



Nash Ambassador Custom 4-door Sedan 1950.

1. Nya rekordsiffror för Volvo Cars.
2. Polestars kommande modell blir helt utsläppsfri.
3. Elektrisk succé i EU.
4. Rekordstarkt första kvartal för Tesla.
5. Toyota återkallar Avensis, Auris och RAV4 för brandrisk.
6. Eldriven BMW M2 – eller vad?
7. MG visar konceptet Cyberster.
8. Mercedes CLS facelift officiell.
9. Toyota GR86/Subaru BRZ.
10. Peugeot, Citroën och Opel satsar på vätgashybrider.
11. Vätgasdrivna Mirai vinner på räckvidd.
12. VW-chefen lovar tvåvägsladdning i alla nya bilar från nästa år.
13. Humble Motors hävdar att solcellerna ger elbilen nära tio mil.
14. Lucid Motors vill bygga en halv miljon bilar per år.
15. Nya bud: Mitsubishi stannar i Sverige.
16. Grattis Ford Prefect!
17. Svenska rallyt flyttar från Värmland till Västerbotten.
18. Mercedes teori: Ändrade reglerna för att stoppa oss!
19. Rosberg X Racing vann Desert X Prix.
20. F1



1. Nya rekordsiffror för Volvo Cars – otrolig ökning.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-04-07, 10:15, uppdaterad 2021-04-07, 13:34.

Volvo säljer bilar som aldrig förr. Försäljningen under det första kvartalet ökade med 40,8 procent jämfört med föregående år.



Årets första kvartal är det bästa någonsin för Volvo Cars. De sålde 185.698 bilar jämfört med 131.889 året innan. En ökning med 40,8 procent.

Tittar vi bara på mars är ökningen 62,3 procent. Det beror på att försäljningen sjönk under mars 2020 på grund av pandemin.

De laddbara bilarna står för 26 procent av försäljningen globalt och 39 procent i Europa.

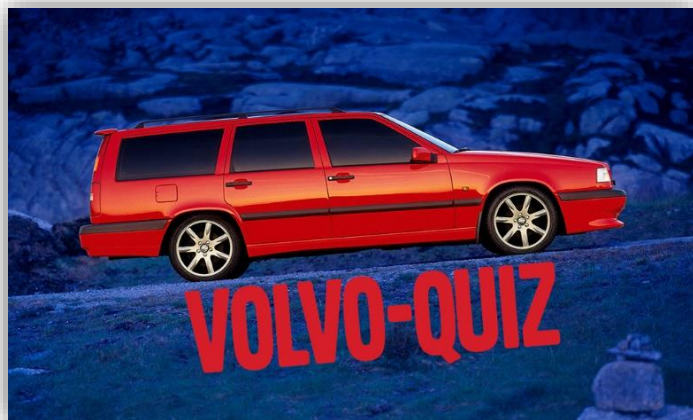
	Mars			Jan-Mar		
	2020	2021	%	2020	2021	%
Europa	24,258	38,673	59.4%	70,510	87,457	24.0%
Kina	9,560	15,999	67.4%	20,780	45,242	17.7%
US	5,487	9,924	80.9%	19,485	27,239	39.8%
Övriga	7,090	10,719	51.2%	21,114	25,760	22.0%
Total	46,395	75,315	62.3%	131,889	185,698	40.8%



[Zeekr – Volvos nya syskon ska slå mot Tesla](#)
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



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



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



Magnus Fröderberg

2. Polestars kommande modell – som är helt utsläppsfri.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-04-07, 10:31.

"Projekt Polestar 0" kommer 2030 – ska tillverkas helt utsläppsfritt.



Polestar Precept.

– Kompensation är att köpa sig fri. Genom att utmana oss själva och sätta upp målet att skapa en helt klimatneutral bil tvingar vi oss att nå längre än vad som är möjligt idag, säger Thomas Ingenlath, VD för Polestar.

Så kommenterar Thomas Ingenlath modellen Polestar 0 som ska vara helt koldioxidneutral och som presenteras 2030.

Idag ägnar sig många företag åt klimatkompensation som bland annat innebär att man planterar nya träd och växtlighet för att kompensera för de utsläpp man genererar. Ingen hållbar metod, menar Polestar och hänvisar till flera experter.

