



Wiesmann MF3 2003.

1. Sifo: Varannan svensk har lågt förtroende för bilpolitiken.
2. Efter corona och komponentbrist lamslås bilbranschen igen.
3. Renaults vd varnar för ett tufft 2021.
4. Förbränningsmotorer ger klirr i kassan.
5. Karma GS-6.
6. Ford Mustang Mach-E.
7. Cupra Formentor VZ5.
8. Volkswagen Arteon.
9. Volkswagen: Ingen extra prishöjning på förbränningsmodeller i Sverige.
10. Test: Audi RS6.
11. Lexus rullar ut IS 500 som har V8:a.
12. Nytt system minskar vattenplaning med vattenstråle.
13. e-bränsle släpper ut lika lite som elbilar.
14. Cadillac och den haltande halvan.
15. Figaro - Retro från Nissan.
16. Toyotas filmbil.
17. Ny generation Indian Chief.
18. Bruce F Meyers 1926-2021.
19. Scuderia AlphaTauris nya bil.
20. Sprint-race kan bli verklighet i F1.
21. Fredagsfilm.



1. Sifo: Varannan svensk har lågt förtroende för bilpolitiken.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-02-22, 09:44, uppdaterad 2021-02-22, 12:23.

Både bilister och icke-bilister ger tummen ner i en ny Sifo-undersökning.



Det har stormat en hel del kring bilpolitiken i Sverige de senaste åren. 2019 var bränsleskatten uppe på tavlan efter att literpriset på bensin klättrat över 16 kronor. 600.000 svenskar gick med i [Facebookgruppen Bensinupproret 2.0](#) och visade sitt missnöje.

Det har även stormat kring bonus/malus-systemet som innebär höjd skatt de första tre åren på förbränningsbilar samtidigt som köpare av elbilar- och laddhybrider får statlig bonus. Nyligen [kom expertmyndigheten Konjunkturinstitutet med svidande kritik](#) mot systemet. Det går back ekonomiskt och borde skrotas, enligt KI.

Så vad tycker svenskarna om bilpolitiken som förs egentligen? Det har bilauktionsföretaget Kvdbil gett Kantar Sifo i uppdrag att ta reda på. Totalt intervjuades 1.033 personer i åldern 18–79 år som rekryterades slumpvis över hela landet. Resultatet visar på ett utbredd missnöje, menar Kvdbil.

Endast 15 procent har förtroende för hur politikerna hanterar bilpolitiken. 55 procent svarar att de har ganska litet eller mycket litet förtroende. Resten vet inte.

– **Kritiken är svidande** och jag tror en viktig orsak är bristen på kontinuitet och förutsägbarhet. Ett bra exempel är bonus/malus-systemet. Den 1 april höjs fordonskatten på nya bilar för tredje gången sedan införandet 2018. Det är åtminstone en gång för mycket, säger Daniel Odsberg, försäljningschef Kvdbil i ett uttalande.

Förtroende är lägst hos enkätsvararna som äger eller på annat sätt har tillgång till bil, såsom genom privatleasing eller firmabil som används privat. Utav dessa 791 svarare anser 59 procent att de har ganska litet eller mycket litet förtroende.

Men även bland icke-bilisterna som svarat på enkätet är förtroendet "anmärkningsvärt" lågt enligt Kvdbil. Fyra av tio (40 procent) icke-bilister svarar att deras förtroende är ganska litet eller mycket litet.

– Det finns nog de som har behov av bil men som avstår att skaffa på grund av hur politiken hanteras. De kanske tycker att ett komplext och föränderligt regelverk gör bilvalet svårt, att bensinen blivit för dyr eller att det inte finns någonstans att parkera eller ladda, säger Daniel Odsberg som förklaring till siffrorna.

Majoriteten (44 procent) av de 198 svarande icke-bilisterna svarar dock "vet ej" på frågan.

Varannan bilägare orolig för nya reformer

Knappt hälften (49 procent) av bilägarna svarar också att de oroar sig för nya politiska reformer. Mest är det tanken på högre skatter på drivmedel (80 procent) och höjd fordonskatt (77 procent) som oroar. Oron är mindre för att politikerna ska hålla igen på infrastruktursatsningar (31 procent).

– Att det är de ekonomiska effekterna som oroar mest kommer inte som en överraskning. Våldigt många svenskar saknar alternativ till bilen, men samtidigt måste ju ekonomin gå ihop, säger Daniel Odsberg.

Fråga: Vilket förtroende har du för den förda politiken kring bilägandet i Sverige?

		Bilägare leasing, jobbet etc.)	(inkl. bil genom genom)	Ej tillgång till bil	Totalt
Mycket förtroende	stort	1 %		1 %	1 %
Ganska förtroende	stort	14 %		16 %	14 %
Ganska förtroende	litet	35 %		24 %	33 %
Mycket förtroende	litet	25 %		16 %	22 %
Vet ej		26 %		44 %	30 %
Mycket + ganska stort förtroende		15 %		17 %	15 %
Ganska + Mycket litet förtroende		59 %		40 %	55 %
Bas		791		198	1 033

Fråga: Oroar du dig för nya politiska reformer som påverkar ditt bilägande?**Bilägare (inkl. leasing, bil genom jobbet etc.)**

Ja	49 %
Nej	40 %
Vet ej	11 %
Bas	791

Fråga: Vilka politiska reformer oroar du dig mest för?

	Bilägare (inkl. leasing, bil genom jobbet etc.)
Höjd skatt på drivmedel	80 %
Höjd fordonsskatt	77 %
Fler och höjda trängselskatter	36 %
Miljözoner och andra förbud mot biltrafik	42 %
Minskade infrastruktursatsningar	31 %
Annat	3 %
Vet ej	0 %
Bas	384

[Undersökning: Så tycker svenskarna om bilar!](#)

[Undersökning: 4 av 10 är positiva till kilometerskatt](#)

[Ny undersökning: Här är begköparnas vanligaste missar](#)

[Undersökning: Volvo är bilen flest svenskar vill ha](#)



Wiggo Björck

2. Efter corona och komponentbrist – nu lamslås bilbranschen igen.

PUBLICERAD: 17 FEB 2021, KL 12:51.

TEXT JAN-ERIK BERGGREN.

För ett år sedan tvingades flera bilfabriker stänga på grund av coronapandemin. Under hösten och vintern bromsade tillgången på halvledare tillverkningen och nu kommer nästa slag: kyla och jordbävningar.



Produktionen av nya bilar [bromsades kraftigt förra våren då coronapandemin slog till över hela världen](#). Under hösten 2020 hämtade biltillverkarna tillbaka en del av förlorad produktion men en [brist på halvledare](#) har inneburit att närmare [en halv miljon bilar inte har kunnat byggas i vinter](#).

Bristen på material väntas pågå under hela det första halvåret 2021 och påverka produktionen under hela året. Trots det hoppas bilbranschen att inom två, tre år nå en takt på cirka 100 miljoner nya bilar per år.

Men det finns mer akuta problem än materialbrist och virus att ta hänsyn till.



Gigafactory 5 i Texas, eller Giga Texas som den också kallas, är under byggnation. Nu ligger hela området under ett täcke av snö, något man inte är riktigt van vid i området.

I Japan tvingas Toyota stoppa produktionen i nio fabriker runt om i landet efter en rad jordbävningar den senaste veckan. Flera underleverantörer har påverkats av jordbävningar och därmed kan bilfabrikerna inte bygga bilar.

Teslas fabrik täckt av snö

Produktionen stoppades den 17 februari och Toyota har inte velat kommentera hur många bilar som inte byggts eller hur länge fabrikerna kommer att påverkas av materialbristen. Närmare hälften av Toyotas totala kapacitet i Japan har påverkats och bland annat berör det modeller som [RAV4](#), [C-HR](#) samt flera [Lexus-modeller](#).

