcqE?t=215>

Kommer ni ihåg de där tröjorna som ändrade färg när man tog på dem? De var inte vackra, långt därifrån, men ändå lite fascinerande. Här har man tagit och lagt på samma typ av färg på en bil för att se hur det fungerar där.

Klassiker

9. Pelle Petterson kör Roger Moores Volvo 1800 S.

Publicerad I förrgår 12:00.

Tre storheter i samma film – designern, den kanske mest kände ägaren och själva bilen. Volvo P1800.



FILM: <https://youtu.be/XYjqWadv850>

10. Så kan elbilen hjälpa svajigt elnät: "En del av lösningen".

2021-02-01 07:10.

Tusentals elbilar och varmvattenberedare som snabbt kan kopplas på och av. Hushållen får en allt viktigare roll att spela när elnätet blir svajigare. Och samtidigt som man bidrar till grönare el går det att tjäna pengar.



Att ta el från batteridrivna bilar kallas med en engelsk förkortning V2G, "vehicle to grid". Här visar Nissan upp en variant i Göteborg.

Plötsligt dör vinden, eller så dyker något annat oväntat upp. Då måste elanvändare kopplas bort, eller ibland på, ofta sekunds snabbt.

Det är Svenska Kraftnät som har till huvuduppgift att hålla balansen. Lika mycket el in som ut, varje sekund, året runt, är superviktigt för att inte en kollaps med stora strömbrott ska ske.

För det betalar myndigheten runt 1,5 miljarder kronor i år till olika företag som erbjuder att snabbt kunna skjuta till och/eller dra ifrån el i det svenska systemet. Enligt en ny prognos väntas den summan stiga till 3-3,5 miljarder kronor de närmaste åren för att möta ett allt väderkänsligare elsystem.

– Vi måste kunna hantera snabbare förlopp, säger Anna Jäderström, balanschef på Svenska Kraftnät.

Vindkraft kräver flexibilitet

Om något år väntas vindkraften ha gått om kärnkraften som den näst största elproducenten i Sverige. Ett mer väderberoende, grönare elsystem måste snabbare än i dag kunna ställa om för att upprätthålla balansen – ett lika stort utbud som efterfrågan hela tiden.

Den förväntade ökade elanvändning i samhället kräver också bättre flexibilitet, enligt Anna Jäderström. Och det är här hushållen kommer in. För den ökade elektrifieringen kan samtidigt bli dess räddning. Elbilar på laddning kan med smarta system fås att pausa när det behövs, men också erbjuda el från batteriet in i elnätet.

– Det kan gå åt båda hållen, säger Anna Jäderström.

Åtminstone i teorin, utvecklingen är inte riktigt där ännu, vilket bland annat hänger ihop med elbilstillverkarnas batterigarantier.

Många ger effekt

En bil räcker förstås inte långt men flera tusen kan ge den effekt som behövs för att kunna påverka balansen i elnätet.

Elbolaget Tibber är igång med detta unika projekt i skarpt läge sen årsskiftet och har kontrakt med Svenska Kraftnät. En elbil drar cirka fem kilowatt vid tankning, ungefär lika mycket som ett hushåll drar momentant. Med en park på tiotusentals elbilar uppkopplade via sina laddboxar kan Tibber sekundsnabbt variera elkonsumtionen upp och ner med i storleksordningen lika många hushåll.

– På det här viset blir elbilen inte bara ett problem, utan en del av lösningen, säger Daniel Lindén, en av grundarna av Tibber.

Rabatt på elen

Tibber får betalt av Svenska Kraftnät för tjänsten – pengar som elbilsägaren får del av i form av 50 procents rabatt på elen.

Ungefär på samma vis kan tusentals varmvattenberedare eller värmepumpar fås att slås på och av för att balansera efterfrågan. Olika pilotprojekt tittar på detta, men än så länge inte i större skala. Andra stödtjänster Svenska Kraftnät använder sig av är flexibel elanvändning från stora datacenter, serverhallar. Myndigheten har också liknande kontrakt med svenska elslukande "fabriker" av kryptovalutan bitcoin och även olika typer av batterilager.

Fakta: Balans hela tiden

Svenska Kraftnäts systemansvar innebär att myndigheten ska se till att det råder kortsiktig balans mellan produktion och förbrukning av el i hela landet, varje sekund, varje timme, hela dygnet.

Frekvensen är ett mått på hur väl balansen hålls. Produktion och förbrukning är i balans när frekvensen är stabil. Av tekniska skäl är det svenska elsystemet utformat för en jämn frekvens på 50 Hz.

Om frekvensen faller eller stiger över det måttet måste Svenska Kraftnät snabbt kunna styra om produktionen och/eller konsumtionen.

OLLE LINDSTRÖM/TT

RELATERADE ARTIKLAR

[Bussgaraget blir världens största V2G-anläggning](#)



11. Tesla höjer priset på Superchargers.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-02-01, 09:57, uppdaterad 2021-02-01, 13:37.

Det svenska priset höjs från 2,90 kr/kWh till 3,60 kr/kWh.



Tesla höjer priset på sina Superchargers i Norge med 52 procent, det [rapporterar sajten Tek.no](#). I kronor och ören räknat handlar det om en höjning från 1,70 norska kronor per kWh till 2,57 norska kronor per kWh.

Prishöjningen träder i kraft imorgon tisdag 2 februari.

Priset på 2,57 norska kronor per kWh är enligt Tesla ett genomsnittspris som kan variera lokalt.

Det svenska priset på Superchargers höjs också vid midnatt idag. Priser höjs från från 2,90 kr/kWh till 3,60 kr/kWh.

I slutet på förra året twittrade [Elon Musk om att det förs samtal med andra tillverkare](#) om att låta dem använda Superchargers. Vilka eller vilken tillverkare det rör sig om är dock oklart.

[Tesla höjer priset på sina Superchargers – och smekmånaden försvinner](#)

[Bomben: Tesla kan snart låta andra elbilar ladda på Superchargers](#)



Patrik Lundin

12. Allt i ett – här är alla bilmärken i nya biljätten Stellantis.

PUBLICERAD: 01 FEB 2021, KL 09:35.

Det är världens femte största bilkoncern och ett försök att gifta samman bilmärken från Europa och USA. Stellantis skapades för att få ordning på krisande bilmärken som Opel, Alfa Romeo och Chrysler och för att spara pengar med hjälp av plattformsdelning. Den 62-årige portugisen Carlos Tavares är vd med kontroll över alla delar i verksamheten. Här är alla delarna i nya Stellantis.



Sammanläggningen av bilkoncernerna PSA och FCA skapar en ny jättekoncern med hela 14 olika bilmärken, plus reservdelsföretaget Mopar. Vi kan jämföra det med världsledande Volkswagen som huserar inte mindre än 11 olika bilmärken.

[Den nya biljätten har döpts till Stellantis](#) och innehåller flera varumärken som konkurrerar med varandra i tiotals år. Stellantis ska också försöka gifta samman tillverkning och försäljning i Storbritannien, Italien, Frankrike, Tyskland, Kina och USA.

Men det är inte första gången Peugeot och Fiat/Chrysler gjort affärer ihop. 1978 köpte Peugeot Chryslers europeiska del för en dollar. Peugeot döpte om Chrysler Europe till Talbot och satte Talbot-märke på sina Simca-bilar. PSA gick in i 1980-talet med bilmärkena Peugeot, Citroën och Talbot. Men försäljningen för Talbot lyfte aldrig och tio år senare var märket borta.