Polestar ska istället gå steget längre och skapa en bil som tillverkas helt utsläppsfritt – med det passande namnet Polestar 0.

– Vi är elektriska, så vi behöver inte oroa oss för att förbränningsmotorer producerar giftiga utsläpp – men det betyder inte att vårt jobb är gjort. Vi kommer nu att arbeta för att eliminera alla utsläpp från produktionen. Vi biltillverkare befinner oss mitt i en historisk och spännande tid, en möjlighet att ta tillfället i akt att bli bättre och våga bygga vidare på drömmen om klimatneutrala, cirkulära och vackra bilar, säger Polestars hållbarhetschef Fredrika Klarén.

3. Elektrisk succé i EU – Sverige i topp.

AV MIKAEL STJERNA PUBLICERAD: 06 APR 2021, KL 13:24.

Elbilar säljer fortfarande i små tal, men 2020 var året då bollen kom i rullning. I Sverige säljer elbilar och laddhybrider bäst i hela EU.



En elbil och två laddhybrider. Två biltyper som ökar stadigt inom Europeiska unionen.

Sammantaget nådde för första gången laddbara bilar en marknadsandel på över tio procent i EU, om än med en hårfin marginal. 10,5 procent av försäljningen var laddbar. Renodlade elbilar hade ett litet övertag, 5,4 procent var elbilar, och 5,1 procent var laddhybrider, efter en stark ökning av laddhybridförsäljningen. Under 2020 ökade elbilar med 89 procent medan laddhybrider ökade med 190 procent.

Inom EU-blocket finns en stor spännvidd beroende på subventionernas storlek och utformning. I särklass störst marknadsandel har de laddbara bilarna nått i Sverige, med en marknadsandel under 2020 på 32 procent. Närmast Sverige kommer Holland med en andel på 25 procent för laddbara bilar, följt av Finland med en marknadsandel på 18 procent för laddbara bilar.

Största volymerna hittar vi däremot i Tyskland, Frankrike och Storbritannien som 2020 fortfarande räknas in i EU-statistiken.

LÄS MER: [Elbilar iskalla – utan subventioner](#)

I Tyskland såldes 395 000 laddbara bilar, i Frankrike 186 000 och i Storbritannien 175 000.

2021 fortsätter ökningen och andelen laddbara bilar i EU är under januari-februari 14 procent. Det är laddhybrider som fortsätter gå starkt och som står för tillväxten. Marknadsandelen för elbilar är under de två första månaderna 5,7 procent, och för laddhybrider 8,3 procent.

Intresset för laddhybrider har gjort att en oväntad etta har intagit förstaplatsen i försäljningsstatiken i EU, Volvo XC40 Recharge T4/T5. Normalt sett brukar Tesla Model 3, Volkswagen ID.3 och Renault Zoe toppa listan.

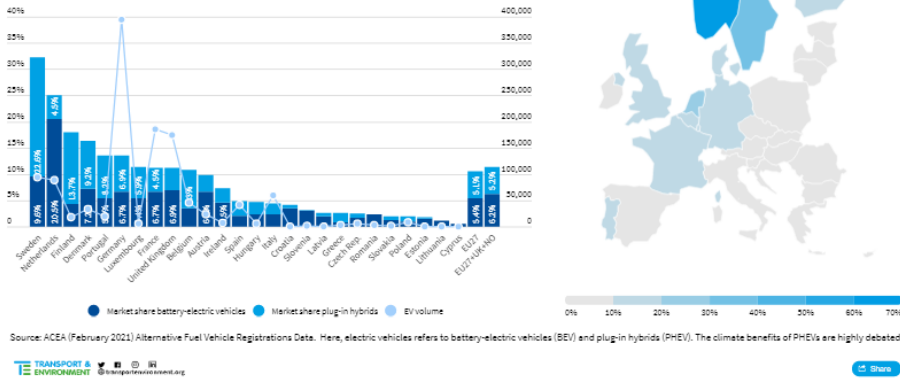
Plugged-in: T&E's EV market watch

With the entry in force of the 2020/21 car CO2 standards, 2020 was the year of the electric car in Europe.

Despite the COVID-19 pandemic, electric mobility surged across all European markets, as plug-in vehicles made up 10.5% of the market, compared to only 3% in 2019. Battery-electric vehicles (BEV) accounted for 5.4% of passenger car sales in the EU27, while plug-in hybrids (PHEV) reached 5.1% of the market.