På andra sidan jorden, i USA, ställer naturfenomen också till det. Men här är det vanlig vinterkyla som påverkar bilfabrikerna. General Motors har stoppat några skift på grund av kylan och det råder också på vissa håll brist på energi. Det kyliga vädret i landet har påverkat fabriker från söder till norr.

Även Ford Motor har påverkats av det kyliga vädret och tvingats stänga delar av sin produktion tillfälligt.

Några av Toyotas anläggningar i Indiana, Kentucky, Mississippi, Texas och West Virginia har stått stilla på grund av kyligt väder. Detsamma har drabbat Nissan, Stellantis, Subaru har också tvingats stanna produktionen.

Teslas Elon Musk har publicerat en bild på fabriksbygget i Texas där hela anläggningen täckts av snö och is.



JAN-ERIK BERGGREN

3. Renaults vd varnar för ett tufft 2021.

TT 2021-02-19 kl 15:06.

Den franska fordonskoncernen Renaults vd Luca de Meo varnar för motvind under 2021, bland annat med hänvisning till den globala bristen på halvledare. Renault-aktien faller hårt på Parisbörsen efter beskedet, ned med nästan 4 procent.



Koncernledningen har inte gett någon resultatprognos för helåret, efter rekordförlusten på 8 miljarder euro för pandemiåret 2020. Men De Meo, som tog över som vd för drygt ett halvår sedan, ser goda förutsättningar för att sparpaketet som ska dra ned kostnaderna med 2 miljarder euro kan bli klart i förtid – kanske redan i december i år.

– Inledningen av året har visat vissa tecken på svaghet, säger De Meo på en analytikerkonferens.

Han betonar dock att marginalerna förbättrades något under andra halvåret 2020.

Läs mer: [Eldriven fusk-Porsche lanserar nya plattformen](#)

Men Renault var sämre rustat än många andra biltillverkare när pandemin slog till. Företaget gick back redan 2019, då med en årsförlust på 141 miljoner euro.

Förlusten för 2020 på åtta miljarder var oväntat stor. Analytiker hade i snitt räknat med en smäll på 7,4 miljarder euro.

Förutom besparingsåtgärder – som inkluderar stora varsel och nedlagd produktion av vissa bilmodeller – försöker Renault stärka resultatet med hjälp av prishöjningar på andra bilmodeller.



4. Mercedes vd: Förbränningsmotorer ger klirr i kassan.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-02-23, 16:40.

Mercedes vd Ola Källenius vill vänta med att fasa ut bensin- och dieselmotorer eftersom de drar in stora pengar.



I en intervju med [Financial Times](#) berättar Mercedes vd Ola Källenius att de tjänar stora pengar på förbränningsmotorer.

– Vår affär kring förbränningsmotorer är extremt robust och producerar kassaflöden som vi investerar i framtiden, säger han i intervjun.

Flera konkurrenter har lovat att sluta med förbränningsmotorer till 2030, men Ola Källenius vill inte göra något sådant löfte.

– Jag tycker det är för tidigt att definitivt säga hur marknaden kommer se ut 2030. Men det är vårt jobb att sätta oss i en position att rikta oss åt den marknaden, säger han.

Istället har Mercedes som mål att ha en "koldioxidneutral" bilflotta om 18 år. Det innebär att Mercedes då ska kompensera fullt ut för de för de utsläpp som uppstår.

Samtidigt pågår Mercedes elektrifiering, men det går trögt. Den första elbilen EQC har sålt sämre än förväntat och lanseringen i USA har tillfälligt ställts in. Tidigare i år lanserades en mindre elbil, EQA, som fått kritik för att den inte använder en renodlad elbilsplattform. En sådan finns för S- och E-klass, men inte för de billigare serierna.

Senare i år kommer Mercedes att lansera en helt elektrisk S-klass och två andra elbilar.

Ola Källenius räknar med att Mercedes elbilar och långa rad av laddhybrider ska göra att de klarar av EU:s utsläppsmål 2021.



Provkörning: Mercedes EQA – en bekväm och stabil elbil på vinterväg



Är Mercedes nya elbil EQA överraskande billig?



Bara fyror i nästa Mercedes C-klass – mer än 500 hk i C63 AMG



5. Karma GS-6 – Fisker Karmas efterträdare.

Anders Nilsson.

2021-02-22.

Kommer ni ihåg Fisker Karma? Nu kommer den i ny kostym, och sedan ett par år tillbaka med nytt namn: Karma GS-6.



Den amerikansk-danska biltillverkaren [Fisker](#) producerade laddhybrider och var mest kända för [Fisker Karma](#). De gick i konkurs och två år senare skapade Henrik Fisker [Karma Automotives](#) och har bland annat producerat [Karma Revero](#).

Nu börjar nästa kapitel hos Karma då de har introducerat nya GS-6. Om man sedan tidigare har koll på biltillverkaren, så ser man att de har behållit Revero GT:s design.

Modellen har tre olika trimnivåer: Standard Lyxury och Sport. Dock finns inte så många detaljer om de olika nivåerna, men man kan välja mellan 21, eller 22-tums hjul som har ett bromssystem från Brembo.

Även interiören väldigt lik den i Revero, och det betyder att man hittar ett digitalt instrumentkluster och ett 10,2 tums infotainmentsystem med Android Auto och Apple CarPlay-kompatibilitet. Den har även uppvärmda säten, ljudsystem med åtta högtalare, samt Over the Air-uppdateringar.

Karma GS-6 har fem olika läderklädselar att välja mellan, och modeller går även att få med unika alternativ, såsom återvunnet trä som räddats från olika bränder i Kalifornien.

LÄS NER: [Fisker tillbaka – och lovar billig el-suv](#)



Tittar man på säkerheten så har modellen åtta olika krockkuddar, och även förarhjälpmedel såsom avåkningsvarnare, adaptiv farthållare som anpassar sig till framförvarande bilar, och autobroms. Den har även system för övervakning av döda vinkeln, olika antikollisionsvarningssystem, parkeringssensorer, samt kamerasystem som ser 360 grader av bilens omgivning.

GS-6 är en elbil med en räckviddsförlägnare. Den har ett 28 kWh litiumbatteri som matar de två monterade motorerna som sitter på bakaxeln, och ger en kombinerad effekt på upp till 536 hästkrafter och ett vridmoment på 746 Nm.

Batteriet har en räckvidd på 129 kilometer på ren el, och den förstärks av en turboladdad trecylindrig 1,5-liters motor som fungerar som en generator. Därmed har en totalt räckvidd på 579 km, och man förlänger räckvidden genom att helt enkelt tanka.

Bilen har tre olika körlägen; Stealth, där man enbart använder sig av batteriet; sustain, där man låter motorn ladda upp batteriet; samt sport, där man använder batteriets maximala prestanda. Då går 0-100 mph på 3,8 sekunder.

GS-6 finns tillgänglig idag, men inte i Sverige, dock i Danmark och Norge. Senare i år kommer även renodlad elbil med en räckvidd på 483 kilometer.

LÄS ÄVEN: [Fisker Karma återuppstår som Revero](#)



Relaterade artiklar:



Namnet Schumacher är tillbaka i Formel 1



Fisker tillbaka – och lovar billig el-suv



Fiat Chrysler och PSA-gruppen får grönt ljus av EU?



Alfa Romeo DS och Lancia jobbar på gemensam modell

6. Ford Mustang Mach-E – fyra snabba från provkörningen.

PUBLICERAD: 19 FEB 2021, KL 15:53.

Äntligen börjar Fords nya elbil Mustang Mach-E ta sig till Sverige och Oskar Krüger är ute och provkör den nu. Är den värd vår väntan?



För nästan ett och ett halvt år sedan presenterade Ford sin första moderna elbil [Mustang Mach-E](#). Ett namn som väckte en del uppmärksamhet då den till skillnad från sin namne faktiskt är en SUV. Trots att biltypen är helt annan så delar den en hel del designdrag med den klassiska sportbilen och receptet verkar hittills ha varit väldigt lyckat för att få mycket uppmärksamhet.

