



Lagonda LG45 Rapide Tourer 1937.

- 1. Laddhybriderna fortsätter öka och elbilarna minskar.**
- 2. Volvo Cars ger anställda 24 veckors föräldraledighet.**
- 3. Nya Peugeot 308 och Opel Astra blir elbilar 2023.**
- 4. Lucid Motors släpper klipp från fabriken.**
- 5. Mercedes EQS med skärnbräda och normalskärm.**
- 6. Mercedes-AMG satsar på laddhybrider.**
- 7. Förhandstitt på elektriska JCW GP?**
- 8. Genesis X en dold hjälte.**
- 9. Humble One är en ny elsuv med 7,5 kvadratmeter solceller.**
- 10. Nya Subaru Outback nu redo för Europa.**
- 11. Range Rover lockar med koppardetaljer och kylskåp.**
- 12. Eldrivna Citroën e-C4 har få franska drag.**
- 13. Här är bilarna som kan vinna årets bil i världen.**
- 14. Rejält uppdaterad Isuzu D-Max.**
- 15. Grattis Opel Olympia!**
- 16. Lamborghini Urus slår hastighetsrekord på frusen sjö.**
- 17. Fredagsfilm.**



1. Nya siffror: laddhybriderna fortsätter öka – elbilarna minskar.

Anders Nilsson.

2021-04-01.

Bonus-malus är bidragande.



Volvo S60.

I mars registrerades det rekordmånga personbilar, och laddhybriderna fortsätter att öka, medan elbilarna minskar. Anledningen är det nya bonus-malussystemet som införs idag.

I mars registrerades det 47 460 nya personbilar, vilket är ökning med 71,7 procent jämfört med samma period förra året, och är en rekordnotering för månaden. Under årets tre första månader har personbilarna ökat med 37,4 procent, visar nya siffror från Bil Sweden.

– Uppgången beror till stor del på styrmedelsförändringar, där justeringar inom Bonus-malussystemet träder i kraft idag, som försämrar för samtliga personbilar och lätta lastbilar förutom elbilar, säger Mattias Bergman, VD på BIL Sweden.

Nyregistreringen av laddhybrider ökade i mars med nära 212 procent, samtidigt som elbilarna minskade med 13 procent. Nya bonus-malussystemet som införs idag, 1 april, ligger till grund för förklaringen. Laddhybriderna får i snitt 10 000 kronor mindre i bonus från och med idag, medan elbilarnas bonus ökar från 60 000, till 70 000 kronor.

– Dessa förändringar har till stor del bidragit till att laddhybridskunden valt att tidigare-lägga sitt köp, samtidigt som elbilskunden avvaktat för att få bonushöjningen. Andelen laddbara bilar uppgick till 37 procent i mars jämfört med 28 procent ifjol och hittills i år uppgår andelen till 35,6 procent, säger Mattias Bergman.

Enligt Bil Sweden så leder detta tillsammans med avtrycken från Coronapandemin till en ryckig marknad. Dessutom kommer även höjningen av förmånsskatten senare i år.

– Den 1 juli höjs även förmånsskatten, vilket medför att vi tidigast under andra halvåret kommer kunna se de reella effekterna av styrmedelsförändringarna i nyregistreringarna. Vi bedömer dock att försämringarna av nu beslutade styrmedel gör att ökningstakten av laddbara fordon kommer att avta efter 1 juli och att Sverige får svårt att nå klimatmålen om inte justeringar görs, säger Mattias Bergman.

Tittar man på vilka modeller som var mest registrerade, var det fyra Volvomodeller i topp fem med [Volvo S/V60](#) i topp med 4188 exemplar, följt av [Volvo XC40](#) med 2 793 bilar. På tredje plats finns [Volvo XC60](#) med 2 713 fordon, följs av [Volvo S/V90](#), 1 685 och [Toyota Rav4](#) avslutar topp fem med 1 497 fordon.

Tittar man stället på elbilstoppen så var [Tesla Model 3](#) i topp med 1 192 exemplar, följt av [Kia E-Niro](#) med 332 bilar, [Nissan Leaf](#) (156 fordon), [Volkswagen ID.3](#) (132), och [Polestar 2](#) med 129 bilar.

Relaterade artiklar:



[Nya siffror: Elbilar backar – kraftig ökning av laddhybrider](#)



[Historiska skiftet: Volkswagens elbil större än Volvo](#)



[Ras för Volkswagen ID.3](#)

2. Volvo Cars ger anställda 24 veckors föräldraledighet.

Publicerad 2021-04-01 kl 10:48. TEXT Maria Dahlin.

Över 40.000 anställda världen över har numera rätt att vara hemma från jobbet med sina barn med 80 procent av sin lön, inspirerat av den svenska föräldraförsäkringen.



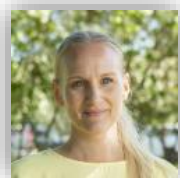
Långt ifrån alla länder har så generösa regler för nyblivna föräldrar som Sverige. Därför har Volvo Cars beslutat att ta efter det svenska sättet och från och med nu ge alla anställda världen över rätt till 24 veckors föräldraledighet, oavsett kön, med 80 procent av grundlönen som standard.

Initiativet har fått namnet "Family Bond" eller "Familjeband" och ledigheten kan tas ut under de första tre åren av föräldraskapet av de som jobbat minst ett år på företaget.

Inspirationen kommer från den svenska föräldraledigheten men också från ett pilotprojekt som företaget genomförde i EMEA-regionen (Europa, Mellanöstern och Afrika) under 2019, där 46 procent av de sökande var pappor. Och att få mer jämvikt mellan könen i ansökning om föräldraledighet är ett mål Volvo Cars strävar efter.

– Vi vill skapa en kultur som stöder ett jämställt föräldraskap oavsett kön, säger Håkan Samuelsson, VD på Volvo Cars.

I länder som Sverige där de lokala bestämmelserna är mer fördelaktiga kring föräldraledighet kommer de lokala bestämmelserna att ha företräde, enligt Volvo Cars.



Maria Dahlin

Läs mer om:



[Nya siffror: Volvos laddhybrider fortsätter öka](#)



[Volvo ska utveckla nytt infotainmentsystem](#)



[Bilfrågan: Starta värmare om två dagar?](#)



[Volvo On Call-appen har krånglat i veckor – oklart med kompensation](#)



[Mannen bakom Volvos krisbeslut har gått bort](#)
[Kostnaderna för 700-serien hade skenat och tidsplanen spruckit.](#)



[Chipbristen påverkar bilproduktion för Volvo](#)

3. Nya Peugeot 308 och Opel Astra blir elbilar 2023.

AV MATTIAS RABE. PUBLICERAD: 01 APR 2021, KL 08:33.

Det ser ut som att nya Peugeot 308 trots allt blir elektrifierad till 100 procent. Syskonbilen från Opel, nya generationen Astra, blir också elbil.