Click on a country to access its dashboard. Click on the EU flag to access the European Union dashboard.

Electric vehicles market share in European countries in 2020



Klicka på: <https://infogram.com/1pd21nkxzz7vnxcmv9z7xjv5llfk75zdzjg>

Bästsäljande elbilar i EU 2020

1. Renault Zoe
2. Tesla Model 3
3. Volkswagen ID.3

Bästsäljande laddhybrider i EU 2020

1. Volkswagen Passat GTE
2. Volvo XC40 Recharge T4/T5
3. Mercedes A 250 e

Bästsäljande elbilar i EU jan-feb 2021

1. Tesla Model 3
2. Volkswagen ID.3
3. Renault Zoe

Bästsäljande laddhybrider i EU jan-feb 2021

1. Volvo XC40 Recharge T4/T5
2. Volvo XC60 Recharge T6/T8
3. BMW X1 xDrive25e

Marknadsandelar per "drivmedel" i EU 2020

- | | |
|-----------------|--------|
| 1. Bensin | 47,5 % |
| 2. Diesel | 27,9 % |
| 3. Hybrider | 11,9 % |
| 4. Laddhybrider | 5,1 % |
| 5. Elbilar | 5,4 % |
| 6. Gas | 2,1 % |



4. Rekordstarkt första kvartal för Tesla.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-04-06, 11:50.

Slog leveransrekord för januari–mars. Tesla pekar själva på en stor efterfrågan, särskilt i Kina, som skäl till de starka siffrorna.



Tesla levererade ovanligt många bilar under januari, februari och mars 2021: 184.800 globalt, rapporterade bolaget under fredagen. Det är ett nytt rekord och mer än de 177.822 som analytiker hade förväntat sig.

Det tidigare kvartalsrekordet sattes oktober–december ifjol då man levererade 180.570 bilar. De sänkta förväntningarna lär delvis ha berott på den globala bristen på komponenter som i februari fick Tesla att stänga sin fabrik i Kalifornien i två dagar.

Ett av de största skälen till rekordet var enligt Tesla en stark efterfrågan från den kinesiska marknaden där man nu börjat leverera inhemskt tillverkade exemplar av crossovern [Model Y](#).

Förutom Model Y ska de flesta av leveranserna under det första kvartalet ha bestått av Model 3:or. Detta eftersom [inte en enda Model S eller Model X](#) ska ha tillverkats medan produktionen ställdes om till [de nya ansiktslyfta versionerna](#).

Produktionstakten ökade trots det något till 180.338 bilar, jämfört med 179.757 under samma period ifjol.

Efter Tesla rapporterat om sitt leveransrekord i fredags steg företagets aktie med över 4 procent på börsen under måndagen.



Wiggo Björck

5. Toyota återkallar Avensis, Auris och RAV4 för brandrisk.

Publicerad 2021-04-06 kl 11:24. TEXT Erik Söderholm

FÖRST PÅ VI BILÄGARE

Nu återkallas flera Toyotamodeller med dieselmotor för ett allvarligt fel som kan leda till brand.



Flera biltillverkare har haft allvarliga problem med det så kallade EGR-systemet som finns i dieselmotorer. Mest uppmärksammat har problemet blivit hos BMW, som tvingats [återkalla hundratusentals bilar](#).

I värsta fall kan bilarna som omfattas av produktionsmissen börja brinna, något som även [drabbat flera svenska bilägare](#).

Toyota har satsat betydligt mer på bensinhybrider än dieselmotorer, men vissa modeller har funnits med dieselmotor. Nu måste flera av dem återkallas på grund av ett fel i EGR-systemet.

Risk för brand

Det har visat sig att den så kallade EGR-kylaren kan börja läcka. Om läckan uppstår i närheten av grenröret kan det uppstå en så kallad "termisk skada", som Toyota uttrycker det. Bilen kan tappa kraft och det finns risk för brand.

Totalt berörs 122 000 dieseldrivna Toyotabilar runt om i världen tillverkade mellan mars 2015 och maj 2018. För svenska bilägare gäller återkallelsen Auris, Avensis och RAV4, uppger Erik Gustafsson, pr-chef för Toyota i Sverige, för Vi Bilägare.