Hallå Oskar, till slut får du sitta bakom ratten på Mustang Mach-E. Vad är de första intrycken?

– Den känns lite klumpig med dålig runtsikt, den är inte lika sportig som jag väntat mig. Invändigt känns det väldigt mycket Tesla men inte lika bra.

På papperet verkar den ha riktigt bra räckvidd, lever den upp till det i verkligheten?

– I såna här vinterförhållanden verkar den leverera ganska bra och vi har en räckvidd på cirka 40 mil.

Det pratas mycket om den som en [Tesla Model Y](#)-utmanare, hur står den sig i den jämförelsen?

– Den vill ju verkligen efterlikna Model Y både prismässigt och interiört. Jag har ännu inte kört Model Y, den Tesla-liknande skärmen är ett lyft men Mustang Mach-E känns lite för mycket gammal Ford.

Men till en av de mest intressanta sakerna att veta, när börjar de första bilarna levereras till kunder i Sverige?

– I nuläget säger de att bilarna ska börja rulla ut redan i juni. Mustang Mach-E känns som en stor uppräckning för Ford, nu är de lite mer på banan.



[GALLERIER](#)
[41 bilder](#)
[Ford Mustang Mach-E](#)



7. Cupra Formentor VZ5 – SUV med femcylindrig Audi RS-motor.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-02-22, 13:50.

Cupra lanserar tre nya versioner av suven Formentor: två laddhybrider och en värsting med en femcylindrig RS-motor från Audi.



VZ5 är den nya Formentor-topppmodellen. Modellserien är unik för Cupra och finns inte i Seat-version. Men givetvis har Cupra plockat godbitar från VAG-koncernens lagerhyllor, som den femcylindriga motorn från [Audi RS Q3](#) som har 400 hästkrafter.

I Formentor VZ5 ger 2,5-litersmotorn 390 hästkrafter och 480 Nm i vridmoment. Det tar bilen från 0 till 100 km/h på 4,2 sekunder, vilket är 0,3 sekunder snabbare än Audi RS Q3.



MOTORNYTT

Cupra framhåller att motorn ger en karaktäristisk femcylindrig skönsång som förstärkts med ett specialanpassat avgassystem.

Formentor VZ5 har fyrhjulsdraft, sjustegrad dubbelkopplingslåda, 10 mm sänkt sportchassi och större bromsar. Bilen har kraftigare luftintag fram och en del karossdetaljer i kolfiber. På insidan hittar vi djupt skålade sportsäten.

Cupra Formentor VZ5 kommer att säljas i endast 7.000 exemplar. Vi vet ännu inte vad priset blir.



Laddhybrider är ett bättre miljöval och attraktiva för många som har förmånsbil. Därför kommer Cupra Formentor även som laddhybrid med två olika alternativ, 204 eller 245 hästkrafter. Räckvidden på el är upp till 59 km.

Vi har ingen uppgift om pris eller säljstart för laddhybriderna.



Elbilen Cupra Born.



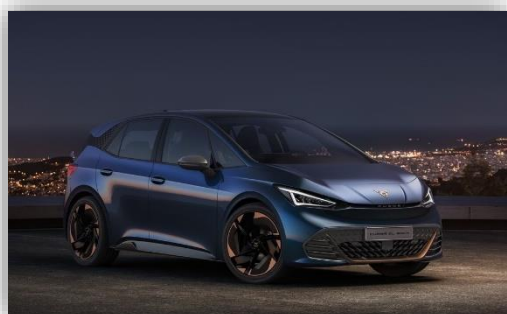
Framöver kommer Cupra även med en elbil som baseras på Volkswagen ID.3. Den kommer nu att heta Cupra Born. Tidigare gick bilen under namnet el-Born men nu har alltså Cupra kortat namnet något.



Cupra Formentor får sju olika motorer



Cupra Formentor: "En riktigt snygg fullträff"



Premiär för Cupra el-Born – Seats instegselbil blir sportigt syskon till Volkswagen ID 3



8. Volkswagen Arteon mer än en snyggare Passat.

Publicerad 20 feb 2021 kl 04.30.

Text Linus Pröjtz.

När Volkswagen Arteon uppdaterades under 2020 presenterades även kombiversionen Shooting Brake. Vi kör nyheten i dieseldriven tappning. Det kommer också en laddhybridversion.



Volkswagen Arteon.

Volkswagen uppdaterade Arteon under 2020 och nyhetsvärdet var enligt oss främst koncentrerat till två punkter. Att Arteon kommer som laddhybriden eHybrid, med samma kraftkälla som i Passat GTE, samt att den nya kombiversionen Shooting Brake lanseras. Övriga nyheter omfattar bland annat prestandamodellen Arteon R med fyrcylindrig motor på 320 hästar och en delvis ny och mer digitaliserad förarmiljö inklusive ny ratt. Men dessa saker hamnar i skuggan av Shooting Brake, eller Arteon kombi om du så vill.

Alla motorer och drivlinor finns tillgängliga till såväl vanliga Arteon som Shooting Brake, liksom framhjulsdrevena TSI 150-versionen.

Nya Shooting Brake (höjd 146 cm jämfört med Passat på 152 cm) har en utsträckt form där bakrutans flacka vinkel ger bilen ett eget utseende inom VW-familjen – men inte helt olikt Volvo V90. Totallängden 487 centimeter är bara några millimeter längre än vanliga Arteon i femdörrarsutförande. Den tilltagna längden tillsammans med den förhållandevis låga höjden ger ett lågt och långt intryck. Snyggt? Meningarna går isär, själv tycker jag att den är snygg men andra röster hävdar att den ser tillplattad ut.



Karmlösa dörrar

När jag öppnar dörren påminns jag om ytterligare en av dessa speciella detaljer hos Arteon, de karmlösa dörrarna. En signal om exklusivitet, men kanske från en tid som flytt? Bra ljudkomfort hör definitivt till begreppet lyx idag, något som historiskt varit svårare att kombinera med karmlösa dörrar. Men Volkswagen Arteon klarar detta bra, vilket till stor del beror på de tjockare akustikrutorna.

Förarmiljön står för en betydligt större nyhet än exempelvis frontens försiktiga lyft. Direkt märks den nya ratten med de beröringskänsliga ytorna, som även har tryckkänslig funktion. Dessa funktioner fungerar bra och på det stora hela taget är ratten skön att hålla i. Noterbart är att Arteon har korta 2,1 rattvarv stopp till stopp.

Förarmiljön är nu mer digital än tidigare då även klimatanläggningen fått liknande reglage som på ratten. Men till skillnad från exempelvis nya VW Golf, där lejonparten av funktionerna sköts via skärmlösningen, så finns det fortfarande en separat panel till klimatanläggningen i Arteon. Bra, jag gillar det, för det går att sköta funktionerna även med handskar på vilket inte fungerade i VW Golf.

Styrningen passar perfekt

Körmässigt är Arteon lite större och lite direktare än VW Passat. Den snabbare styrningen passar biltypen och testbilen är utrustad med DCC justerbar stötdämpning. Med vinterdäck på vinterväglag känns det inga större skillnader när jag väljer de sportigare inställningarna. Däremot märks att stötdämpningen blir i svagaste laget, att bilen gungar vid större ojämnheter i vägen, när komfortläget är aktiverat. Det är långt ifrån detsamma som komfortabel gång. Efter att justerat runt en hel del hamnar jag tillslut i normalläget, vilket passar bra.

MOTORNYTT

Den dieseldrivna maskinen, som för bara några år sedan var extremt populär, skickar nu dubbla signaler. Att kallstarta Arteon och få lyssna på den råa dieselgången känns passé, här hade den ljudlösa gången i laddhybriden gjort biltypen mer rättvisa. Men maskinen går snålt, runt 0,6 l/mil vid motorvägstempo och du kommer minst 80 mil på en tank – ofta längre. DSG-växellådan fungerar bra, även om ett visst mått av seghet finns kvar på lägre varv och start från stillastående. Respons vid omkörning är bra och fyrhjulsdriften ger bilen en mycket bra spårstabilitet även vid riktigt dåligt väglag.