Peugeot har även samarbetat med Fiat. 1978 skapades SEVEL för att bygga lätta transportbilar. Originalen Fiat Ducato såldes av PSA:s olika varumärken. Peugeot 806, Citroën Evasion, Fiat Ulysses och Lancia Zeta var andra SEVEL-produkter. Samarbetet lever vidare i dagens Fiat Ducato som är ett syskon till Peugeot Boxer och Citroën Jumper. I USA heter skåpbilen RAM Promaster och det här samarbetet kommer att utökas i och med sammanläggningen.

Stellantis har valt att lägga sitt huvudkontor i Amsterdam och får totalt cirka 400 000 anställda. Stellantis blir femte största bilkoncern efter Volkswagen, Toyota, Hyundai och General Motors. Stellantis väntas då inom kort passera General Motors och ta fjärdeplatsen.

Peugeot

Chef: Linda Jackson, tidigare chef för Citroën.

Förra året sålde PSA-gruppen totalt 2,5 miljoner bilar. Coronapandemin var anledningen till att försäljningen minskade med 28 procent jämfört med året innan. 48 procent av försäljningen kom från Peugeot. Märket har framför allt byggt sin framgång med hjälp av en rad konkurrenskraftiga småbilar, som till exempel [nya 208 som vann titeln Årets bil 2020](#). Peugeot har haft svårare att konkurrera med premiummärken. Peugeot valde tidigt att satsa på suvar där framför allt [3008](#) drivit försäljningen. Nu sker en stor omställning till fler elbilar och att snabbt få fram laddhybrider till befintliga modeller.

Citroën

Chef: Vincent Cobee.

Citroën har alltid varit lillasyskonet i koncernen och sålde i fjol endast 700 000 bilar. Linda Jackson genomförde en ordentlig översyn av modellprogrammet och en nysatsning på komfort och en rad prisvärda modeller med tydlig design.

DS

Chef: Béatrice Foucher.

Det nya bilmärket DS skapades innan Carlos Tavares tillträdde som vd och har haft svårt att riktigt slå igenom. Idén var att bygga DS för den kinesiska marknaden med speciella showrooms och tydlig satsning på premiumsegmentet. Men sedan starten 2014 har DS inte utvecklat modellprogrammet tillräckligt snabbt och det såldes bara 40 000 DS-bilar förra året. DS skulle också bära PSA-gruppens nya teknik men internt är DS konkurrerats ut av Peugeot som fått lansera en rad nya hybrider, laddhybrider och elbilar före DS.

Opel/Vauxhall

Chef: Michael Lohscheller.

[PSA köpte överraskande loss Opel/Vauxhall från General Motors våren 2017](#). Överraskande eftersom Opel ofta haft Peugeot som största konkurrent. Så var fanns samordningsvinsterna? Förra året svarade Opel för 25 procent av PSA-gruppens försäljning och just nu pågår en anpassning av modellprogrammet till PSA:s plattformar och motorer. Opel har en strakt ställning i Storbritannien, där Peugeot historiskt haft problem. 2020 var totalt sett ett succéår för Opel som ökade sin vinstmarginal markant.

Fiat

Chef: Olivier Francois.

Fiat hängde på låset och började investera i [Chrysler under bilkrisen 2009](#), då det amerikanska företaget också tvingades i konkurs. [2014 skedde så sammanslagningen och FCA bildades](#). 2019 sålde FCA 4,3 miljoner bilar.

Fiatmärket är i dag i det närmaste helt koncentrerat till sin hemmamarknad i Italien samt södra Europa med undantag av en stark position i Brasilien och Turkiet. Flera modeller brottas med vikande siffror och satsningen på USA har misslyckats helt. Modellerna [Panda](#) och framför allt [500](#) bär hela försäljningen. Abarth är ett syskonmärke till Fiat och sorterar under samma chef, Olivier Francois.

Chrysler

Chef: Tim Kuniskis.

Chrysler är fortfarande ett välkänt varumärke men modellprogrammet i dag består endast av Pacifica och [300](#). I USA, märkets största marknad, såldes i fjol 110 000 bilar. Chrysler finns även i Kanada och Mexiko men har lämnat Europa. Chrysler har ett samarbete med Google-företaget [Waymo som 2018 köpte 62 000 Pacifica-bilar](#). Det är också tekniken

som utvecklas tillsammans med Waymo som kan bli Chryslers räddning. Självkörande taxibilar kan vara framtiden och då lär Chrysler köra om flera konkurrenter.

RAM

Chef: Mike Koval.

En avknoppning från Dodge som blivit en stor del av FCA-portföljen. De dyra pickuperna bidrar med en hög vinstmarginal och [RAM](#) kämpar med Chevrolet Silverado om andraplatsen bakom Ford F150 på den stora pickupmarknaden i USA. Förra året såldes närmare 625 000 RAM, en nedgång med 11 procent jämfört med 2019. Problemet är att RAM knappt finns alls utanför USA men det viskas nu att en ny RAM utvecklas med tanke på en global marknad. Plattformen ska delas med [Jeep Gladiator](#) och det lär finnas planer på en pickup från Peugeot som ska konkurrera med [VW Amarok och Ford Ranger](#) i Europa.

Dodge

Chef: Tim Kuniskis.

Dodge är ytterligare ett varumärke som behöver fler bilmodeller och en bredare marknad. Muskelbilen Challenger tappade mycket förra året och totalt såldes 267 000 Dodgebilar. Det är inte troligt att Dodge gör ett nytt försök i Europa då det senaste försöket slutade i ett stort fiasko. En viss satsning på Mellanöstern kan ta märket in i framtiden.

Jeep

Chef: Christian Meunier.

Juvelen i FCA-kronan och det varumärke som de flesta bedömare har störst chans att överleva och verkligen utvecklas. [Cherokee](#) och [Wrangler](#) är storsäljare och nya Gladiator var en av få ljusglimtar på bilhimmelen 2020. FCA har satsat på att få Jeep att synas mer utanför Nordamerika och varumärket står starkt. I Europa är det [Renegade](#) som bär försäljningen. 2020 såldes totalt närmare 800 000 Jeepbilar.

Alfa Romeo

Chef: Jean-Philippe Imparato.

Hur många gånger har vi inte läst om att nu, nu är det dags för Alfa Romeo att sätta fart och nu, nu är det nya modeller på gång. Satsningen på [Giulia](#) och [Stelvio](#) hann inte ta fart innan bilkunderna började ropa efter laddhybrider. Och så finns gamla Giulietta där också. Visserligen ökade försäljningen i USA 2020 men från väldigt låga nivåer. I år ska nya suven Tonale presenteras men det behövs en rad nya motorer och en elbil för att Alfa Romeo ska ha en chans att överleva på sikt.

Maserati

Chef: Davide Grasso.

Sport- och lyxbilmärket Maserati blir en helt ny bekantskap för Peugeotfolket. Maserati vill vara Italiens svar på tyska Porsche. Men de höga ambitionerna har sällan realiserats och försäljningen är måttlig. Nu ska en [ny MC20](#) och nya Nettuno vara något extra. Maserati har också lilla suven Grecale och elbilen Granturismo stående på utvecklingsavdelningen. Det blir spännande att se vad Tavares ska göra med Maserati.