För bara ett par veckor sedan hade [nya Peugeot 308](#) premiär. Modellen presenterades med bensin- och dieselmotorer samt med två laddhybrid-drivlinor. Något helelektriskt alternativ nämndes inte vid presentationen vilket är förståeligt med tanke på att EMP2-arkitekturen som nya 308 bygger på inte är anpassad för elbilar.

Men nya 308 ska bli helt elektriskt driven, det sa en talesperson hos Peugeot under onsdagen och bekräftade därmed de uppgifter som under senaste tiden snurrat runt [i fransk media](#). Även Peugeots vd Linda Jackson [informerade i måndags](#) att 308 blir elektrisk om två år.

Informationen är att Stellantis-styrelsen ([nya bolaget sedan PSA och FCA gick ihop](#)) har gett klartecken till att börja tillverka [308](#) som elbil under 2023, men att det är för tidigt för att bjuda på några detaljer, inklusive vilken plattform en "e-308" ska baseras på.

Sannolikt blir det [eVMP-plattformen](#) som håller på att ta form för att kunna husera mellan stora och lite större elektriska modeller, till skillnad från eCMP-plattformen som är avsedd för mindre modeller och som helt nya [Citroën e-C4](#) är baserad på.

eVMP är dessutom en del komponenter gemensamt med EMP2-plattformen som nya 308 alltså baseras på.

Även 308:ans blivande syskonmodell [Opel Astra](#) ska bli elbil. Nya Astra baserad på EMP2-plattformen ska ha premiär senare under 2021, då lär vi få se den som laddhybrid, inte elbil som vissa har spekulerat i. Som elbil genomgår modellen ett plattformsbyte på samma vis som 308 – till eVMP.

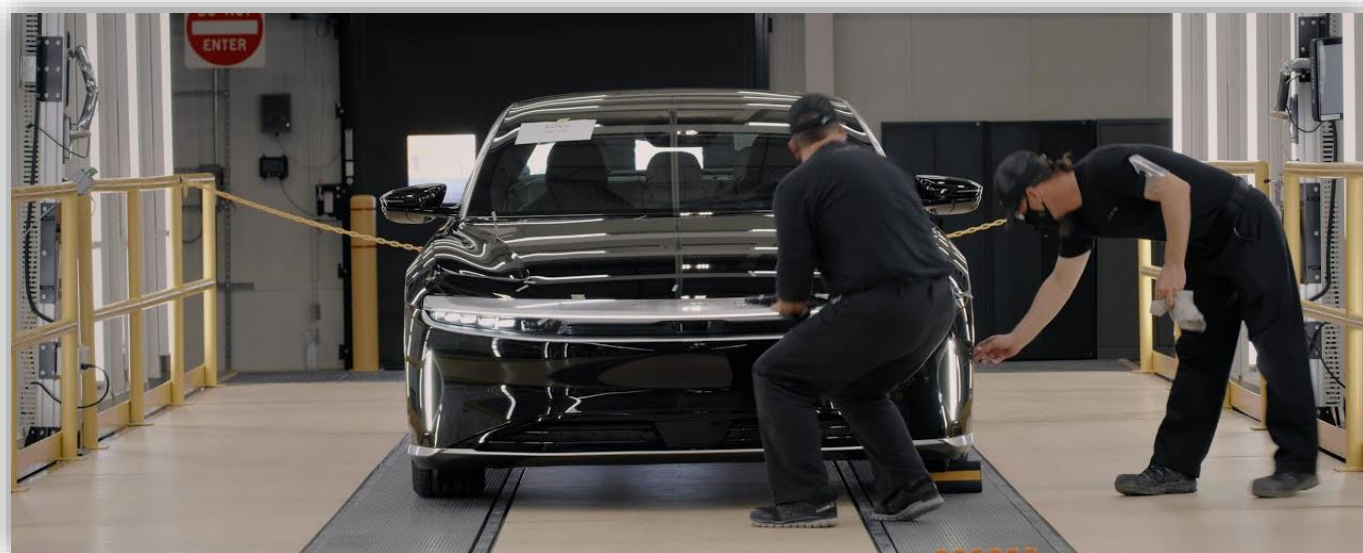
Peugeot e-308 och Opel Astra-e, som vi förmodar att de båda elbilarna kommer att benämnas, får tampa om kunderna med [Volkswagen ID.3](#) men också med kommande elbilar i C-segmentet så som [Cupra Born](#) (sent 2021) och [Renault Megane-e](#) (2022).



4. Lucid Motors släpper klipp från fabriken.

AV BOBBY GREEN 2021-04-01 KL 18:00.

Så blir modellen Air till.



FILM: <https://youtu.be/-iU1af5heTc>

För lite mer än en månad sedan skrev vi om att CNBC varit och hälsat på i Lucid Motors fabrik i Arizona. Nu har Lucid själva släppt ett klipp på bitar som tidigare inte visats och som ger oss en inblick i monteringsprocessen för modellen Lucid Air.

[Ett besök i Lucids fabrik som ligger i Arizona](#)

[CNBC Television har hälsat på](#)

[Europeiska leveranser av Lucid Air börjar 2022](#)

[Kunder i USA ska dock få ett gäng bilar i år](#)

[Lucids instegsversion av Air kostar från 69.900 dollar](#)

[Tar sig 65 mil på en laddning](#)

[Lucid Air blir den första bilen som får Dolby Atmos](#)

[21 stycken högtalare positionerar ljudet överallt](#)

[Lucid Motors vd kör Lucid Air](#)

[Spoiler: han tycker den är grym](#)

[Lucid Air har kört Laguna Seca på 1:31.3](#)

[Snabbare än en Ferrari 488 GTB](#)

5. Mercedes EQS med skärmbräda och normalskärm.

AV OSKAR KRÜGER PUBLICERAD: 31 MAR 2021, KL 13:46.

En 141 centimeter bred skärm står i fokus när Mercedes visar bilder på interiören i lyx-bilen EQS. Men pekskärmen från S-klass finns som alternativ.



Skärmrevolutionen går i rasande fart, när huvudkonkurrenterna Audi och Porsche ökar antalet skärmar smetar Mercedes i stället ut sin över hela instrumentpanelen. En mäktig skapelse som även kårar upp mätarklustret som integrerats i skärmen. Enligt Mercedes ska pekskärmen vara lättanvänd tack vare att de har arbetat bort bladdrande i menyer.

I nedan bildspel kan du frossa i hur MBUX Hyperscreen, som "skärmbrädan" heter, ser ut i olika vinklar och även i mörker.

Är du ändå tveksam så har [EQS](#) en mer traditionell pekskärm som standard, en skärm som är hämtad från lyxbilssyskonet S-klass. Här byts skärmytorna ut mot traditionella paneler och ger interiören en mer klassisk känsla.

Antalet bilder på standardskärmen är inte många, men vi har gjort ett litet bildspel även för denna variant.

Mer om tekniken bakom Mercedes monsterskärm [kan du ta del av här](#). Mercedes EQS har premiär den 15e april.