VOLKSWAGEN ARTEON SHOOTING BRAKE R-LINE 2,0 TDI 4MOTION

Miljö

Koldioxidutsläpp: 152 gram/km.

Bränsleförbrukning: 5,8 liter/100 km.

Miljöförmåner: Ej bonusberättigad.

Ekonomi

Pris: 489 900 kronor.

Årlig fordonsskatt: 7 639 kronor.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, genomrostningsgaranti 12 år, lackgaranti 3 år.

Teknik

Motor: 4 cylindrar, 2 liter, 200 hk vid 1 750-2 500 varv/min, 400 Nm vid 1.750-3.500 varv/min.

Drivning: fyrhjulsdrift.

Växellåda: 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Acceleration 0-100 km/tim: 7,4 sekunder.

Toppfart: 230 km/h.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 487/187/146 centimeter.

Bagagevolym: 590-1 632 liter.

Maximal släpvagnsvikt: 2 200 kilogram.

Betyg:

Köregenskaper: 

Säkerhet: 

Komfort: 

Miljö: 

Ekonomi: 

Totalt: 16 av 25



9. Volkswagen: Ingen extra prishöjning på förbränningsmodeller i Sverige.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-02-22, 12:55.

Den egna "koldioxidsskatten" som är på gång i Tyskland kommer inte att gälla den svenska marknaden, enligt importören.



Volkswagen ska enligt uppgifter som publicerades i den tyska pressen förra veckan [införa en egen "koldioxidsskatt" på sina modeller](#) till våren. Enligt VW-handlare i landet väntas det innebära att i synnerhet märkets större förbränningsbilar blir dyrare, samtidigt som prislapparna på VW:s elbilar inte påverkas.

Källan till nyheten ska vara ett brev Volkswagen skickat ut till sina återförsäljare i Tyskland som [tyska Handelsblatt](#) tagit del av. Det ska inte ha stått något i brevet om hur övriga marknader påverkas.

Prishöjningen lär vara ämnad att dels styra fler mot elbilarna ID.3 och ID.4, dels lägga risken för en ny EU-bot i år på kunderna utifall Volkswagens [snittutsläpp av koldioxid från sin nyförsäljning återigen blir för höga](#).



Marcus Thomasfolk

kommunikationschef på Volkswagen Group Sverige AB.

Det kommer dock inte ske någon prishöjning baserat på koldioxidutsläpp i Sverige, meddelar importören till Recharge.

– **Nej, det är ingenting** som är aktuellt för Sverige, svarar Marcus Thomasfolk, kommunikationschef på Volkswagen Group Sverige till Recharge.

När vi frågar vad det beror på svarar Marcus Thomasfolk kort.

– **Varje lands unika** situation bidrar till att påverka prisbilden eller eventuella prisförändringar.



Volkswagen inför egen "koldioxidskatt" på sina bilar – höjer priserna



Ny statistik: Sverige har tredje störst andel elektrifierade bilar i världen



Nytt fusk? Volkswagen sålde till sig själva – slapp EU-böter



El-suven Volkswagen ID.5 lanseras snart



Volkswagen klarade EU-målet, men ändå inte – tvingas böta

HÖGSTA VÄXELN

10. Test: Audi RS6.

Av Marcus Berggren - 20/02/2021.

Audi, RS6, fyrhjulsdrift, vinterdäck, bredsladd, högersväng.



FILM: <https://youtu.be/gOk1XJB-81M>

Du vet att det är många som vill sno en sån här va? upplyste konstapeln mig innan vi hann utbyta artigheter. Jag hade blivit stoppad för att min bakre registrerings-skylt hade varit för smutsig [efter att ha dragit en repa till Åre](#). Jag fick likväl inga böter, utan sheriffen var mest mån om att jag skulle vara försiktig med att inte bli av med bilen. Det är det som är nya Audi RS6 akilleshäl – den är omåttligt populär i den undre världen. Att lista ut varför är inte särskilt svårt – den är ruggigt snabb, diskret, bekväm och praktisk. Det råkar även vara egenskaper som en något våghalsigt lagd Åre-farsa premierar. Nya Audi RS6 har de beskafterheter man eftertraktar i något som vid första anblick framstår som den ultimata familjebilen. För att ta reda på om den lever upp till det epitetet begav vi oss till Åre. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Audi RS6.

Om man vänder sig till valfri släktforskningsida får man fram att [Audi RS2](#) var en föregångare till dagens RS6, inte i namn, men i utförande. [Första gången som just RS6-beteckningen dök upp var i juli 2002](#) och då pryddes den en kaross som nästan på pricken såg ut som en A6 i tjänstebilsutförande. Även de två nästkommande generationerna var lika diskreta som James Bond. De var definitionen av en ulv i fårakläder om man ska använda ett uttjatat idiom, precis det som gjorde de så ofantligt coola. Med nya RS6 har dock tyskarna tagit ett kliv mot att exteriören ska ge nys om vad som döljer sig under huven – det ser sannerligen ut som att Audi har inspirerats av dagens DTM-bilar. Även om nya RS6 förblir hyfsat diskret (särskilt för gemene man) ser den ut att vara fullständigt proppad med steroider. Lite som en bodybuilder i en för tight kostym.



På insidan möts man av den nya generationens Audi-interiörer – enorma skärmar, en väldigt hög kvalitetskänsla men för få fysiska knappar och reglage. Komfortnivån är förvånansvärt hög och med RS6 dynamiska dämpare hamnar man någonstans mellan en [A6](#) och en [A8](#) i termer av komfort. Det är dessutom väldigt tyst i kupén och det finns ingenting som tyder på att man sitter i en av världens snabbaste kombibilar, möjligtvis med undantag av hastighetsmätaren. Baksätet är rymligt och fullvuxna människor får plats utan bekymmer och bagageutrymmet sväljer allt man kan tänka sig, i vårt fall skidutrustning till en Åre-resa. I en bankrånares fall, de allra minsta av valörer.

Vid varje gaspådrag råder det dock inga tvivel om att man sitter i något mer än en vanlig Audi A6. Plattan i mattan resulterar i vulkanisk acceleration och quattro-systemet i symbios med de Nokian Hakkapeliitta-vinterdäcken som vår testbil var utrustad med innebär att accelerationen är flagrant oavsett underlag. Växellådan växlar likt ett maskingevär. Nya Audi RS6 blir emellertid aldrig skräckinjagande. Likt andra prestandabilar inom koncernen är RS6 tillmötesgående. Körupplevelsen är klinisk och bilen är väldigt lättkontrollerad, även på gränsen. Man får känslan av att Audis ingenjörer har gjort sitt yttersta för att man på enklaste vis ska kunna sladda satan utan att överrumplas. Man måste inte heta Blomqvist i efternamn för att kunna uppleva dess potential.

Nya Audi RS6 lyckas med konststycket att kombinera vettiga egenskaper såsom praktikalitet, komfort och trankilitet med våghalsiga drag såsom hisnande prestanda, ett rallyarv, och ett högt ha-begär i den undre världen. Resultatet är en familjekombi som förvisso lutar åt det mer förnuftiga hållet men som ändå kan stimulera de mest nogräknade av individer.

Att lyckas få en kombi med superbilsprestanda att vara både tillmötesgående och bekväm är imponerande, och visar på att Audis ingenjörer begriper att vardagen för det mesta består av just vardagssysslor, inte åka skidor bakom bilen för att liftarna är stängda. Föregångaren såg bättre ut och kändes snäppet mer speciell, medan nya Audi RS6 i mångt mycket bara känns som en ruskigt snabb Audi, snarare än en med *Rally Sport* som emblem. Är då nya RS6 den ultimata familjebilen? Ja, om ditt liv till 90 procent består av att ha en vanlig vardag. Det finns bilar som kan krydda till resterande 10 procent mer än en RS6 men helhetspaketet är svårslaget.