– **Det ska dock** sägas att Toyota Sverige slutade sälja och ta in dieselsversionerna redan våren 2017 eftersom vi då beslutade att fasa ut dieseldrivna personbilar, säger han.

Exakt hur många bilar som omfattas av återkallelsen i Sverige är än så länge oklart, men bilägarna ska kontaktas för att boka tid på verkstad för att lösa problemet utan kostnad.

Läs också: [BMW:s brandproblem fortsätter – fler bilar återkallas](#)

Så funkar EGR-systemet

- EGR står för Exhaust Gas Recirculation och består av en ventil som skickar tillbaka avgaserna till motorn för att återvinnas och användas en andra gång.
- Tanken med systemet är att minska halterna av skadliga kväveoxider som kan orsaka cancer.
- Moderna EGR-system har en kylare som sänker temperaturen i förbränningen.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Flera svenskar drabbade av brinnande BMW-bilar](#)

[BMW har återkallat 1,6 miljoner bilar över hela världen då risken finns att vissa dieseldrivna modeller kan börja brinna. I Sverige har ett antal bränder inträffat, men fortfarande är alla bilägare inte kontaktade.](#)



[Bilfrågan: Otur med krånglande EGR-ventil?](#)

["Har jag bara haft otur eller finns någon förklaring till varför EGR-ventilen går sönder?"](#)

6. Eldriven BMW M2 – eller vad?

PUBLICERAD: 07 APR 2021, KL 16:30.

Ibland har vi ingen aning om vad vår bilsplionfotograf har fångat på bild. Denna eldrivna BMW M2 är en sådan gång.



Är detta en eldriven M2? Åtminstone till utseendet!

Nästa [BMW M2 har vi redan sett busköra](#) på sjöisarna i norra Sverige, och nya kommande 2-serie är inte långt borta. Denna prototyp klädd i nuvarande M2-skrud är dock något av ett mysterium.

Först och främst är den eldriven, även om de typiska "Electric Test Vehicle"-dekalerna saknas som nästan alltid sitter på elbilsprototyper. Kanske är denna bil bara ämnad att köras inne på testområdet och inte på allmänna vägar. Vi ser dock en liten dekal med en blixtpå bakstammen.

Baktill saknas helt de fyra avgasutblåsen och undertill ser bilen ut att ha någon typ av förstärkning – en kvalificerad gissning är att batteriet huserar där. Prototypen är också strikt tvåsitsig då baksätet är ersatt av en burbåge. Bakluckan har mer ankstjärt än vad vi är vana att se och motorhuvorna är ventilerade.

Om BMW faktiskt jobbar på en kommande eldriven M2 är än så länge okänt. Kommande bensindrivna M2 får den sexcylindriga motorn från [M3 och M4](#) och blir även den bakhjulsdriven. Med det sagt kan detta vara en kommande liten eldriven sportbil från BMW, om än inte med namnet M2. Till exempel ska [nyligen lanserade i4](#) få en M Performance-version, men vi tror inte att detta är den.

Vad detta är och om den kommer i produktion återstår att se.



Bakluckan har en snärtigare vinkel på denna prototyp.



Meh! Var är avgasutblåsen?



Glenn Lindberg

Feber

7. MG visar konceptet Cyberster.

AV ROGER ÅBERG 2021-04-06 12:20.

I alla fall några bilder.



MG har hoppat på elbilståget och presenterat ett gäng supertråkiga modeller. I Shanghai ska man dock visa upp ett koncept som man kallar för Cyberster och det ska ha massa detaljer och arv från klassikern [MGB](#). Jag vet inte vart man hittar det.

Hur som helst är det spexigt och det är ändå lite roligt, så ska bli intressant att se denna i verkligheten och inte bara tecknad i TRON-miljö.



8. Mercedes CLS facelift officiell.

PUBLICERAD: 07 APR 2021, KL 14:03 **AV** MATTIAS RABE.

När E-klass nu är uppdaterad har Mercedes flyttat fokus till CLS som även den ska justeras och förbättras för att kunna hålla konkurrenterna stängen under ytterligare några år.