Lancia

Chef: Luca Napolitano.

[Gamla Ypsilon](#). Det är i dag den enda bilen från gamla Lancia och den säljs bara hemma i Italien. De allra flesta hade räknat med att Lancia skulle plockas bort i samband med bildandet av Stellantis men uppenbarligen vill Tavares placera märket på samma planhalva som DS och Alfa Romeo. Ska det lyckas behövs det en hel del nya modeller.

Varumärken i garaget

Om Carlos Tavares tycker att de här bilmärkena inte är tillräckligt så finns det några som kan dammas av i förrådet.

Panhard (1891-1967)

En gång i tiden en pionjär både inom motorutveckling och lösningar för lågt luftmotstånd. Peugeot fick Panhard på köpet när Citroën förvärvades och det var nära att märket fick nytt liv innan Peugeot valde att satsa på Talbot.

Rootes Group (1915-1967)

Chrysler slog ihop Simca, Rootes och Barrerios till Chrysler Europe 1967. Men i dag finns inget varumärke från den gruppen kvar. Inget talar för att något väcks till liv igen.

DeSoto (1928-1960)

Märket grundades av Walter P. Chrysler som ett mellanklassmärke, lite billigare än Chrysler. När Chrysler köpte Dodge uppstod intern konkurrens om bilköparna. DeSoto överlevde ändå till 1960.

Plymouth (1928-2001)

En gång i tiden en bärande del av Chrysler-gruppen. Tynade bort under 1980-talet då flera modeller från andra i koncernen fick Plymouthmärke men ingen personlighet. Neon presenterades 1993 och kunde betytt en nystart. Men modellen såldes även som Dodge vilket säger en del om hur Chrysler hanterade sina varumärken.

Imperial (1955-1975, 1981-1983)

Chrysler skapade Imperial 1955 som ett systemmärke. Imperial-bilarna hade lite mer utrustning och var lite dyrare. Idén var att konkurrera med Lincoln och Cadillac från konkurrenterna Ford och GM. Imperial LeBaron från 1973 var närmare sex meter lång och de stora Imperial-bilarna överlevde såklart inte oljekrisen på 1970-talet. Nysatsningen 1981 lyckades inte alls, trots marknadsföringshjälp av Frank Sinatra. Det här kan möjligen vara ett av de varumärken som Stellantis överväger att väcka till liv.

American Motors Corporation (1954-1988)

Biltillverkarna Nash och Hudson gick samman och bildade AMC 1954 för att konkurrera med de tre stora i Detroit. Tre år senare skrotades båda namnen och AMC satsade helt och hållet på Rambler. Franska Renault köpte en del av AMC 1990 och fick fyrhjulsdrivna Eagle på köpet. Aktierna i AMC såldes 1987 till Chrysler. Redan 1970 hade AMC köpt bilföretaget Kaiser-Jeep och det var Jeep-bilarna som var den stora tillgången i AMC när Chrysler gjorde affär med Renault. Det är säkert mer än en Renaultchef som genom åren ångrat den försäljningen. Men nu är till slut Jeep tillbaka under delvis franskt styre.

Eagle (1988-1999)

När General Motors skapade nya Saturn 1990 blev Chryslers svar en satsning på Eagle. Eagle Medallion hade rötter i samarbetet mellan Renault och AMC medan följande modeller i praktiken var bilar från Chrysler och Mitsubishi med nytt märke i fronten. Eagle krisade under hela 1990-talet och Chrysler stängde portarna 1999.

Autobianchi (1955-1995)

Modellen A112 var Italiens svar på Austin Mini. Modellen byggdes 1969 till 1986 och är Autobianchis storsäljare i bilhistorien. Under 1960-talet var Autobianchi Fiats experimentverkstad och deras modeller fick ofta testa mer eller mindre galna idéer. 1964 var Autobianchi Primula Fiatkoncernens första framhjulsdrivna bil och Fiat började skiftet till framhjulsdrift från med lanseringen av 128 fem år senare. Det slutade med försäljning av en enda modell, Lanciabaserade Y10, och till slut gav Fiat helt enkelt upp.

JAN-ERIK BERGGREN



13. Nybilsförsäljningen ökade rejält i januari – baksmälla för laddbart.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-02-01, 13:15.

Nyregistreringarna av personbilar i januari ökade med 22,5 procent jämfört med samma månad 2020. Samtidigt minskade andelen laddbart kraftigt efter ett extremt december.



Trots tillverkarnas [nyregistreringsrace inför årsskiftet](#) av i synnerhet laddbara bilar uteblev baksmällan i januari i år – i alla fall totalt sett. Nyregistreringarna av personbilar ökade med 22,5 procent jämfört med samma månad föregående år. För lätta lastbilar var ökningen hela 83 procent, visar färsk statistik från branschorganisationen Bil Sweden.

– Ökningen förklaras främst av låga registreringsciffror i januari 2020 efter ett rekordstarkt december, orsakat av fordonsskattehöjningen 1 januari 2020 när WLTP infördes i Bonus-malussystemet, säger Jessica Alenius, vice VD på Bil Sweden i ett pressmeddelande.

Precis som ifjol minskade andelen laddbara bilar (elbilar och laddhybrider) i januari. Efter att ha stått för rekordstora 49 procent av personbilarna som nyregistrerades i december rasade de till 33,5 procent i januari. Med det återtog bensinbilarna tronen som de [förlorade i november](#).

– Den stora osäkerheten kring styrmedelsförändringarna i år i form av bland annat bonus/malus och höjd förmånsskatt har starkt bidragit till att andelen laddbara bilar bromsar in efter den starka uppgången i december, säger Jessica Alenius.

Bland elbilarna var det i synnerhet december-listettan [Volkswagen ID.3 som tappade](#), något Recharge kunde rapportera om redan förra veckan baserat på sajten car.infos siffror. Dessa visar nu att endast 28 bilar registrerades i januari, vilket underligt nog inte stämmer överens med Bil Sweden som fick det till 25.

Oavsett var det Volvo XC60 som istället knyckte förstaplatsen bland de laddbara bilarna, tätt följd av Kia Ceed SW och Toyota RAV4. Topp tre bland elbilarna blev Kia e-Niro, Polestar 2 och Nissan Leaf.

Vi kan vänta oss en mycket ryckig fordonsmarknad även i år, menar Jessica Alenius.

– 2021 riskerar att bli ett mycket ryckigt fordonsår. Dels för att vi fortfarande är mitt uppe i Coronapandemin, som också starkt påverkade fordonsmarknaden under det andra kvartalet ifjol, dels för att flera styrmedelsförändringar träder i kraft under det första halvåret i år, säger hon.