Audi RS 6 TFSI quattro tiptronic (2020)

Motor: 4,0-liters, V8, bensin, 600 hästkrafter, 800 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automat, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 3,6 sekunder

Toppfart: 305 km/h

Vikt: 2098 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4995/2120/1460mm

Pris: 1 138 100 SEK (testbil cirka 1 300 000 SEK)

Exteriör	★★★★☆
Interiör	★★★★☆
Körglädje	★★★★☆
Valuta för pengarna	★★★★☆
Relativ praktikalitet	★★★★★
Ha-begär	★★★★☆
Relativ prestanda	★★★★☆
Teknik	★★★★☆
Motorljud	★★★★☆

Konkurrenter

[BMW M5](#)

[Cadillac CTS-V](#)

[Mercedes-AMG E 63](#)



Om "adrenalinkick" ingår i ditt vardagliga ordförråd är RS6 bilen för dig. Den är både bekväm och ruskigt snabb och rymmer allt man kan tänka sig. Den är dessutom populär i kriminella kretsar och kostar fjorton förmögenheter att försäkra men om det inte avskräcker dig är du nog lite våghalsig av dig. Att den är lättkörd är del av dess charm men du kommer att ha roligare i en E63 eller M5.

4.2



TOTAL POÄNG



Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Känner till varenda bil som någonsin tillverkats.



Feber

11. Lexus rullar ut IS 500 som har V8:a.

AV BOBBY GREEN 2021-02-23 KL 10:00.

Men den kommer bara säljas i USA.



FILM: <https://youtu.be/TXlzDdyR1js>

Lexus har den senaste veckan smygvisat att de haft något F Sport-mässigt på gång. Flera trodde att det bara handlade om någon specialversion som fått sportigare utseende, men icke. Det rör sig om IS 500 F Sport Performance som är en prestandaversion av IS som får V8:a under huven. Motorn har ingen överladdning, är på 5,0 liter, bjuder på 479 hästar och 536 newtonmeter i vrid. Kraften skickas till bakhjulen via en åttastegad automatlåda och 0-100 km/h ska gå på 4,5 sekunder. Bilen utrustas även med fetare bromsar runt om och bättre kylning för dessa. Den får också ett bitigare kjolpaket, större fälgar och en överlag sportigare attityd.

Är du sugen på ett exemplar får du dock ta dig till Nordamerika för det är bara där denna version kommer att säljas.



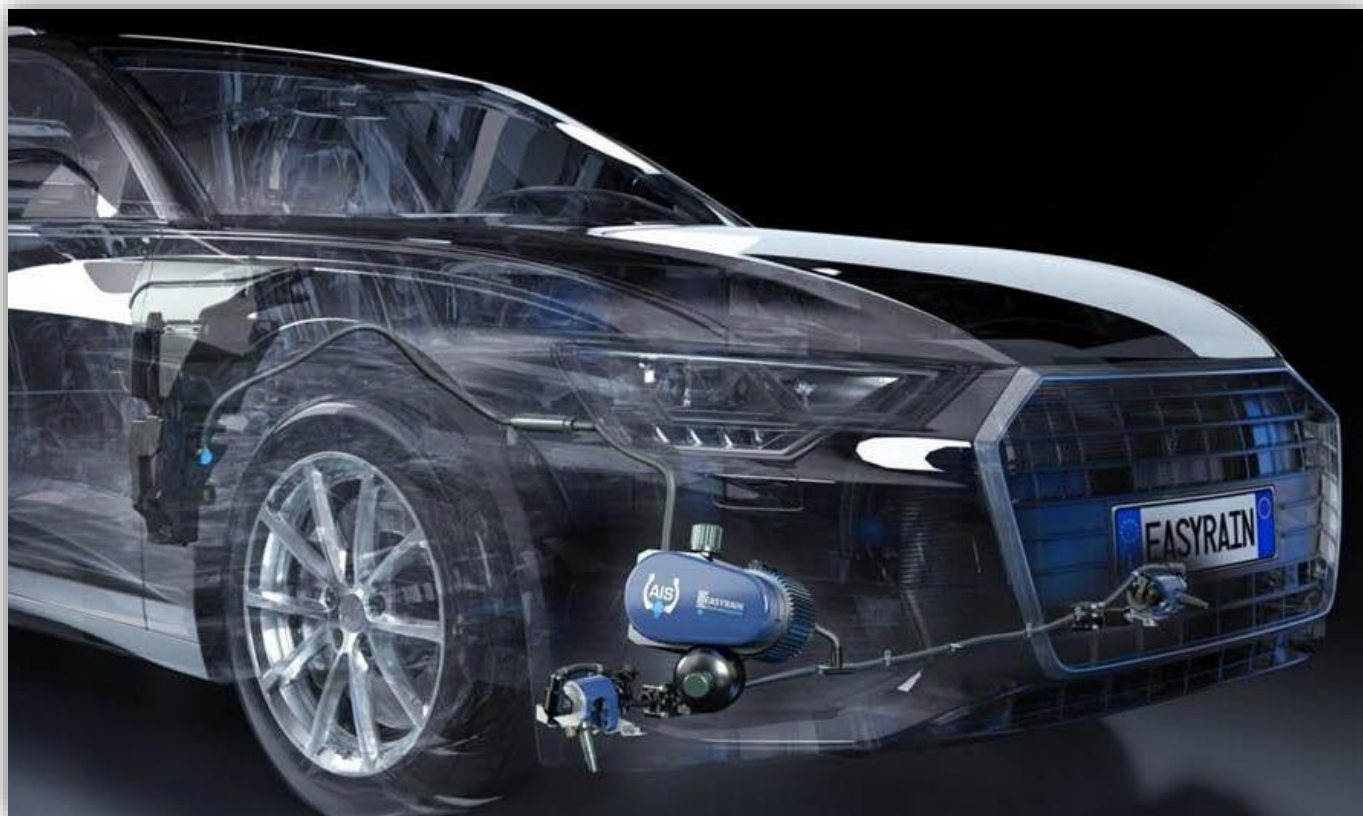
FILM: <https://youtu.be/jaldQcrudrE>

12. Nytt system minskar vattenplaning med vattenstråle.

Publicerad 2021-02-18 13:37.

Text Erik Söderholm.

Den här idén går ut på att ”spola bort” vattnet på vägen med en jetstråle.



FILM: https://youtu.be/ELq_fOYwc6A

Vattenplaning kan ställa till det rejält i trafiken. Den som håller för hög fart genom en djup vattenpöl märker att bilen kan tappa fäste och bli svår att kontrollera.

Nu har företaget Easyrain tagit fram en intressant idé för att minska risken för vattenplaning. Systemet är utvecklat tillsammans med Bosch och Italdesign, och går ut på att minska riskerna med vattenplaning – med hjälp av vatten.

Systemet som kallas AIS (Aquaplaning Intelligent System) består av sensorer och mjukvara som kan avgöra när bilen riskerar att vattenplana. När det inträffar skjuts en kontrollerad ”jetstråle” med vatten ut framför framhjulen.

Det kan låta konstigt att hantera vattenplaning med mer vatten, men enligt Easyrain hjälper strålen till att bryta ytskiktet på vattnet som ligger på vägen och även spola bort det. På så sätt får däckerna bättre fäste.

Enligt företaget kan systemet förbättra prestandan i kurvor med 30 procent och med 35 procent på rak väg. Men än så länge är det oklart om systemet kommer bli verklighet och finnas i någon produktionsbil.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



Så undviker du vattenplaning

Regnet har lyst med sin frånvaro under större delen av sommaren. Men när skyfallet drar in gäller det att köra på rätt sätt.