[GALLERIER](#)

[63 bilder](#)

[Mercedes Vision EQS](#)

6. Mercedes-AMG satsar på laddhybrider – över 800 hk och små batteripaket.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-03-31, 17:00.

Mercedes prestandahus har även helt eldrivna modeller på gång, men prestandamässigt ligger man efter.



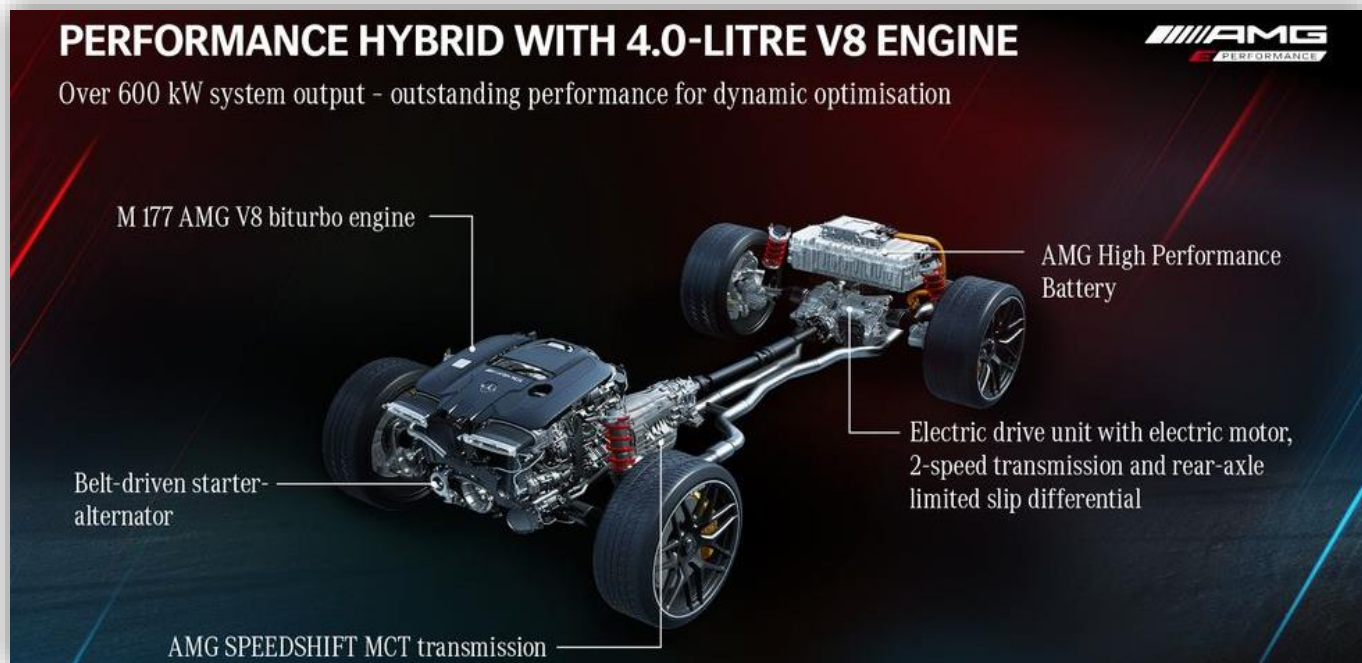
En förhandstitt på en framtida laddbara version av Mercedes-AMG GT fyrdörrars coupé.

Det är bråda tider för biltillverkarna nu som i allt högre grad måste elektrifiera sina modeller för att få ner sina utsläpp och klara av [EU:s hårdnande utsläppskrav](#) – för att inte tala om [de förbud som hotar](#).

Det gäller även tillverkarnas prestandamärken. [Daimler](#)-ägda Mercedes-Benz visar nu upp två nya drivlinor som deras framtida AMG-modeller ska använda, båda med namnet E Performance.

816 hästar och 1000 newtonmeter – så mycket levererar den kraftigare av de två som mest. Den kraften kommer dels från en 4,0-liters dubbelturbo-V8 vars [stundade bortgång tidigare utannonserats](#) och en synkronmotor med en två-stegad växellåda ([likt Porsche Taycan](#)). Bensinåttan är gift med en 9-stegad automatlåda. 0 – 100 km/h ska avklaras på "under tre sekunder".

V8:ans två turboaggregat har också hjälp av varsin liten elmotor för att bättra på gasresponsen – något som Mercedes inte är ensamma om att använda längre. Samma teknik används också i den klenare E Performance-drivlinan som har en fyrcylindrig motor med en turbo.



Den är på 2,0 liter, levererar 442 hästar och lär vara bekant för den som tittat på [Mercedes-AMG A 45](#). Daimler delar inte med sig av någon exakt systemeffekt-siffra men tillsammans med elmotorns 201 hästkrafter ska framtida AMG-modeller kunna "uppnå körprestanda som till och med överträffar jämförbara, nuvarande fordon med V8-motorer utan hybriddrift".

Tidigare har vi blivit lovade ["mer än 500 hk" i den kommande Mercedes-AMG C63](#).

Som synes i bilden ovan är batteripaketet som används ovanligt litet, även för en laddhybrid: 6,1 kWh är kapaciteten. Det är ett stilbrott för Mercedes som kunnat stoltsera med [långa räckvidder](#) i sina laddhybrider inte minst tack vare ganska väl tilltagna batteripaket.

I gengäld ska det lilla, lätta 400-voltspaketet kunna leverera mycket kraft: 70 kW kontinuerligt eller som mest 150 kW. Eftersom paketet väger 89 kg ska det ge en effektdensitet på 1,7 kW/kg, menar man. Det ska inte minst vara möjligt tack vare ett aktivt kylsystem som hela tiden håller temperaturen i cellerna på en optimal nivå.



Omvänt ska batteriet också kunna laddas med en effekt på upp till 90 kW med hjälp av energiåtervinning vid inbromsning. Vad maxeffekten blir när man laddar med sladd nämns inte och inte heller några räckviddssiffror.

Helt eldrivna AMG-bilar på gång

Förutom de kommande AMG-laddhybriderna som ska börja ska även AMG-versioner av Mercedes [kommande eldrivna EQ-modeller](#). Dessa ska ha siffrorna 43 och 53 i sina namn och komma med ett "autentiskt" men fejkat motorljud som man kallar för "AMG Sound Experience".

Som bäst ska dessa klara 0 – 100 km/h på "väl under 4,0 sekunder". Om det betyder att förare av [Kia EV6 GT](#), som ska klara det på 3,5 sekunder, behöver känna någon avund vid rödljuset eller inte lär vi få se. Förare av Tesla Model S Plaid+ behöver i vilket fall som helst [inte göra det](#).



Audi satsar på laddhybrider – inklusive RS-modeller



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



Daimler och Mercedes-Benz ska skiljas – och få samma namn



Wiggo Björck



7. Förhandstitt på elektriska JCW GP?

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-03-31, 12:00.