[Mercedes CLS](#) är modellen som skapade en helt ny biltyper. Det var när första generationen dök upp för ungefär 17 år sedan. Nu, när CLS är inne på sin tredje generation, är konkurrenterna fler än någonsin; [Audi A7 Sportback](#), [BMW 8-serie Gran Coupé](#) (tidigare [6-serie Gran Coupé](#)) och [Porsche Panamera](#), bara för att nämnda några.

Tillvaron för CLS är alltså inte lika angenäm som tidigare, när modellen var ensam inom gebit. Nu måste den hela tiden vara på tårna för att hålla sig i främsta ledet, och det är just därför som Mercedes ny presenterar en uppdaterad version av CLS, ungefär ett år efter [uppdateringen av E-klass](#) (nuvarande CLS presenterades ungefär ett år efter nuvarande E-klass).

CLS är sig lik till utseendet sett. Grillen har justerats en aning och främre stötfångarpaketet har skulpterats annorlunda jämfört med hur det har sett ut fram till och med årsmodell 2021. Baktill är det små förändringar som framför allt syns på stötfångaren (slitsarna på vardera sida finns nu på alla modellversioner) och ytan mellan avgasrören. I övrigt handlar det till stora delar om nya fälgar och nya karossfärger, exempelvis den blå vi ser på bilderna i galleriet nedan, en metallickulör som kallas Spectral blue.

I förarsätet möts man av en instrumentbräda och mittkonsol som känns igen sedan tidigare. Det första man kanske reagerar på är att den analoga klockan ovanför facket som finns framför växelväljaren är borta. Utrymmet efter klockan gapar nu tomt och de omkringliggande knapparna är likadana i utformningen, dock med i vissa fall nya ikoner och placeringar. Andra nyheter på insidan är nya dekorer, bland annat valnötsträ med öppna porer.



En lite mer spännande förändring på insidan är ratten som är ny och försedd med den kapacitiva teknik [som de annonserade för snart ett år sedan](#), nämligen att nya sensorer känner om föraren har en hand eller två, eller bara ett finger, på ratten och som tillåter bilen att köra vidare i semiautonomt läge utan att föraren behöver ”rycka” i ratten för att visa att denna fortfarande är med i matchen.

Samtliga motoralternativ, både bensin- och dieseldrivna, känns igen sedan tidigare. Även effektsiffrorna är desamma, bortsett från instegaren på bensinsidan som inte längre är en mildhybridmaskin och därmed tappar en extraknuff på 14 hästkrafter. Denna CLS 350 har en rak fyra på 2,0 liter som ger 299 hästkrafter till bakhjulen.

Ett steg upp finner vi CLS 450 4Matic som har rak sexa på 3,0 liter och 367 hästkrafter, plus 22 extra hästar via mildhybridsystemet. Kraften skickas, som modellbeteckningen avslöjar, till samtliga fyra hjul.

Högst upp i näringskedjan återfinns AMG CLS 53 4Matic+ som även den är fyrhjulsdreven och utrustad med den raka treliterssexan. Dock ger denna toppversion 435 hästkrafter plus 22 extra via mildhybridtekniken.

Dieselalternativen är tre till antalet och CLS 220 d är instegsalternativet med en rak fyra på 2,0 liter som ger 194 hästkrafter till bakhjulen. Denna har inte tillgång till ett 48-volts mildhybridsystem, det har inte heller fyrhjulsdreven CLS 400 d 4Matic som har en rak sexa på 3,0 liter och 330 hästkrafter. Mildhybridteknik har däremot mellanalternativet CLS 300 d 4Matic, även den fyrhjulsdreven, som drar nytta av samma tvålitersmaskin som i instegsdieseln men som i detta fall ger 265 hästkrafter plus 20 extra via den lilla elektriska knuff som integrerade startmotorn och generatoren tillför.

Mercedes-Benz Sverige presenterar redan uppdaterade CLS på sin webbplats, dock har de ännu inte presenterat de uppdaterade priserna. I dag kostar CLS i Sverige från 757 600 kronor, då i 400 d 4Matic-utförande.



Icke AMG till vänster, AMG till höger.



Icke AMG.



Icke AMG.



AMG.



[72 bilder](#)
[Mercedes CLS facelift 2022](#)



Mattias Rabe



9. Officiell: Toyota GR86/Subaru BRZ.

Anders Nilsson. 2021-04-06.

Använder gemensam plattform och motorer.