Tidigare vattenplaning med slitna däck

Mönsterdjupet avgör hur säkert du tar dig fram på sommarens våta vägbanor.



13. Porsche: e-bränsle släpper ut lika lite som elbilar.

Anders Nilsson 2021-02-22.

Porsche ska börja testa sitt syntetiskt e-bränsle redan nästa år, och den tyska biltillverkaren menar att det gör förbränningsmotorerna lika rena som elbilar.



Porsche 911.

Bytbil har tidigare berättat om [Porsches planer på att börja producera ett syntetiskt e-bränsle](#), som ett alternativt till eldrift och skrotandet av förbränningsmotorer.

Nu har Frank Walliser, vice ordförande för Porsche Motorsport och dess GT-bilar, sagt att han tror att förbränningsmotorer som använder sig av syntetiskt e-bränsle kommer göra att de blir lika rena som elmotorer, rapporterar det [brittiska bilmagasinet Evo](#).

Enligt Walliser så är utvecklingen av e-bränslet i full gång och redan nästa år ska det börja testas. Bränslet ska kunna användas i alla Porsches nuvarande förbränningsmotorer, inklusive [nya generationen](#) av [991 GT3](#).

E-bränslet sägs släppa ut 85 procent mindre koldioxid jämfört med konventionella bränslen, och Walliser menar dessutom att, om man tittar på hela livscykeln, så är koldioxidnivåerna som produceras, ungefär lika höga som vid tillverkningen och användandet av en elbil.

LÄS MER: [Volkswagen funderar på att börsnotera Porsche](#)

Porsche är inte det enda märket inom Volkswagengruppen som undersöker och forskar om syntetiska bränslen. [Audi](#) har försökt utveckla olika e-bränslen sedan elva års tid. De brittiska sportbilstillverkarna [McLaren](#) och [Aston Martin](#) signalerar också att de kommer gå i den riktningen i framtiden.

Porsche tänker börja testa e-bränslet nästa år, och förväntar sig kunna producera 130 000 liter 2022. Först och främst tänker de testa bränslet inom sitt motorsportsprogram och även på sina körupplevelse-centra. Det skulle i sin tur leda till att äldre årsmodeller kan stanna kvar i sortimentet utan att behöva modifiera drivlinorna, och samtidigt minska modellernas utsläpp.

Regeringar runt om i världen tänker förbjuda försäljning av nya bilar med förbränningsmotorer (däribland [Storbritannien 2030](#)), men e-bränslet kan kanske vara ett sätt att ändå få sälja nya bilar med förbränningsmotorer.

LÄS ÄVEN: [Här är Porsches skottsäkra bil](#)

Relaterade artiklar:



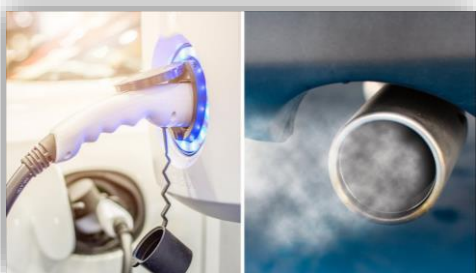
[Porsche satsar på syntetiska bränslen](#)



[Honda slutar sälja renodlade bensen- och dieslbilar](#)



[Då kommer elbilen kosta lika lite som en bensenbil](#)



[Elbilsrapport kritiseras för felaktigheter – kopplas till brittisk biltillverkare](#)

14. Cadillac och den haltande halvan.

Publicerad 2021-02-21 kl 6:53. Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Cadillacs idé för att spara bränsle var många år före sin tid. Ingenjörerna gav upp och motorn drogs tillbaka efter bara ett år.



I **Vi Bilägare** nummer 5/1981 hade tidningens testchef Stig Björklund, iförd sin ständiga och för stunden högst stilriktiga keps, hamnat bakom ratten på en flång ny Cadillac Coupe de Ville.

Den var precis så 5,6 meter lång som en jänkare skulle vara. Den hade tjockvadderat vinyltak över takets bakdel ty så föreskrev tidens mode. Den hade i detta vadderade vinyltak skimrande "opera lights" monterade på bakre takstolparna ty även detta var modets lag.

Inne i bilen fanns rullvis med fuskträpeter fastklistrade på instrumentpanel och dörrsidor. Den vita skinnklädseln bländade som Hollywoodstjärnors leenden. De svarta plåtfäl-garna skyldes av gnistrande navkapslar som ville se ut som ekerhjul. En vit rand runt varje däck rundade av den angenäma känslan av lyxåk. Det vara bara en detalj som förbryllade: Motorn.

140-hästares V8

Jo, motorn var en V8 och cylindervolymen var sex liter, alright. Effekten var måttlig, 140 hästkrafter bara. Detta var dock inget ovanligt i den värsta "anti-smog-eran" när jänke-järnen för avgasreningens skull doldes av fler slangar än det finns på en brandstation.

Men motorn arbetade allt som oftast bara på fyra burkar och så skulle det vara. Ibland gick den på alla åtta, emellanåt nöjde den sig med sex.

Testchef Björklund hade råkat ut för ett av de största motorfiaskon som presenterats i GM:s historia, den så kallade V8-6-4-motorn. Men det visste han ju inte då:

”Den stora Cadillacen glider av från ”Freewayen” och in mot filmstjärnekvarteren i Beverly Hills. På ”ställverket” mitt på panelen skiftar en 8:a till en 4:a under rubriken ”Active cylinders”. V8:an under huven har stängt av ena halvan, och när vi kontrolltrycker på färddatorn ger den blixtnabbt besked: 30 miles per gallon, ca 0,7 l/mil – rena småbilsförbrukningen, just när vi släppte på gasen, knappt litern per mil en stund efteråt när farten stabiliserat sig igen.”

Ryckig gång och vibrationer

Det hela fungerade perfekt som det anstår ett märke med gott anseende och i praktiken märker man oftast inte när motorn skiftar. Siffrorna på panelen ändrar sig spöklikt, tyst som på en miniräknare, från 8:a till 4:a när man låter bilen plana ut ... Här handlar det om motorvägsåkning i verkligt stor stil!”

Elektroniken påstods kunna utföra 300 000 bränsleberäkningar per sekund men uppenbarligen inte alltid med korrekta svar. Kundernas bilar drabbades omgående av ryckig motorgång och vibrationer som inte alls hörde hemma i en Cadillac.

Den utlovade bränsleekonomin var det heller inte mycket bevänt med. Efter ett drygt dussin resultatlösa omprogrammeringar av elektroniken gav Cadillac upp och drog tillbaka idén från det ordinarie modellprogrammet redan året därpå.

Läs mer om:

[Veoneer bygger avancerad värmekamera till Cadillac Escalade](#)

[Svensk-amerikanskt företag bygger in avancerad värmekamera i bilen.](#)

[Officiell: Cadillac Lyriq är en ny elsuv med jätteskärm och smart ljudisolering](#)

[Ska sätta Audi e-tron och Mercedes EQC på plats.](#)

[Jätteskärm i Cadillacs elbil](#)

[Skärmen på hela 33 tum kommer sitta i Cadillacs första elbil Lyriq. Enligt tillverkaren täcker skärmen nästan hela instrumentbrädan.](#)

[Klart: Cadillac Escalade får dieselmotor](#)

[GM satsar på dieselmotor i lyxjänkaren Escalade.](#)

[Cadillac rullar ut självkörande teknik](#)

[”Super Cruise” skiljer sig från andra biltillverkares autonoma system när det gäller att övervaka föraren.](#)



Calle Carlquist

Klassiker

15. Figaro - Retro från Nissan.

Publicerad 2021-02-23 kl 7:04. Text **Mårten Carlsson.**

BILVÄRLDEN 30 ÅR SEDAN.

Med nittiotalet kom en ny trend i bilvärlden - Retrotrenden.