Racingserien Formel E:s säkerhetsbil ska vara en Mini i år. Tillverkaren menar att det rör sig om en "one-off", men kan det snarare vara ännu en förhandstitt på vad som komma skall?



Mini Electric Pacesetter inspired by JCW är det fulla namnet på Formel E:s nya säkerhetsbil som mångt och mycket ser ut som en lite extremare [Mini John Cooper Works GP](#) med färgglada fälgar, tävlingsbur, en stor skopa dekaler och inga avgasrör.

Inte så olikt den [kamouflerade prototypbilen](#) vi fick se Nürburgring-foton på i december, med andra ord.

Till skillnad från sist avslöjar dock den BMW-ägda brittiska tillverkaren en hel del konkreta detaljer nu, som till exempel vilken drivlina man använt. Det rör sig tyvärr inte om något häftigare än exakt samma framhjulsdraft och 184 hästar och 270 Nm från en [BMW i3s](#)-elmotor som i dagens [Cooper SE](#).

Trots det ska Mini Electric Pacesetter inspired by JCW (puh) kunna klara av sprinten 0–100 km/h sex tiondelar snabbare än vanliga Cooper SE; 6,7 sekunder ska det ta nu. Detta tack vare ett "rigoröst" viktminskningsprogram som skalat av hela 130 kg. Någon tjänsteviktssiffra har man inte delat med sig av men den bör i sådant fall ligga på som bäst 1.235 kg.

Bland annat har man kastat ut baksätet (likt JCW GP), de inre dörrhandtagen och bilens infotainmentsystem. Istället sitter det nu en kolfiberpanel på instrumentbrädan med ett par uppmaningar till föraren om att "vara försiktig" och "hålla sig frisk".

Dessutom har man strösslut med flera 3D-printade delar. Bland annat sätena till bilens två skalstolar.



Chassimässigt har Mini monterat en uppsättning trevägs justerbara coilover-stötdämpare för att uppnå "maximal gokartkänsla". Dessutom har man ändrat länkarmsfästena och vidgat spårvidden med 10mm, något som ger skäl till de breddade skärmarna.

Bromsarna som ska få stopp på Mini Electric Pacesetter är lånade från Mini John Cooper Works GP vilket innebär att det är fyrkolvsok fram och enkolvsok bak.

De speciella 18-tumsfälgarna är skodda i rejäla Michelin Pilot Sport 245/40R18-däck, som även används i fram på Formel E-bilarna. Det lär offra en del räckvidd, men så behöver inte heller Mini Electric Pacesetter kunna köras särskilt långt alls på en laddning – banorna som körs i Formel E är bara som mest drygt 3 kilometer långa.

Så kanske stämmer det att just den här bilen blir en one-off, som Mini bedyrar. Men likt sist när man delade bilder på en kamouflerad el-JCW GP så är märkeschefen Bernd Körber helt klart inne på att släppa något dylikt i framtiden. Mini ska nämligen [bli helelektriskt framöver](#), även om datumet för det ännu är flytande.

– Budskapet är tydligt: Elektrifiering och John Cooper Works är en 'good fit', säger Bernd Köber i ett pressmeddelande.

Vad tror du, kan vi få se en Mini John Cooper Works "GPE" inom kort?



Trots ryktena: Mini blir ett elbilmärke först efter 2030

8. Genesis X en dold hjälte.

Publicerad 2021-03-31 kl 19:10. TEXT Maria Dahlin.

Hyundais lyxmärke visar upp ett elbilskoncept som räddar spillbitar av läder.



Hyundais amerikanska lyxdivision Genesis har visat upp sitt femte koncept sedan det blev [ett eget märke 2015](#). Bokstaven X i namnet på den senaste designstudien betyder enligt biltillverkaren att tvådörrars-GT:n är en "hidden hero", alltså en dold eller gömd hjälte.





Världsräddarnamnet kanske syftar på den utsläppsfria eldrivlinan, men några närmare specifikationer än att bilen laddas med el får vi inte. Eller också har hjältesymboliken sin grund i att en del av materialet som använts för att bygga bilen är återbruk.

Till exempel har man använt spillbitar av läder till ratten och säkerhetsbältena. De sistnämnda är förresten av fyrpunktstyp, eftersom Genesis säger att det är optimerat för bästa körupplevelse. Annat som ska garantera en bra resa är de skålade stolarna.

Genesis säger inte om de kommer att sätta X i produktion, men de kommer att använda sig av liknande typ av hållbar lyxbilsdesign i sina framtida bilar.

De har sedan tidigare kommunicerat sina planer på att [etablera sig i Europa](#) med hjälp av ansiktslyfta versionen av Genesis G70.



Relaterade artiklar:

[Genesis blir eget märke](#)

[Hyundai "gör en Toyota" och satsar på lyxbilar under eget märke.](#)

[Hyundais lyxmarke Genesis siktar på Europa – här är första modellen](#)

[Ska utmana BMW och Audi, men saknar hybridteknik.](#)

9. Humble One är en ny elsuv med 7,5 kvadratmeter solceller.

Publicerad 2021-04-01 kl 10:10.

TEXT Erik Söderholm.

Amerikanska utmanaren Humble Motors visar en ny eldriven suv-modell med stora solcellspaneler som kan ge upp till tio mils räckvidd.



Det finns många nya uppstartsbolag som vill utmana de etablerade biljättarna om elbilsmarknaden. Vi har till exempel skrivit om [tyska Sono Motors](#) som vill bygga en praktisk elbil med solceller och som använder gräsrotsfinansiering.

Nu får Sono konkurrens av Humble Motors, ett företag från Kalifornien som nyligen visat upp en eldriven suv i konceptformat. Även den har solcellspaneler, närmare bestämt på 7,5 kvadratmeter.

Humble One, som modellen heter, lockar med fyrhjulsdraft, elmotorer på hela 1 035 hk och en räckvidd på 83 mil. Solcellerna på taket, som mäter 7,5 kvadratmeter och som ska täcka in både dörrsidorna och utfällbara paneler, kan ge ytterligare 1,6–9,7 mils räckvidd per dag beroende på väderförhållanden.

Vi ska dock komma ihåg att bilen ännu inte är testad av amerikanska EPA och att siffrorna än så länge är provisoriska.

Prislappen ligger på 109 000 dollar och företaget påstår sig ha fått in reservationer för 20 miljoner dollar (att reservera kostar 300 dollar och summan är återbetalningsbar för den som ångrar sig). Humble One ska sättas i produktion 2024 och börja levereras 2025 om allt går enligt plan.



Erik Söderholm



Relaterade artiklar:



[Solcells bilen Sono Sion visad igen – siktar på produktion om ett år](#)
[Sono Motors ska börja bygga en elbil i Trollhättan ”inom ett år”.](#)



[Sono Sion klarade målet – nya elbilen ska byggas i Sverige](#)
[Nu har märket fått in en halv miljard för att kunna köra igång produktionen i Trollhättan.](#)

10. Nya Subaru Outback nu redo för Europa.

AV MATTIAS RABE. PUBLICERAD: 29 MAR 2021, KL 16:38.