Nyregistreringar januari 2021

	2021	2020	% 21/20
Personbilar	20 573	16 798	+22,5%
Andel laddbara personbilar	33,5%	30,7%	
Lastbilar, totalt	2 571	1 630	+57,7%
<i>Varav:</i>			
Lätta lastbilar, upp till 3,5 ton	2 149	1 173	+83,2%
Tunga lastbilar, över 16 ton	386	420	-8,1%
Bussar, totalt	102	38	+168,4%

Källa: [Bil Sweden](#)

Topplistan, personbilar

Modell	Nyregistreringar, januari 2021
Volvo S/V60	1.377
Volvo XC40	973
Volvo XC60	961
Kia Ceed	774
Toyota RAV4	733
Volkswagen Passat	710
Volvo S/V90	673
Volkswagen T-Roc	648
Kia Niro	580
Volkswagen Tiguan	524

Källa: [Bil Sweden](#)

Topplistan, laddbilar

Modell	Nyregistreringar, januari 2021
Volvo XC60 T6/T8 Recharge	529
Kia Ceed SW Plug-in Hybrid	526
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid	383
Volvo S/V60 T6/T8 Recharge	365
Kia Niro Plug-in Hybrid	324
Volvo XC40 T4/T5 Recharge	293
BMW 530e	270
Volkswagen Passat GTE	251
Kia e-Niro	230
Kia Xceed Plug-in Hybrid	221

Källa: [Bil Sweden](#)



["Jag trodde helvetet skulle frysa innan jag skrev den meningen..."](#)



[Alrik: Oljebilars lovsång](#)



[Elchock: Laddbara bilar ökade med 251 procent i december](#)

14. Nya försöket att stoppa stöldligor beskrivs som "tandlöst".

Publicerad 2021-02-02 kl 8:38.

Regeringens nya förslag för att skärpa gränskontrollen av gods riskerar att bli verkningslöst.



Stölderna av bilar och bildelar har utvecklats till en huvudvärk för både bilägare och bilhandlare de senaste åren. Och eftersom det inte ingår i Tullverkets uppdrag att leta efter stöldgods som lämnar landet kan många stulna bilar skeppas iväg utan några större problem.

Om tullen hittar stöldgods kan personalen ringa polisen, men om de inte hinner rycka ut eller prioriterar annat tvingas tullpersonalen se på medan stöldgodset och brottslingarna försvinner.

Det här kryphålet ska täppas till genom att tullen i sommar ska få [ökad befogenhet att kolla misstänkta bilar som försöker ta sig ut ur Sverige](#).

Men det nya förslaget riskerar att bli verkningslöst, tror Mats Galvenius som är vd på Larmtjänst. Tullverket uppger i sitt remissvar att antalet utförelsekontroller inte kommer öka eftersom det skulle kräva mer resurser.

– **Det effektivaste sättet** att stoppa stöldligorna är att höja trösklarna vid våra gränser. Därför tror vi att slumpmässiga stickprovskontroller skulle ha en stor avskräckande effekt, säger Mats Galvenius till [SVT](#).



Erik Söderholm

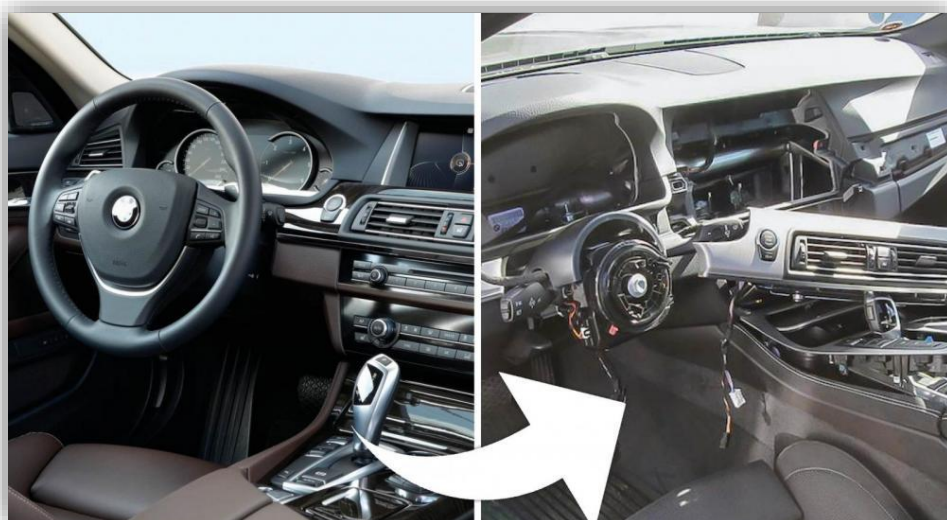
Relaterade artiklar:



[Tusentals bilar försvinner – tullen kan bara se på
Premiummärken är populära hos ligorna, men Tesla sticker ut. 0](#)



[Nya beskedet som ska stoppa bilstöldigorna
Tullen får ökad befogenhet att kolla misstänkta bilar som försöker ta sig ut.](#)



[Bildelsstölderna ökar igen – här är tjuvarnas favoriter
Inte bara nya bilar som drabbas.](#)

15. Shell köper företag som erbjuder ”lyktstolpsladdning” av elbilar.

Text Erik Söderholm. Publicerad 2021-01-30 kl 15:12.

Företaget Ubitricity som erbjuder elbilsaddning på gatan, till exempel vid lyktstolpar köps upp av Shell.



De stora oljefättarna har märkt av att omställningen till elbilar är igång. Ett tydligt tecken på det är att Shell köper upp Storbritanniens största operatör för elbilsaddning.

Det handlar om laddnätverket Ubitricity, som grundades i Tyskland och nu driver 13 procent av alla publika laddstolpar för elbilar längs gatorna i Storbritannien. Ubitricity använder exempelvis lyktstolpar för att kunna erbjuda elbilsaddning på ställen där det annars inte är tillgängligt.

Hur mycket Shell betalat är inte officiellt. Vid sidan av det nya förvärvet har Shell drygt 1.000 snabbaddare vid 430 bensinmackar i Storbritannien.

Läs också: [Vill bli störst på snabbaddning – upp till 150 kW](#)



Erik Söderholm

16. 15 frågor och svar om vätgas: "Stora förväntningar".

2021-01-29 kl 15:00.

Intresset för vätgas har ökat enormt. Men varför? Vilka är möjligheterna respektive utmaningarna? Och hur mycket energi går det åt att tillverka den? Här har vi sammanställt 15 frågor och svar om vätgas.



Ny Tekniks chefredaktör Per Danielson intervjuar i [avsnitt #38](#) i podden Allt du vehöver veta om ny teknik reportrarna Linda Nohrstedt och Johan Kristensson om vätgasens framtida roll i energisamhället. Här följer en textversion av samtalet.

Läs mer: [Svenska vätgasstrategin: 8 GW produktionskapacitet till 2045](#)

Varför är vätgas så hett just nu?

Förväntningarna har aldrig varit så höga på vätgasen som just nu. Både länder och företag hoppas att vätgas ska bli energibäraren som gör det möjligt att minska eller helt få bort sina fossila koldioxidutsläpp.

Den stora drivkraften är att det går att använda överskottsel från vindkraft eller solkraft för att framställa grön vätgas genom elektrolys. Då bildas bara syre och värme som biprodukt.

Vätgas kan sedan lagras så att energin kan användas senare.

Flera länder har därför tagit fram vätgasstrategier, i Sverige har Fossilfritt Sverige tagit initiativ till en sådan strategi, och företag börjar lansera produkter för framställning och lagring av vätgas. Nyligen har t ex australiensiska företaget Lavo lanserat ett system för energilagring med hjälp av vätgas i villan och vindkraftstillverkaren Siemens ska ta fram vindsnurror med inbyggda elektrolysörer för att producera vätgas till havs.