Nissan Figaro var en fläkt av femtiotalet. Man kan se influenser från Fiat 500, Gutbrod Superior, Vespa 400 bland annat. Som vanligt på dessa bilar då, hade Figaro även ett cabriocoachtak. Det här var en av de allra första bilarna med fokus på retro som kom i produktion.

På insidan gick den helt krämig vit kulör, vita mätartavlor och mycket blanka detaljer. Alla Figaros var högerstyrda.

Under skalet var den inte ett dugg märkvärdig. Figaro var baserad på Nissan Micra och under huven satt Micrans enlitersmotor på 75 hästkrafter med turbo.

I Japan har man flera olika försäljningsnät för sina bilar. Samma bil kan heta helt olika beroende på vilken kedja som säljer dom. Figaro och dess gelikar Pao och S-Cargo såldes genom något dom kallar Nissan Cherry store. Den gjordes enbart högerstyrd och exporten var då ganska ringa. En del kom att säljas Storbritannien och Australien.

Nissan Figaro gjordes bara i en enda årsmodell - 1991. Från början hade man tänkt en begränsad upplaga på 8000 bilar, men den blev såpass populär att man fick tillverka 12000 till! Totalt gjordes 20073 stycken av den söta retromodellen.

I dagsläget har hela 23 stycken Figaro hittat till Sverige.



Klassiker

16. Toyotas filmbil.

Publicerad 2021-02-22 kl 7:10. Text Mårten Carlsson.

En Toyota 2000GT cabriolet blev nog drömbilen för många - men den fanns bara på film.





Toyota 2000GT var en avancerad liten sportbil som väl kunde konkurrera med sina europeiska likar i teknik, design och image. Produktionen blev dock blygsam, bara 351 stycken gjordes.

Så skulle en James Bondfilm spelas in i Japan, och då behövdes en fräck bil - Toyota 2000GT var det självklara valet.

Men den kunde göras lite mer spektakulär, såklart James Bond och hans Bondbrud skulle åka öppet.

Ett annat skäl förutom att paret skulle synas bra i bild, var att Sean Connery var ganska lång, nästan 190cm - och kunde inte få plats i en vanlig 2000GT

Två bilar gjordes för filmen, på rekordtid. Mindre än två veckor tog det att bygga om två stycken till cabriolet. Någon suflett fanns det inte tid med - istället göts en enkel hardtop som skulle likna ett tygtak för de scener där det behövdes.

You only live twice hade premiär en 12:e juni 1967. Där Bond kommer till Japan, träffar Aki, en ung vacker kvinna med den vita cabrioleten.

Aki spelades av Akiko Wakabayashi, som var hyllad stjärna hemma i Japan. You only live twice var dock näst sista filmen hon medverkade i innan hon drog sig tillbaka från filmbranschen



Mårten Carlsson



17. Ny generation Indian Chief.

Publicerat 9 februari, 2021 av Manfred Holz.

Tre nya Indian Chief lanseras på världsmarknaden. Samma motor, men mycket tightare.



Tre nya Indian Chief lanseras på världsmarknaden. Samma motor, men mycket tightare.





För 100 år sedan såg den första Chief-modellen dagens ljus. Det hade bara gått 20 år sedan Oscar Hedström byggde den första Indian motorcykeln för Hendee manufacturing Company och det bodde fler svenskar i Chicago än i Göteborg. Nu har vi gått varvet runt. En ny Chief-plattform ser dagens ljus och mannen bakom designen är Ola Stenegård.

Allt är baserat på en tidlös, klassisk stålöräram och drivs av Indians kraftfulla Thunderstroke-motor. Nya Indian Chief Dark Horse, Indian Chief Bobber Dark Horse och Indian Super Chief Limited erbjuder tre unika karaktärer av den klassiska amerikanska V-tvinnen som vardera tilltalar olika typer av förare.





Nya Chief ger en renodlad körupplevelse, baserad på motoreffekt, minimalism och attityd. När du sätter dig bakom styret och känner körglädjen på favoritvägarna, är det som om du återupplever den legendariska amerikanska V-tvinnens glansdagar. Sen har vi nya Chief Bobber Dark Horse. Med trådekerfälgar och feta däck, en kraftigare framgaffel med nacelle, dammkåpor över gaffelbenen och solosadel, är Chief Bobber Dark Horse en stilistisk hyllning till V-tvinnarna från efterkrigstiden. Bobbade och choppade hojar, skapade av hemvändande arméveteraner och strävsamma industriarbetare som började åka hoj med intentionerna att bryta regler, att tänka utanför de vardagliga ramarna. Och slutligen lanserar Indian Motorcycle nya Super Chief Limited med packväskor och vindruta. En hoj som erbjuder större mångsidighet samt ber sin förare om fler mil på mätaren samt längre och fartfyllda äventyr.



Indian Chief är ren rakt igenom ikonisk motorcykel, och det kan inte finnas ett bättre sätt att fira sin 100-årsdag än att lansera en helt ny serie Indian Chief, säger Mike Dougherty, operativ chef för Indian Motorcycle. "Dessa motorcyklar fångar den mekaniska enkelheten hos amerikanska V-tvinnar, men leder ändå hela konceptet framåt med moderna funktioner och sofistikerade detaljlösningar. Vi kunde inte vara gladare än vad vi är över att föra in den här plattformen i vårt sortiment."

Nya Indian Chief-serien markerar brytpunkten mellan enkelhet och effekt. I sin mekaniska enkelhet är Chief-modellerna baserade på en klassisk, svetsad stålrörsram. Samtliga modeller har 15,1-liters bränsletank, bobbad bakskärm, dubbla bakstötdämpare med justerbar förspänning, avgaspipor med två ljuddämpare, LED-belysning, nyckellös tändning och Pirelli Night Dragon-däck. Utöver farthållare kan Chief-förare justera gasrespons genom att välja ett av tre olika elektroniska körlägen: Sport, Standard eller Tour.

Med en kort hjulbas på 1626 mm, låg sadelhöjd på 662 mm och vikt fulltankad på låga 304 kg, inspirerar Indian Chief-serien förtroende och är tillgänglig för alla hojåkare. Chief's konventionella framgaffel på 46mm med 132 mm slaglängd, 28.5-graders lutningsvinkel och bekväma körställning, skapar en kapabel maskin som passer även de kurvigaste vägarna.

"Vi ville fånga ett tidlöst utseende som aldrig blir omodernt, alltid är vackert vare sig hojen är fullt utrustad eller naken. sade Ola Stenegard, Director, Industrial Design för Indian Motorcycle. "Målet var också att hålla hojen enkel nog för att tillåta ägaren att fantisera fritt och skapa en egen, personaliserad hoj. I slutändan är detta en motorcykel som väcker känslor med sin enkla mekaniska design och med råa amerikanska muskler. Det är en ren åkpoj.""



Klassiker

18. Bruce F Meyers 1926-2021.

Publicerad 2021-02-20 kl 15:35. Text **Mårten Carlsson.**

Beach buggyns fader har gått ur tiden. Bruce Meyers blev 94 år.



Bruce Meyers liv skulle kunna fylla en bok.

Konststudent, illustratör, krigshjälte, ensamseglare, surfare, hot rodder, offroadåkare, båtbyggare, uppfinnare - professionell ukulelespelare på Tahiti!

På Tahiti lärde han sig segla de lokala utriggarbåtarna, och hemma i USA byggde han ett par katamaraner. Det ledde 1957 till ett jobb hos Jensen Marine som byggde segelbåtar.

Där använde man det nya spännande materialet glasfiberarmerad plast.

Vid den här tiden hade det börjat bli populärt att åka offrad. Bruce var en av de hotrodders som upptäckte att köra i berg och sand var roligt det också.