Nya generationen är enligt Subaru den säkraste, rymligaste, mest kapabla, avancerade och förfinade Outback-generationen som någonsin byggts. Till Subaru-handlare kommer den under april månad.



Du kanske minns att vi för nästan två år sedan, i april 2019, [skrev om nya Subaru Outback](#). Då, när den avtäcktes på bilsalong och färdigställdes för marknadsintroduktion några månader senare, rörde det endast den nordamerikanska marknaden. Som många gånger förr när Subaru presenterar nya eller uppdaterade modeller är det USA-marknaden som har förtur, till Europa kommer bilarna ofta ett par år senare – som nu med nya [Outback](#).

Att Subaru inte satsar på Europa kan ha sina naturliga orsaker. Subaru är ett försvinnande litet märke i Europa med endast 0,16 procent av marknaden under 2020, det är betydligt mindre än de [0,4 procent som vi rapporterade för Honda tidigare i dag](#).

Subaru sålde i fjol strax över 19 000 bilar – i hela Europa under årets samtliga tolv månader!

Det kan jämföras med mellan 600-700 tusen bilar per år på USA-marknaden, där man har en andel på över fyra procent.

Under 2020 registrerades 1 658 nya Subaru-bilar i Sverige och i topp av märkets modeller var just Outback med 866 exemplar. Antalet är ett rejält tapp jämfört med tidigare år. Pandemin hade förstås ett finger med i Outbacks svenska försäljningsutveckling men även att nuvarande generation är till åren kommen. Den presenterades i USA 2014 och kom till Europa 2015.



Kanske kan försäljningssiffrorna vika av uppåt framöver i och med att nya Outback nu är aktuell för Europa? Subaru meddelar att handlarna ska få tillgång till bilen för utställning i hallarna under april månad. Subaru Sverige skriver att svenska premiären äger rum den 8 maj.

Nya Outback bygger på Subaru Global Platform (SGP) som presenterades 2016. Först ut med denna grund var nuvarande [Impreza](#) och [XV](#). Så småningom ska alla Subaru-modeller baseras på SGP, förutom [nya BRZ](#).

På längden är nya Outback den 487,0 centimeter, det är exakt fem centimeter längre än föregångarens 482,0 centimeter.

LÄS OCKSÅ: [Subaru stannar i Europa trots miserabelt 2020](#)

Vad de däremot berättar är att markfrigången har ökat till 21,3 centimeter. Även frigångsvinklarna är förbättrad (19,7 grader fram, 22,6 grader bak).

Utrymmena ska även ha blivit bättre och bagageutrymmets golvlängd är 2,4 centimeter längre än tidigare. Subaru skriver att lastutrymmet mäter 512 liter i volym och att den siffran är tio liter bättre än hos utgående generation. Det är bara det att Subaru själva presenterar utgående generation med en lastvolymsiffra på 559 liter.

Är inte lastutrymmet tillräckligt får man montera takbox eller koppla på en släpvagn. Av sistnämnda typ får maximalt 2 000 kilo dras.





Motorn i nya Outback är en fyrcylindrig boxermotor på 2,5 liter som beskrivs som förnyad till 90 procent jämfört med den 2,5-litersmotor som sitter i dagens Outback. Denna bensinmotor har 169 hästkrafter, alltså sex färre än i föregångaren, och betydligt färre än de 185 hästkrafter som 2,5-litersmotorn levererar i Outback i Nordamerika och i Australien.

I Outback kräver maskinen 0,86 liter per mil vid blandad körning, enligt WLTP-körcykelns kombinerade körprogram. Det motsvarar 193 gram koldioxid per kilometer.

CVT-lådan Lineartronic, som är enda växellådsvalet till Outback, är förbättrad på en rad punkter och ska i karaktär efterlikna en åttastegad automatlåda. Den är dessutom optimerad i jämförelse med utgående generation vilket ska ha sänkt effektförlusterna med 22 procent. Effekttappet hos motorn blir med andra ord möjligtvis inte lika kännbara som det ser ut på papperet.

Senaste EyeSight-generationen (Subarus samlingsnamn på bilarnas olika säkerhetssystem) har tagit plats i nya Outback vilket innefattar elva olika system.

En mer iögonfallande nyhet infotainmentskärmen som dominerar mittkonsolen i nya Outback. Skärmen är standard och mäter 11,6 tum över diagonalen.

Instegsversionen Adventure kostar i Sverige från 374 900 kronor. Toppvarianten Touring kostar från 429 900 kronor. Field-varianten, som du ser överst i artikeln, kostar från 399 900 kronor.

[GALLERIER](#)

[14 bilder](#)

[Subaru Outback 2021 \(EU-version\)](#)

11. Range Rover lockar med koppardetaljer och kylskåp.

Publicerad 2021-03-31 kl 13:58. TEXT Erik Söderholm.

Herrgårdsägarnas favorit lanseras i ny specialversion med flera komfortdetaljer och kopparfärgade detaljer.



Det är nio år sedan Land Rover visade upp den senaste generationen Range Rover, den fjärde i ordningen. Modellen är på vissa sätt föråldrad jämfört med konkurrenterna och därför tar företaget till en klassiker i bilvärlden för att hålla liv i modellen ett tag till, nämligen två nya specialversioner.

Range Rover SV Autobiography Ultimate, som modellen heter, finns med både kort och långt axelavstånd där den sistnämnda kan skryta med 1,2 meter benutrymme i baksätet.

Köparna kan välja mellan en V8-motor med kompressor på 565 hk eller laddhybriden P400e med 400 hk och elräckvidd på omkring fyra mil.

Specialversionen får en särskild lackfärg som kallas Orchard Green med kontrastfärgat tak i Narvik Black och kopparfärgade exteriördetaljer, 22-tumsfälgar, extra lyxig läderklädsel, räfflad växelväljare, klocka från Zenith, fällbara komfortstolar bak med massagefunktion och ventilation, kylskåp, fällbara bord och fotstöd.

Några svenska priser finns ännu inte, men i England ligger prispåslaget för specialversionerna på mellan 38 000 och 48 000 kr.



Erik Söderholm

Läs mer om:



[Snart premiär för ny eldriven Jaguar och Range Rover](#)



[Quiltad lyx i Range Rover SV Coupe](#)



[Range Rover i coupéstuk](#)



[Bepansrat på modet](#)



[Range Rover Sport – film från provkörningen](#)



[Range Rover – längre, lyxigare och dyrare än någonsin](#)

DAGENS NYHETER.**12. Eldrivna Citroën e-C4 har få franska drag.**

PUBLICERAD 2021-03-11. TEXT Jan-Erik Berggren.