Vad är vätgas?

Vätgas är en gas där väteatomerna sitter ihop två och två. Vid rumstemperatur och normalt tryck är vätgas just en gas, men vid riktigt kalla temperaturer blir den flytande.

Vad används vätgas till i dag?

I dag används vätgas främst till att raffinera oljeprodukter och till att tillverka ammoniak för konstgödsel. Ungefär 180 000 ton vätgas används varje år i Sverige, vilket motsvarar cirka 6 TWh per år. Den är huvudsakligen av fossilt ursprung, mestadels kommer den från naturgas. Knappt 3 procent av den vätgas som används i Sverige kommer från elektrolys.

Vilken roll kan vätgas ha i ett framtida energisystem?

Framför allt kan vätgas lagra energi, så att den kan användas vid ett senare tillfälle. Det är värdefullt när energiomställningen gör oss mer beroende av intermittenta energikällor som sol och vind. När solen skiner och vinden blåser kan vi producera el, som används för att producera vätgas som sedan lagras. När energin sedan behövs kan den t ex omvandlas till el via en bränslecell för att driva ett fordon eller ledas ut på elnätet.

Hur kan en nationell satsning på vätgas utveckla en ny svensk industrigen?

Vätgasens roll för att göra stålproduktionen fossilfri är det tydligaste exemplet. Slår det väl ut kan vi sannolikt exportera den tekniken.

Sen är ju vätgasen oerhört mångsidig. För Sverige igång produktion och distribution inom ett område, till exempel för järn- och stålindustrin, så kan det ge ökad användning på en rad andra områden, exempelvis för fordon. Men det krävs nog att staten är med och driver satsningen eftersom det kostar mycket att bygga upp ett sånt här ekosystem.

Hur stora miljövinster kan man uppnå med vätgas som energibärare?

Det beror på många faktorer. Framför allt beror det på hur vätgasen tillverkas. Den vätgas som används i dag framställs främst från fossila källor, t ex naturgas och stenkolk. Ska det bli en miljövinst måste det vara grön vätgas som produceras, dvs med hjälp av el i elektrolys eller genom reformering av biogas eller omvandling av biomassa.

Miljövinsten beror också på hur brett vätgasen slår igenom.

Fossilfritt Sverige pekar i sin vätgasstrategi på att de i dag kända vätgasprojekten i Sverige (bla Hybrit, LKAB, Ovako, Scania, Volvo AB) skulle kunna åstadkomma en utsläppsminskning på drygt 30 procent av Sveriges nationella koldioxidutsläpp.

För det krävs cirka 55 TWh el i de projekt som valt elektrolys som produktions sätt. Så den förnybara elproduktionen behöver säkerligen byggas ut.

Nackdelar med vätgas?

En nackdel är explosionsrisken. Många av oss har gjort knallgasexperimentet i skolan och vet att vätgas kan explodera i kontakt med syre. Hindenburgolyckan avskräcker säkerligen också, även om det var så länge sen som 1937 när luftskeppet brann upp.

Även om vätgas har en betydligt högre självantändningstemperatur, runt 560 grader Celsius, jämfört med till exempel jetbränsle som används i flygplan, som har 210 grader, är explosionsrisken både en teknisk utmaning och en psykologisk utmaning.

Läs mer: [Powercell tecknar avtal med Bosch för halv miljard](#)

En annan nackdel är gasens beskaffenhet. Väte är det lättaste grundämnet och består bara av en proton och en elektron. Det gör att vätgasmolekylen är väldigt liten, och därmed svår att lagra. Molekylerna kan slinka ut genom pyttesmå hålrum.

En annan nackdel är att vätgas i princip inte finns naturligt, utan måste framställas. Det är alltså ingen energikälla utan energibärare.

Vad är utmaningarna med att utveckla användningen av vätgas i exempelvis transportsektorn och som mellanlager av förnybar energi?

En utmaning handlar om hönan och ägget-problematiken. Vad ska byggas först, tankstationer för vätgas, eller bränslecellsbilar, eller elektrolysörer, eller mer förnybar elproduktion.

En annan utmaning handlar om att gå från enstaka pilotprojekt till större skala. Det har bedrivits flera svenska power to gas-projekt som det har varit väldigt tyst om under de senaste 3-4 åren.

Det finns också utmaningar knutna till energiförluster i samband med komprimering och förvätskning av vätgas för lagring och transport, samt kostnadskrävande material för detta.

Hur mycket energi går det åt för att göra vätgas?

Det går åt cirka 50-55 kWh för att producera ett kilo vätgas med elektrolys, som i sin tur ger 33 kWh elenergi, som man kan köra tiotalet mil med i en personbil.

Just den dåliga systemverkningsgraden är av många ansedd som vätgasens akilleshäla. Därför spår många att den främst kommer att användas inom tunga transporter där batterier inte räcker till, samt inom industri och lantbruk.

Vilka är de största vätgasaktörerna på den svenska marknaden?

Mest kända för Ny Tekniks läsare är nog Powercell, som tillverkar bränsleceller för fordon, båtar och stationära applikationer.

Sandvik Materials utvecklar komponenter till bränsleceller, liksom Impact Coatings och Cell Impact. Höganäs tillverkar komponenter till så väl bränsleceller som elektrolysörer. Siemens Energy tillverkar gasturbiner som kan drivas av vätgas och Linde, tidigare Aga, har nyligen gjort en satsning på vätgas.

Men Sverige är inte speciellt starkt på området. I Norge finns till exempel Nel, en av de stora tillverkarna av elektrolysörer.

Vilka är riskerna med att använda vätgas som drivmedel?

Som Linda nämner kan ju knallgas bildas. I Norge exploderade en tankstation sommaren 2019, på grund av en läckande ventil, vilket ledde till intensiv debatt om lämpligheten med vätgas. Men även fossila bränslen kan bli explosiva vid blandning med luft. Fördelen med vätgas är att den är så lätt och stiger rakt upp i atmosfären vid läckage. Men visst måste fordon och farkoster designas med det här i åtanke. Man ska dock komma ihåg att industrin har använt vätgas under lång tid redan, så det finns rutiner för hantering.

Vad kostar det att tanka vätgas?

Den fossilfria vätgasen man tankar i Sverige kostar cirka 80 kronor per kilo, vilket gör att drivmedelskostnaden är något billigare än en vanlig bensin- eller diesebil. Men mycket dyrare än en elbil.

Den fossilfria gasen är i dagsläget flera gånger dyrare än den som framställs av fossil råvara. Priset på den gröna vätgasen måste därför ner. Med billigare elektrolysörer och billigare förnybar kraft kanske den kan ner till under 10 kronor per kilo till 2050.

Läs mer: [Då är vätgasbilen billigast att köra](#)

Vad är de stora skillnaderna mellan en elbil och en vätgasbil?

I elbilen lagras energin i ett batteri. I en vätgasbil, eller bränslecellsbil, lagras den som komprimerad vätgas i tankar.

Elbil kan vara ett lite missvisande namn för en bil med batteri. På engelska säger man därför battery electric vehicle för elbil respektive fuel cell electric vehicle för en vätgasbil.