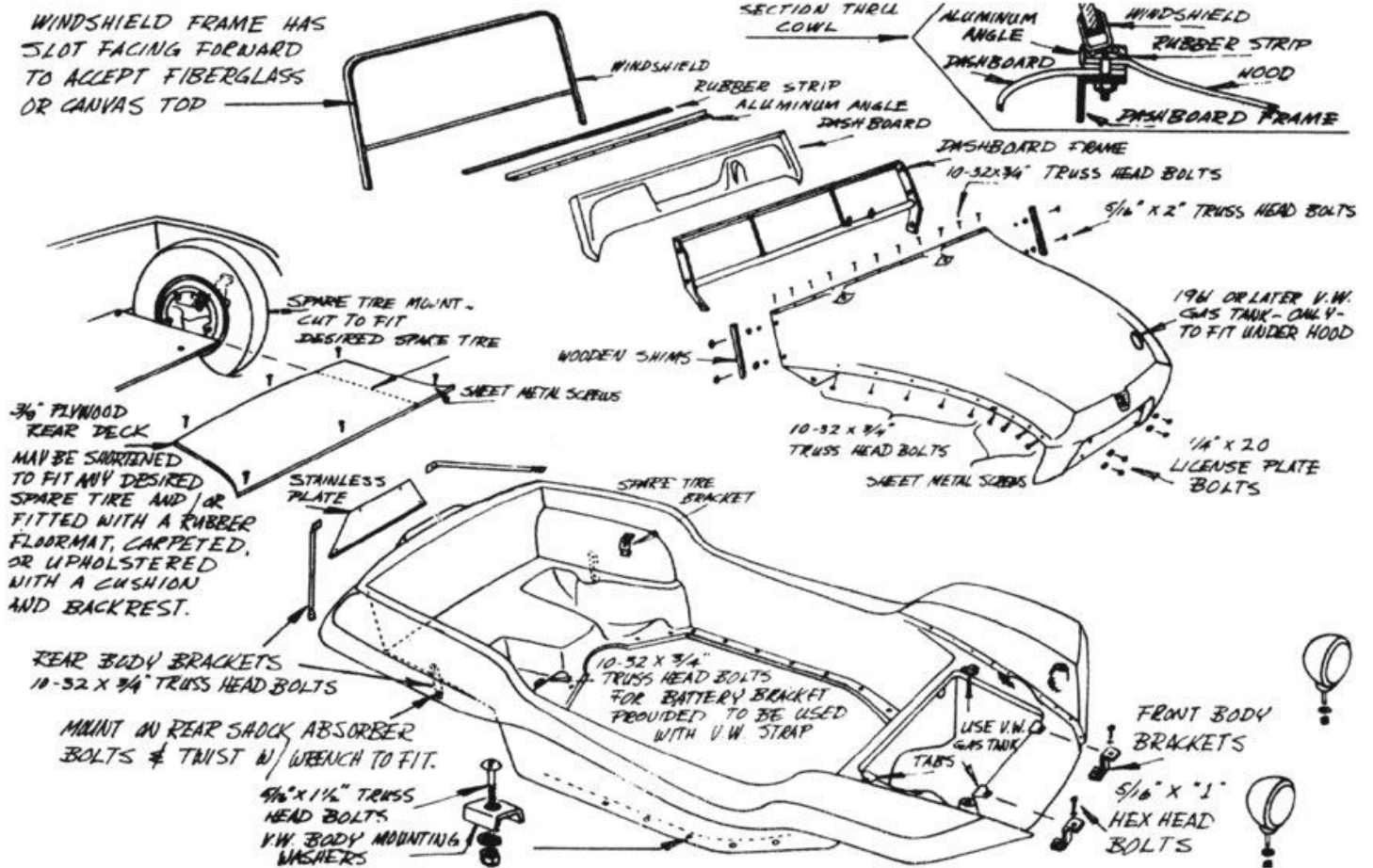
Men fordon att köra med var rätt begränsat - antingen gamla krigsjeepar eller gamla Fordar man skruvade bort karossen från.

Visst var det kul men en sak störde Bruce - dessa grovt tillyxade 'dune buggies' såg rätt jäkliga ut rent ut sagt.

Han ville ha något mer förfinat, en lätt bil med en enkel öppen kaross.

Och här kom hans konstexamen och talang till sin rätt, samt erfarenhet att gjuta glasfiberplast hos Jensen marine.

MOTORNYTT



Idén att köra ett VW-chassi i sanddynerna var inte helt ny, men Bruce tog det ett steg längre, en kortad Volkswagenplatta med en lätt kaross i glasfiberplast blev det vinnande konceptet

Meyers Manx visades 1964 och den kom att starta en lavin.

Nu hade man en dune buggy som såg tuff ut - och var överlägsen det mesta annat i terrängväg.

Hur överlägsen bevisade Bruce och flera andra genom att ställa upp i tuffa ökenlopp som till exempel Baja 1000 - en tävling Bruce själv var medskapare till.

Manxen slog flera rekord i dessa tuffa lopp och motorpressen var lyriska över den lilla krabaten.

Och snart exploderade buggyfebern, ganska omgående kom det att dyka upp massor med beach buggies, dune buggies - dom flesta inte byggda av Bruce Meyers...

Även om han hade mönsterskyddat sin Manx, så tyckte domstolarna att det inte räckte till och gav avslag på avslag.

Så av alla hundratusentals buggies som byggts genom åren fick han inte en cent i royalties någonstans.

Hans ursprungliga firma B.F Meyers & Co upphörde 1971.

Men runt år 2000 var Bruce Meyers igång igen, dels med att nyproducera sin klassiska Manx, samt ett par andra buggyvarianter.

Och detta höll han på med nästan in i det sista. Så sent som i november 2020 sålde Bruce och hans fru Winnie det nya bolaget vidare till Trousdale Ventures, som skall bygga buggyn vidare in i framtiden.

Bruce gick bort den 19:e februari i en ålder av 94 år.



Teknikens Värld

ALLT OM BILEN

19. Scuderia AlphaTauris nya bil.

PUBLICERAD: 19 FEB 2021, KL 10:33.

Efter McLaren följer Scuderia AlphaTauri som nu presenterar AT02.



Årets bil, Scuderia AlphaTauri AT02, rattas av fransmannen Pierre Gasly och japanen Yuki Tsunoda. Scuderia AlphaTauri, kort och gott kallat AlphaTauri, hette innan 2020 års säsong Scuderia Toro Rosso. I och med namnbytet bytte man även färgställning på bil och kläder.

[Se fler bilder hos Janne Blomqvist på PolePosition.](#)

MATTIAS RABE

20. Sprint-race kan bli verklighet i F1.

Text: Joakim Nyberg.

Publicerad: 2021-02-16 kl 08:00.

Kvalrundorna i Formel 1 kan komma att se annorlunda i årets säsong.



Tidigare har kvalet bestått av tre rundor på 20, 15 och 10 minuter var där målet är att sätta en så snabb varvtid som möjligt. De fem långsammaste i varje runda går inte vidare till nästa kval och hamnar på den startplats som de kvalade in på. För att ge sporten ytterligare ett lager av spänning för åskådare och fans diskuteras ett nytt format. Förändringen innebär att en GP-helg kommer innefatta två race.

Ett traditionellt kval bestämmer startordningen för ett "sprint-race". I detta kortare race finns det poäng att hämta för både förare och stall, men det är också slutpositionen som avgör startpositionerna i det faktiska Grand Prixet.

Det är inte tänkt att det nya formatet helt ska ersätta det gamla, endast i utvalda tävlingar kommer förändringen implementeras. Just nu verkar Kanada, Italien och Brasilien vara de mest sannolika platserna där det nya formatet kan komma att testas.

I ett pressmeddelande säger F1 och FIA att samtliga stall i sporten förstår behovet av att locka fans på nya sätt och är positiva till att testa förändringar i tävlingsformatet.



21. Fredagsfilm: Mini John Cooper Works GP.

Av Redaktionen, Publicerad 2020-12-20 11:00.

Alrik & Peder kör Minis starkaste modell någonsin – 306 hk på framhjulen.



FILM: https://youtu.be/oS5_1h7KUXU

SLUT