Citroëns första eldrivna familjebil är inte konstig alls. Vi kör e-C4 med ny design, men teknik vi känner sedan tidigare.



100 kilowatt snabbladdning och laddluckan sitter på vänster bakskärm.

Peugeot valde småbilen 208. DS den lilla suven DS3 Crossback. Nu visar Citroën med nya elbilen e-C4 att PSA-koncernens elektriska plattform e-CMP även passar till en bil i den så kallade Golfklassen. Valet av kaross är förstås högst medvetet och e-C4 kommer att följas av flera syskon. Koncernen kommer att bygga elbilar i så gott som alla storleksklasser kommande åren.



Lite av varje. Formen hos Citroën C4 blandar suv och coupé.



Snygg och enkel bildskärm. Staplarna visar energiförbrukningen. Till höger skymtar hållaren där en läsplatta kan monteras.

Kombinationen av en elmotor på 136 hästkrafter, automatlåda och ett batteri på 50 kilowattimmar är välkänd. Eftersom PSA sedan ett par år äger även Opel och nyligen har gått samman med Fiat/Chrysler lär vi få stifta bekantskap med tekniken många gånger framöver.

Och inte mig emot. När andra elbilstillverkare skryter om sportbilsprestanda har PSA satsat på mindre effekt, mjukare acceleration och längre räckvidd. Batteriet har kapacitet för att lagra 45 kilowattimmar.

Energiförbrukningen i EU:s körcykel WLTP är 1,35 kilowattimmar per mil, vilket skulle betyda en räckvidd på en bit över 30 mil. Hur lång räckvidden är och hur hög förbrukningen är i verkligheten återstår att testa när vi får möjlighet till längre körning.

Då Citroën valt en mjukare acceleration är det logiskt att det gäller även energiåtervinningen. När B-läget är valt i växellådan motorbromsas e-C4 lite kraftigare, men inte ned till helt stillastående. Det här kommer bli en av få verkliga skillnader i hur elbilar upplevs att köra.

Citroëns komfortarv lever kvar i nya C4 i form av en hydraulisk "kudde" i fjädringen. Men fjädringen kan behöva en justering då den är mjuk vid snabbare körning men väldigt stötig över gupp och farthinder. Tyvärr har Citroën skrotat de lite mjukare stolarna som funnits i flera tidigare modeller. På det följer vindbruset från de främre takstolarna. Ljudnivån i kupén lever inte upp till Citroëns komfortidentitet.

Den något mjuka fjädringen rimmar illa med den kvicka styrningen. Bilen är verkligen lätt och smidig i små utrymmen och tillsammans med eldriften blir det här en mycket lättkörd bil. Lägg till ett rymligt baksäte och e-C4 kan bli en perfekt andrabil för alla korta resor med barn och prylar.



Växelspaxknappar för bakåt och framåt.

Föraren som vill ha en lättkörd bil kommer troligen att störa sig på den dåliga bakåtsikten och den lika störande skärmen ovanför ratten där head up-displayen projiceras. Men samma förare kommer att gilla den tydliga instrumenteringen och de analoga knapparna för klimatkontrollen.

Citroëns bilar ska av tradition ha någon typiskt fransk, lite konstig detalj. Jag letar och letar...

Där, på bildskärmen framför ratten. Den lilla symbolen som visar avståndet fram till nästa bil är formad som Eiffeltornet. Annars är Citroën e-C4 överraskande fri från konstigheter och märkliga lösningar.



Vingen skymmer sikten bakåt. Samma fel som hos exempelvis Mitsubishi Eclipse Cross.

Citroën har satsat på en speciell design där hela C4-familjen ska ge sken av att vara suvar snarare än vanliga golfklassare, men med en sluttande taklinje som på en coupé. Citroën har också valt att göra den eldrivna versionen väldigt lik de övriga bilarna med förbränningsmotorer.

Här väljer Citroën samma väg som Kia och Hyundai. En och samma grundmodell men med olika typer av motorer.

Det tar bort lite av det udda med elbilen, men i ärlighetens namn så är eldrift inte så speciellt längre.

Citroën e-C4**Miljö**

Koldioxidutsläpp: 0 gram/km vid blandad körning.

Förbrukning: 1,35 kWh/mil vid blandad körning.

Räckvidd: 35 mil.

Ekonomi

Pris/Förmånsvärde/ Privatleasing: 399 990 kronor (kampanj)/uppgifter saknas.

Inköpsbonus: 60 000 kronor (70 000 kronor från 1 april).

Årlig fordonsskatt: 360 kronor per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år, batteri 8 år/16 000 mil.

Teknik

Elmotor: 136 hk, 260 Nm.

Batterikapacitet: 50 kWh.

Drivning: Framhjulsdrift.

Växellåda: 1-växlad automatlåda.

Acceleration 0–100 km/tim: 9,7 sekunder.

Toppfart: 150 km/tim.

Digitalt

Pekskärm: Ja.

Storlek: 10 tum, halvt integrerad.

App: Ja. MyCitroën.

Apple Carplay/Android Auto: Ja/Ja.

OTA (nätuppdatering): Nej.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 436/180/152 centimeter.

Bagagevolym: 380–1 250 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

Tjänstevikt: 1 650 kg.

Maximal släpvagnsvikt: Uppgift saknas.

Betyg del för del

Köregenskaper 4

Säkerhet 4

Miljö 5

Komfort 4

Ekonomi 3

Totalbetyg = 20 av 25

Plus

Design.

Baksäte.

Styrning.

Minus

Vindbrus.

Bakåtsikt.

Stötig.



13. Här är bilarna som kan vinna årets bil i världen – garanterad japansk vinst.

Anders Nilsson 2021-03-31.

Enbart japanska bilar i finalen.



Nu har det avslöjats vilka bilar som är finalister och kan vinna priset som Årets bil i världen, och det är tre japanska bilar som det står mellan.

För en tid sedan vann Toyota Yaris som bekant det prestigefulla priset Årets bil i Europa. Nu har den chans att kamma hem ytterligare en pokal eftersom Yaris är en av de tre finalisterna för att bli Årets bil i världen. De andra finalisterna är Honda-e och Volks-wagen ID.4.

Därmed lyckades bland annat inte Audi A3, BMW 2-Serien Gran Coupe, BMW 4-Serien och Mercedes GLA ta sig till sista omgången. Inte heller Kia Sorento eller Mazda MX-30 tog sig vidare.

Utöver det mest prestigefulla priset, så avgörs det även andra kategorier. Däribland Årets stadsbil, där två av tre finalister i huvudkategorin finns med: Toyota Yaris och Honda-e. De får sällskap av Honda Jazz/Fit.

Tittar man på Årets lyxbil är Land Rover Defender, Mercedes-Benz S-Class, och svenska Polestar 2 nominerade.

I kategorin Årets sportbil är Audi RS Q8, Porsche 911 Turbo, och Toyota GR Yaris finalisterna, och som årets designbil är Honda-e, Land Rover Defender och Mazda MX30 nominerade.