Båda är alltså elfordon, där elektricitet driver en elmotor som i sin tur driver hjulen. Det enda som skiljer dem åt är hur energin som blir elektricitet lagras. Och även vätgasbilar har för det mesta batterier, om än mindre än i elbilar.

Hur produceras och transporteras vätgasen till exempelvis tankstationer?

Pratar vi grön vätgas så är tanken att det ska ske med hjälp av elektrolysörer på platser där det finns gott om förnybar energi. Men idag tillverkas mindre än 5 procent av all vätgas på detta sätt i världen.

Blå eller grå vätgas, som har fossilt ursprung, produceras vanligen genom reformering av naturgas eller förgasning av kol.

Vätgasen transporteras därefter komprimerad i gasledningar i marken eller i tankar på lastbil, tåg eller båt. Den kan även förvätskas, det vill säga kylas ner till -253 grader så att den blir flytande, men det görs inte i Sverige idag.

Vad kan gå fel?

En omfattande explosion, som till exempel den som drabbade Hindenburg, skulle nog lägga krokben för de flesta vätgassatsningarna.

Mindre uppseendeväckande, men ändå problematiskt, skulle det också vara om utbyggnaden av förnybar elproduktion, och utbyggnaden av elnät, inte håller jämn takt med efterfrågan på grön vätgas.



LINDA NOHRSTEDT



JOHAN KRISTENSSON

[Kanada satsar på vattenkraft till vätgas](#)



17. Stora jubileet – Förenade Bil firar 100 år.

Redaktören bytbil 2021-02-01.

Med ett sekels erfarenhet inom bilförsäljning utgör Förenade Bil en av Sveriges mest erfarna bilförsäljningsinstitutioner. Nu i februari firas jubileet med en bok som berättar om bolagets historia – som varit en kamp för tre generationer Söderström.

– Det är fantastiskt att vi har kommit så här långt, säger Joakim Söderström, en av delägarna till familjeföretaget.



Allt började på Östra Tullgatan 6 i Malmö. Bild från 1920-talet.

Det är långt ifrån alla bilhandlare som lyckas hålla sin verksamhet levande i ett sekel. Oavsett bransch är det en milstolpe som är få förunnad.

Men den 4 februari 2021 får familjeföretaget Förenade Bil i Malmö förmånen att fira ett sådant jubileum. Då var det 100 år sedan bolaget startade genom en hopslagning av två bilföretag i den sydliga storstaden.

Joakim Söderström representerar den tredje generationen Söderström i företaget. Han började som springpojke på 1990-talet och har sedan "jobbat sig uppåt den klassiska vägen".

Den inledande tiden i familjeföretaget var ingen dans på rosor.

– Finanskrisen kom där och jag kommer ihåg hur allt raserades. Jag minns hur vi slet för att få ihop det. Banken gick i konkurs men bolagen klarade sig bra, säger Joakim Söderström.

Tur var det nog att det fanns en historia att luta sig mot. Hans far och farfar hade inte varit utan prövningar heller.



Joakim Söderström.

BMW 1500 I SVERIGE — ALL ANLEDNING ATT BYTA BIL!



BMW 1500



Kom in redan i dag och
"TALA BMW 1500" — en repre-
sentant för tysk bilindustri när
den är som bäst. Men en provtur
säger mer än 1 000 ord.
Därför välkommen!

Generalagent

FÖRENADE BIL

Annons på BMW 1500.



Förenade Bil i Malmö.

– Min farfar var nära att kasta in handduken vid något tillfälle. Då blev han inbjuden av dåvarande försäljningschefen på BMW:s utvecklingsavdelning och blev visad BMW 1500. Efter det fick ha en nytändning och valde att hålla ut lite till.

Resten är historia. Förenade Bil har sedan 1951 samarbetat med [BMW](#) – och ett flertal andra märken förstås. Totalt 35 bilmärken har representerats sedan 1921.

Med 100 år i ryggen finns det gott om liknande historier. Därför väljer bolaget att ge ut en bok för att fira det speciella jubileet.

– Det är verkligen spännande att se alla turer genom åren. Man känner ju igen sig lite i det där, att det är tufft emellanåt.

På tal om tuffa tider: Hur har corona påverkat er?

– Både jag och min bror är försiktigare än pappa. Vi lärde oss av kraschen 91 att vara försiktiga med expanderingar och bara jobba i en takt som vi maktar med. Så när coronan kom var vi extremt starka finansiellt. Man måste vara beredd att klara en eller två smällar, och vi har klarat denna riktigt bra, säger Joakim Söderström.



BMW E531.



Förenade Bil på 1960-talet.

Att det brinnande bilintresset har gått i arv råder det ingen tvekan om. Utöver själva bolaget ligger familjen Söderström inne med en imponerande bilsamling.

Joakim berättar att ett 100-tal bilar finns i deras museum. Där står de heller inte bara och samlar damm, utan de nyttjas till exempel inom racing och olika kundevent.

Kronjuvelen, enligt Joakim Söderström, är en BMW-prototyp från 50-talet som bara finns i en enda upplaga i världen.

– Den är vi rätt glada för. Den heter E531 och min farfar fick den av dåvarande försäljningschefen. Det var en ganska billig bil på sin tid och är en viktig del för BMW:s historia.

Denna bil är inte till salu, förmodar jag?

– Nej, alltså många frågar om bilarnas värde. Men det finns inget värde för vi vill inte sälja. Vi vill behålla dem, det är så kul att köra dem. Det finns ett annat värde än pengar och det är det känslomässiga. Det är den passionen för bilar som alltid funnits hos oss.

Nu stundar det som sagt ett 100-årsjubileum.

Och frågar man Joakim Söderström om hur det blickas framåt ges ett rakt och självsäkert svar.

– Det är full gas in i nästa 100-årsperiod. Vi tittar alltid på vad som händer och det sker nu en stor omställning till elektrifiering och digitalisering med självkörande bilar och allt sådant där. Vi följer utvecklingen väldigt noga och vill vara en spelare även i framtiden.

I slutändan är det ju också ett familjeföretag vi pratar om. Och visst finns det en förhoppning om att en fjärde generation Söderström ska ratta bolaget vidare i framtiden.

Men att några större privilegier ska komma med efternamnet kommer inte på tal.

– De måste kunna platsa in i gänget så att säga, säger Joakim Söderström.

Relaterade artiklar



Rejält lyft för nya bilar i augusti



BMW firar 7-seriens 40 första år



De flesta bilförare är bättre än medel



Miljözoner kan bli verklighet i Stockholm

Klassiker

18. Audis innovativa Duo.

Text Mårten Carlsson.

Publicerad 2021-01-21.

DUALISM

Audi byggde sin första hybridbil redan 1989.



Vorsprung durch Technik har länge varit Audis motto och på Frankfurtmässan 1989 visade man vad man menade med det.

Hybridbilar var förvisso inte helt nytt. Många experiment har gjorts genom åren men det intressanta med Audi Duo var att man här var på rätt spår.

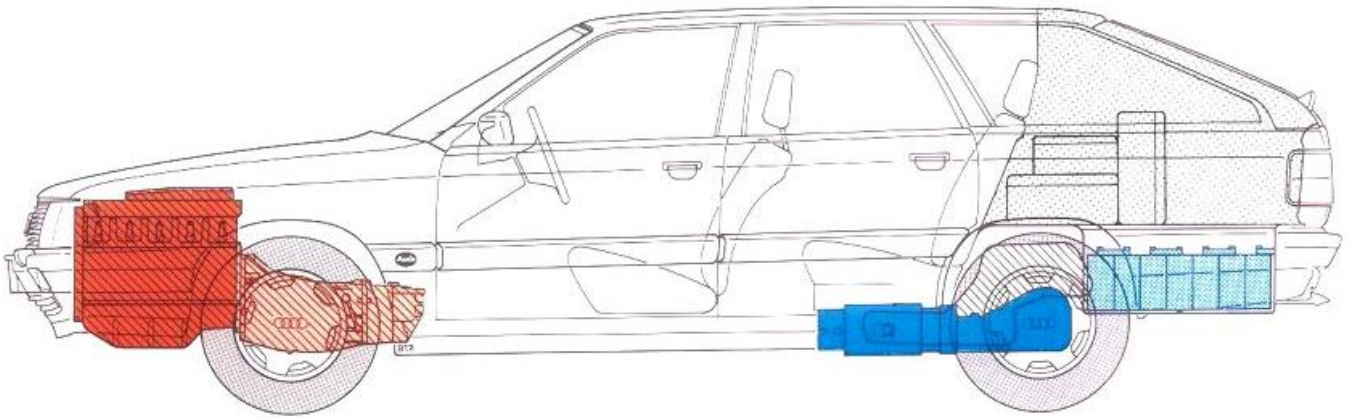
På podiet stod en Audi 100 avant som hade sin vanliga raka femma kvar och den drev framhjulen. Bak satt en elmotor som drev på bakhjulen.

Detta system är i princip standard på plug-inhybrider idag.

Likaså gick Duo på elmotorn vid start och krypkörning - precis som dagens hybrider.

Elmotorn bak var på dryga 13 hästkrafter och på ren eldrift klarade den upp emot 50km/h och hade fyra mils räckvidd.

Bilen skötte arbetsfördelningen mellan bensen och elmotorn för det mesta själv, men den hade finessen att man kunde välja körläge med en knapp.



Verbrennungsmotor

Frontantrieb

Elektromotor

Elektroantrieb

Batterie



MOTORNYTT

Audi Duo var ett allvarligt menat projekt för hur framtidens teknik skulle se ut. Därmed inte sagt att den var menad att sättas i produktion.

Det gjordes dock tio provbilar som testades flitigt. Tekniken fungerade som den skulle men räckte ännu inte riktigt till. Elmotorn var för klen och dessutom hade Duo över 200 kilos övervikt att släpa på med batterier och sådant.

Dessutom ansåg man inte marknaden vara mogen än.

Men 1991 gjorde man en ny förbättrad Audi Duo.



I Duo 2 var systemen mer integrerade med varandra. en 1,9 liters dieselmotor arbetade tillsammans med en 30-hästars elmotor. Permanent fyrhjulsdraft itsället för en motor på varje axel. Nu kunde batteripacket krympas ned och laddas av motorn under färd också. Ännu ett steg i rätt riktning.

På ren eldrift kunde man nu köra upp till 80km/h.



I september 1997 kom Duo 3 - Nu tog man steget fullt ut att sätta en hybridbil i produktion.

Audi A4 Avant hybrid var den första plug-inhybriden på marknaden - tre månader före Toyota Prius!

I Europa fick vi vänta ännu ett par år på att få köpa en Prius.

Det handlade dock inte om någon massproduktion utan istället en beställningsvara. Det var dock inte särskilt många kunder som valde detta. Teknik och prestanda räckte fortfarande inte till och prislappen på 60 000 D-mark avskräckte nog många.

Audi fick bara sålt 90 stycken av sin första hybridbil för massorna.

Läs mer om:



[Hundran som klev ut genom fönstret och försvann](#)

[I Klassiker nr.9/2014 uppmärksammade vi Audi 100 och dess gradvisa försvinnande från trafikbilden, dags att rädda de som finns kvar!](#)



[Klassikerkandidat #8 – Audi](#)

[Med några penndrag förvandlade Audi en ordinär sedan till en elegant coupé, 100S coupé var född.](#)

Feber

19. Tut i luren! Idag fyller bilen 135 år!

AV BOBBY GREEN 2021-01-29 KL 15:00.

Grattis!

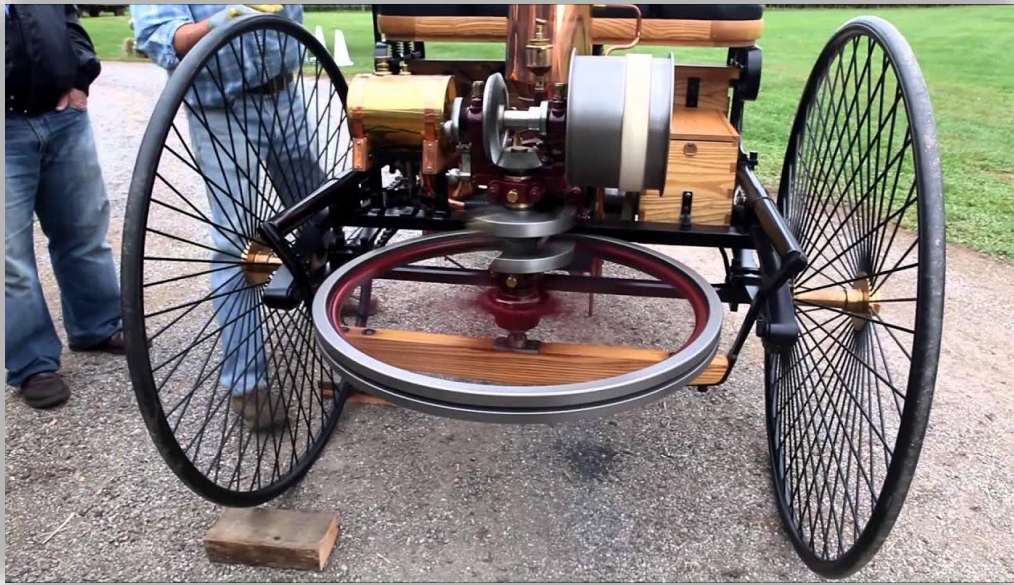


Den 29 januari 1886 lämnade [Carl Benz](#) in sin patentansökan för bensindrivet fordon. Mycket har hänt sedan dess och dagens datum markerar alltså att det var hela 135 år sedan bilen föddes. Bilen presenterades för allmänheten den 3 juli 1886 i tyska Mannheim. I augusti 1888 tog Carls fru [Bertha Benz](#) den tredje tillverkade bilen på en totalt 19,4 mil lång tur från Mannheim till Berthas hemstad Pforzheim och sen tillbaka igen. Det ledde bland annat till att den motoriserade vagnen blev världskänd och att försäljningen drog igång, och resten är ju som ni vet historia.