Finalen kommer avgöras 20 april.



Toyota Yaris.



Honda-e.



Volks-wagen ID.4.

Relaterade artiklar:



Här är de sju kandidaterna som kan bli Årets bil 2021



Här är bästa bilköpen 2021



Klart: Toyota Yaris är Årets Bil 2021



"Här är bästa bilköpen 2020"

TRAILER**14. Rejält uppdaterad Isuzu D-Max.**

Av: Stefan Nilsson 25 mars, 2021

Det har varit tufft att sälja pickuper i Sverige efter den dramatiskt höjda fordonsskatten i och med bonus/malus-systemet och nu börjar det uppdämda behovet av nya pickuper att betyda ett visst ökat sug på marknaden.

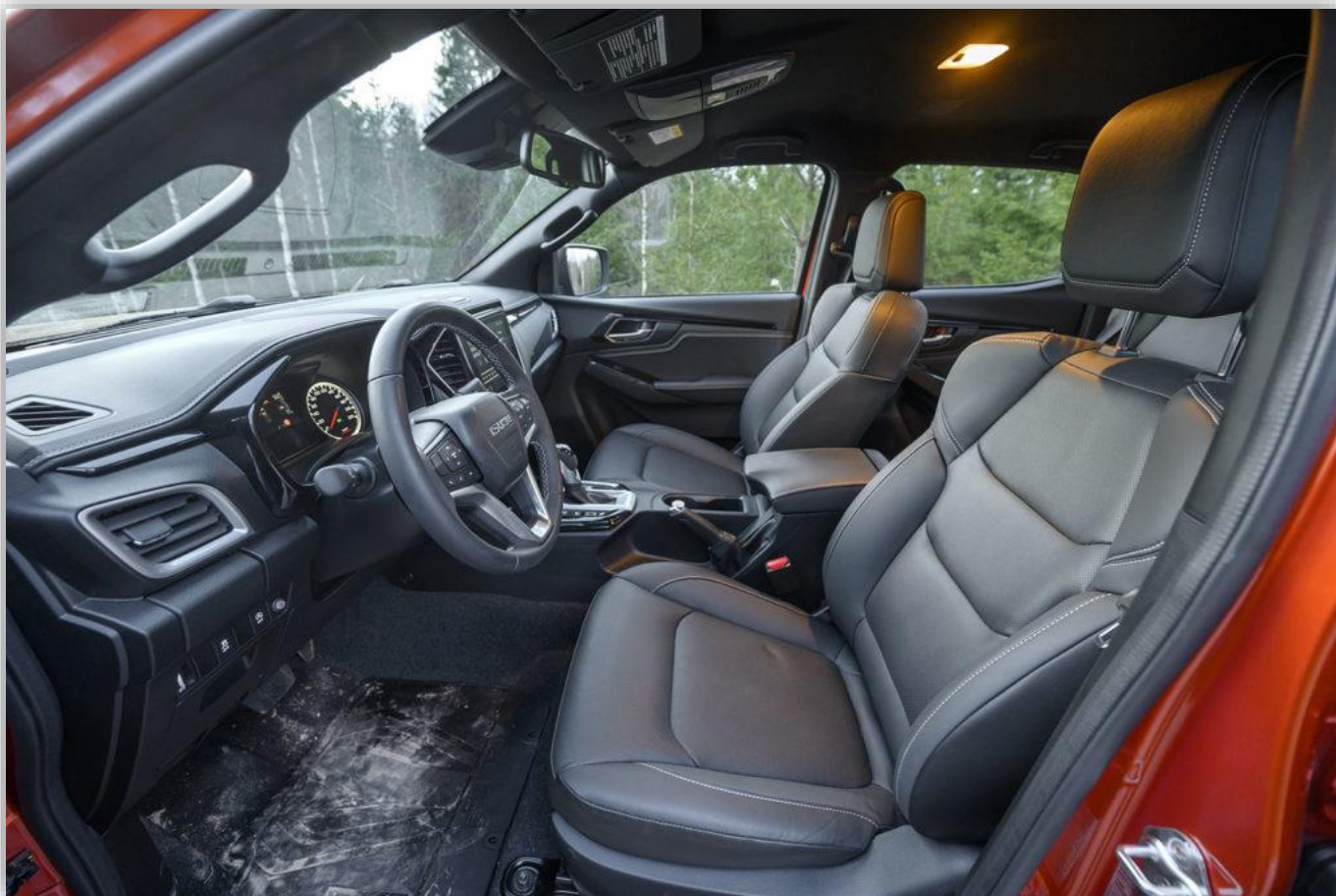


Både Toyota och Isuzu har premiär för rejält uppdaterade modeller i år. Isuzu satsar på en robustare bil med kraftigare ram som både ger bättre åkkomfort och ett mer tåligt arbetsfordon.





När nya Isuzu D-Max lanseras på den svenska marknaden kommer tre karossalternativ att stå på menyn: Single Cab med 235 cm lång flakbädd som är 159 cm bred, Extended Cab med 184 cm och Double Cab med 157 cm lastlängd och en bredd på 153 cm. Lastvikterna är från 995 kg (Double Cab med automatlåda) till 1,1 ton (Single Cab med manuell låda). Dragvikten 3,5 ton och maximala tågvikten 6 ton för samtliga modeller.





Utrustningsnivåerna blir fyra: från välutrustade XRS, via XRM och XRL till fullmatade XRX. Priserna spänner mellan 254.900 kronor (exkl. moms) för en XRS Single Cab och 339.900 kronor för XRX Double Cab med automatlåda.

Vi har hunnit med en provkörning av pickuper och kan bara konstatera att det handlar om en helt ny pickuper där detaljarbetet i hytten känns betydligt mer påkostat, liksom alla förarstödsystem. Nya Isuzu D-Max har en komplett uppsättning förarstöd med allt från filhållare och autobroms till skyltigenkänning. Den har också möjlighet till Android Auto och Apple Car Play som överför både musik, navigation och handsfree telefoni till bilen.

Som förare uppskattar jag de nya stolarna med bra stöd för axlarna, en unik lösning för Isuzu, de bra strålkastarna och hytten som känns mer stadigt och tystare. Instrumenteringen känns också modern. Euro NCAP testade nya D-Max förra året och förutom de fem stjärnorna noterade Isuzu institutets högsta betyg någonsin för sitt assistanssystem och blev därmed fjolårets säkraste pickuper.

Jag har dock en tydlig invändning som visar hur dåligt Euro NCAP förstår sig på pickuper. Jag saknar en spärbar mittdifferential i fördelningslådan. Som det är nu så måste man som förare välja antingen bakhjulsdrivning eller fyrhjulsdrivning med båda axlarna sammankopplade med lika mycket kraft. I det senare läget slits däck och drivlina om bilen körs på fast underlag. I det första läget kan den bli farlig med en ovan chaufför om bilen är lastad och föraren överraskas av halka.