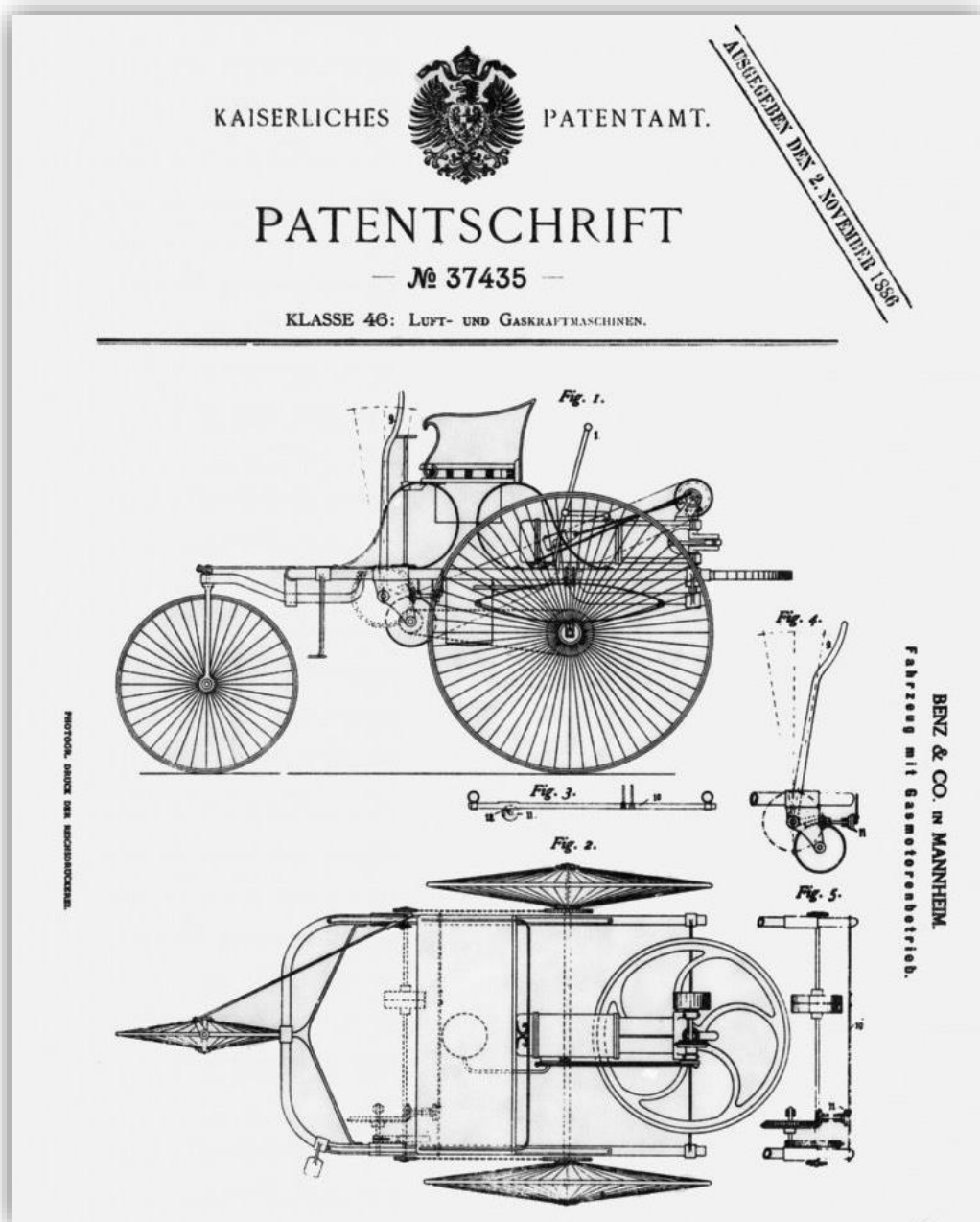
Hur tänker ni fira denna stora dag idag?



FILM: <https://youtu.be/3uS2jMpxpP0>



FILM: <https://youtu.be/E88I8lm6vNc>



Carl Benz patentansökan.

20. Så blev Lewis Hamilton en av de största.

Text: Mikael Johansson.

Publicerad: 2021-01-29 kl 06:00.

Lewis Hamilton berättar i en bok utgiven 2007 om hur nervös han var, men ändå själv-säker, när han som tioåring bad om McLarens stallchef Ron Dennis autograf.



Den mäktige stallchefen skrev sin signatur i boken. Hamilton tog mod till sig och sa: "Du kan väl skriva ditt telefonnummer också".

Ron Dennis gillade nog självförtroendet och lade till raden: "Ring mig om nio år".

Lewis Hamilton behövde inte vänta så länge. Bara två år senare inleddes ett samarbete som kom att bli långvarigt och han klättrade i klasserna.

År 2000 vann han World Cup i dåvarande kartingklassen Formula A och blev även Europamästare innan han fortsatte rada upp titlar i racing.

Säsongen 2007 fick han möjlighet att debutera i Formel 1. Premiärracet kunde inte ha gått mycket bättre. Hamilton klev rakt upp på pallen när han blev trea.

Under sin andra säsong, 2008, blev han den yngste Formel 1-världsmästaren någonsin. Men därefter uppstod guldtorka. Dels på grund av att andra team kom ikapp rent utvecklingsmässigt och dels sades det att Lewis tappade lite av sitt toppfokus.



***JUNIOR.** Sin första titel inom motorsporten säkrade den då tioårige Lewis Hamilton efter sina första säsonger i gokart.*



***PREMIÄRSÄSONGEN.** Mäktige McLaren-bossen Ron Dennis har betytt oerhört mycket för Hamiltons framgångsrika karriär. Bilden togs 2007, efter duons första Formel 1-säsong tillsammans.*

2013 klev Hamilton över till Mercedes-teamet och blev VM-fyra. Därefter har han hittills bara missat att ta guld säsongen 2016.

När Lewis Hamilton tog sin 92:a GP-seger i Portugal näst sista helgen i oktober i år skrev han ett nytt rekord. Ingen har vunnit så många Formel 1-tävlingar som britten. När Portugal-segern var ett faktum var han 35 år och nio månader. Så, han har definitivt några år kvar på toppnivå, om han själv vill. Mest troligt är inte Mercedes heller särskilt sugna på att bli av med en av racinghistoriens främsta förare.

Några av Hamiltons F1-rekord

Flest Grand Prix-segrar

- 1) 92 st – Lewis Hamilton, GBR.
- 2) 91 st – Michael Schumacher, DEU.
- 3) 53 st – Sebastian Vettel, DEU.
- 4) 51 st – Alain Prost, FRA.
- 5) 41 st – Ayrton Senna, BRA.

Flest pole positions

- 1) 97 st – Lewis Hamilton, GBR.
- 2) 68 st – Michael Schumacher, DEU.
- 3) 65 st – Ayrton Senna, BRA.
- 4) 57 st – Sebastian Vettel, DEU.
- 5) 33 st – Jim Clark, GBR.
- 5) 33 st – Alain Prost, FRA.

Antal GP i ledning från start till mål

- 1) 22 st – Lewis Hamilton, GBR
- 2) 19 st – Ayrton Senna, BRA.
- 3) 15 st – Sebastian Vettel, DEU.
- 4) 13 st – Jim Clark, GBR.
- 5) 11 st – Jackie Stewart, GBR.
- 5) 11 st – Michael Schumacher, DEU.

Flest pallplatser

- 1) 161 st – Lewis Hamilton, GBR.
- 2) 155 st – Michael Schumacher, DEU.
- 3) 120 st – Sebastian Vettel, DEU.
- 4) 106 st – Alain Prost, FRA.
- 5) 103 st – Kimi Räikkönen, FIN.

SLUT