Drivlinan är i övrigt seriös med en effektiv fördelningslåda som snabbt och smärtfritt växlar mellan olika drivlägen, en spärbar differential i bakaxeln och en snål fyrcylindrig dieselfyra under huven. Vi körde den med en förbrukning på 7,9-8,1 liter/100 km utan att köra eco-driving.

Avslutningsvis så har Isuzu satsat lite extra på bilens terränegenskaper där den klarar ett vaddjup på 80 cm, har fått längre fjädringsväg som samarbetar bra med den starkare och styvare ramen. Bakaxeln är fortfarande en stel axel upphängd i bladfjädrar, men fjädringen är något modifierad och jag upplevde fjädringskomforten som bra på grusväg med 250 kg på flaket, bra på motorväg olastad, men stötig på dålig asfalsväg olastad. Markfriången är 22 cm på Singel Cab och 24 cm på övriga modeller.

Klassiker

15. Grattis Opel Olympia!

Publicerad 9 april 2009

DAGENS NAMNSDAGSBIL

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Otto och Ottilia har namnsdag vill vi uppmärksamma Olympia.



Opel Olympia Cabrio Limousine 1935–37.

Opel Olympia var den första massproducerade bilen med **självbärande kaross**. Den började tillverkas 1935 och namnvalet hängde naturligtvis ihop med att Olympiaden 1936 skulle äga rum i Berlin. I fronten hade Opel Olympia ett emblem med en diskuskastare.

Namnet Olympia hängde med länge, alla Opel Rekord till 1967 hette egentligen också Olympia, men idag firar vi de modeller som enbart hette Olympia.



Typiskt för den första Olympia var hur strålkastarna kapslats in vid motorhuven. Det kopierades senare av Renault på Juvaquatre men först med detta stildrag var faktiskt Hupmobile 1934, ritad av ingen mindre än Raymond Loewy.



Olympia 38 kallas nästa utveckling med en 1,5 liters toppventilmotor som ersatte den gamla sidventilaren på 1,3 liter. Den moderniserade formgivningen är signerad Franklin Q. Hershey. Han räknas som upphovsman till Cadillac 1948 och Thunderbird 1954.



Det är år 1949 och vid vakten till GM:s stora anläggning i Hammarbyhamnen står den första Opel Olympia som kom till Sverige efter Andra Världskriget. Tekniskt skiljer den sig från förkrigaren genom skruvfjädrar fram i stället för den oljeinkapslade Dubonnetfjädringen.



Olympia försågs 1950 med kantigare skärmar och en bred kromgrill och året därpå kom en utbyggd koffert med lucka. Växellådan var nu trestegad men fortfarande utan synkronisering på ettan.



Från 1953 blev Olympia en kromlös sparvariant av Rekord. Detta är en 57:a, sista upplagan av den modellserie som endast hade ärvt motorn från föregångaren, allt annat var nykonstruerat.



Rekord blev en stor succé men Opel ville inte riktigt släppa namnet Olympia. På Rekord P (1958-1960) stod det Olympia på instrumentpanelen och det gjorde det också på de efterföljande Rekordupplagorna P2, A och B fast av dessa fanns det inte någon sparmodell som hette bara Olympia.



Namnet Olympia återupplivades 1967 på en bil som var en lätt upplyxad version av Kadett B. Den hade samma fastbackkaross som Kadett LS och fanns i alla varianter med 1900-motorn. Den gick inte att få i någon Kadett utom Rallye coupén.



Olympia Coupe (A) 1967–70.



16. Lamborghini Urus slår hastighetsrekord – på frusen sjö.

Anders Nilsson. 2021-03-24.

Gäller att ha iskalla nerver.



Lamborghini Urus har slagit hastighetsrekordet på is, och det genomfördes på en av världens största sjöar.

Bytbil har tidigare skrivit om att svenska Koenigsegg blivit av med rekordet som världens snabbaste produktionsbil, men frågan är om inte det här rekordet är något mer hårresande, och det behövs iskalla nerver.

Det är nämligen så att [Lamborghini Urus](#) har slagit hastighetsrekordet på is. Bilen klockade 298 km/h under en motorfestival på is som årligen anordnas i Ryssland. [Lamborghini Urus](#) har en fyraliters V8-motor med dubbelturbo, och 850 Nm i vridmoment.

Evenemanget ägde rum på Bajkalsjön i Ryssland och som är världens djupaste, och en av de största sjöarna i världen. Dock var Lambon faktiskt (tyvärr) ännu snabbare under träningsåket, där klockade dem 302 km/h.

LÄS MER: [Lamborghini och Ducati stannar hos Volkswagen](#)

Utöver själva hastighetsrekordet satte även suven ett rekord för högsta medelhastigheten på 1 000 meter, som var 114 km/h, från stillastående start. Inte för att vara sådan, men jag hade nog aldrig vågat mig på ett sådant försök.

Både det internationella och ryska bilsportförbundet övervakade hastighetsförsöken och den officiella datan kommer släppas i april.

Även om det är ett officiellt rekord, så nämner även [Motor1](#) att den högsta hastigheten som någonsin registrerats på is var en [Audi RS6](#), med 335,7 km/h. 2013 genomfördes det försöket. Dock verkar det som att åket inte klockades som ett officiellt världsrekordförsök.

LÄS ÄVEN: [Lamborghinis vd: Behåll förbränningsmotorn så länge som möjligt](#)



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



[Imponerande milstolpe för Lamborghini Urus](#)



[Det här är inte en Lamborghini Urus](#)



[650 hk räcker inte - Lamborghini planerar superversion](#)



[Lamborghini Urus får V8 från Porsche](#)



17. Fredagsfilm: Chris Harris sladdar brett med Alfaholics GTA-R 290.

Av Wiggo Björck. Publicerad 2021-03-26 kl 14:49.

"Den låter bättre än de flesta moderna V8:or!", konstaterar Top Gear-programledaren.



FILM: https://youtu.be/5083_Z1BCTw

Klassisk design möter modern ingenjörskonst i den engelska [restomod](#)-firman Alfaholics utsökt restaurerade och uppgraderade Alfa Romeo 105-serie coupé som de döpt till GTA-R 290. Eller modern och modern – bakaxeln är faktiskt fortfarande stel trots alla övriga nya inslag.

Oavsett så är resultatet mycket, mycket lyckat om man ska tro Top Gear-programledaren Chris Harris som jämför 3,9-miljonersbygget med en vinylspelare. Så analog och ofiltrerad är körupplevelsen.

Den 2,2 liter stora Alfa Romeo Twin Spark-fyran under huven bjuder på en riktig symfoni, inte minst tack vare att varje cylinder andas genom ett eget gasspjäll med öppen tratt.

– Och vet du vad, den låter bättre än de flesta moderna V8:or! Utropar en minst sagt exalterad Chris Harris i videon.

Så skruva upp ljudet för nu blir det åka av!



Wiggo Björck

SLUT