Toyota och Subaru har presenterat GR86/BRZ, en gemensamt utvecklad modell, där den ena kommer levereras till Europa.

[Toyota](#) och [Subaru](#) har lanserat en modell som de har utvecklat gemensamt: Toyota GR86 och Subaru BRZ. Den förstnämnda av de två modellerna kommer säljas i Europa. Toyota GR86 är bakhjulsdriven och kommer börjas säljas i Europa antingen i år, eller nästa år.

Precis som [GT86](#), är GR86 frukten av Toyotas partnerskap med Subaru, för att bygga kompakta sportbilar. GR86 och BRZ delar samma plattform och motorer, men har utvecklats för att ha två separata och distinkta känslor när man kör bilarna.





Bilarna har en 2,4-liters fyr cylindrig boxermotor. Toyota har inte avslöjat några specifikationer för den europeiska versionen, men den japanska versionen har en motor som producerar 232 hästkrafter och 250 Nm i vridmoment. 0-100 km/h går på 6,3 sekunder. Motorn är som standard kopplad till en sexväxlad manuell låda, som tillval finns även automatlåda.

LÄS MER: [Toyota visar upp konceptet Aygo X prologue](#)

GR86 baseras på samma plattform som GT86, men chassit har uppgraderats, med förstärka panelen och starkare bindningsteknik som förbättrar styvheten i karossen. GR står för Gazoo Racing, som är Toyotas avdelning som trimmar till modellerna, likt [BMW M](#), eller [Mercedes AMG](#).





Framtill finns stålkastarna som har blivit enklare i sin utformning och fronten har lite mjukare design. Toyotan har ett mer rektangulärt luftintag, medan Subarun har lite mer vinklat dito. GR86 har ett svagt lutande tak med ett diffusorselement baktill, samt dubbla avgasrör. Motorhuven och taket är tillverkade i lättvikts-aluminium.

Tittar man inuti bilen så har den ett sjutums digitalt instrumentkluster, samt en åttatums infotainment pekskärm, som en del i en ordentlig omarbetning av mittkonsolen och instrumentbrädan. Automatversionen av GR86 kommer finnas med EyeSight, ett förarhjälpmedel som utvecklats av Subaru. Dessutom kommer bilen ha en framåtvinklad kamera som hjälper föraren.

Relaterade artiklar:



[Subaru XV kommer till Sverige](#)



[Officiell: Subaru Impreza Sedan Concept](#)



[Subaru bekräftar elbil till Europa](#)



[Världspremiär för Subaru XV Concept](#)

10. Peugeot, Citroën och Opel satsar på vätgashybrider.

Publicerad 2021-04-06 KL 7:23.

TEXT Erik Söderholm.

Jättekoncernen Stellantis ska utveckla vätgasdrivna bränslecellsbilar som också kan köras helt på batteridrift i upp till fem mil.



Biltillverkarna är inte överens om vilken teknik som ska driva framtidens bilar. Många satsar på batterielbilar, men en del tror mer på bränslecellsbilar som tankas med vätgas.

Även om vätgasbilarna blivit betydligt bättre med åren finns fortfarande få tankställen, åtminstone i Sverige.

Nu planerar Stellantis – jättekoncernen där märken som Peugeot, Citroën och Opel ingår – en storsatsning på så kallade vätgashybrider. Tanken är alltså att kombinera en vätgasdriven bränslecellsbil med batterieldrift.

Vätgasbilar har ett högvoltsbatteri redan i dag, precis som batterielbilar. Men tanken med de nya vätgashybriderna är att bilen ska kunna köras längre sträckor på enbart batteridrift, som en laddhybrid. Det är bara på längre sträckor som vätgasdriften och bränslecellen behövs.

– **Det är det bästa** av två världar, säger Carla Gohin, utvecklingschef på Stellantis.

Tekniken ska först hamna i koncernens transportbilar. Den typen av bil köps ofta av företag och hittills har intresset för batterieldrivna transportbilar varit relativt litet – i Sverige är bara 2 av 100 registrerade transportbilar eldrivna.

De nya vätgashybriderna tankas på några minuter och tekniken kan eventuellt hamna även i personbilar framöver. Den ska bli billigare att tillverkare än Toyotas vätgasteknik.



*Peugeot, Citroën och Opel har alla lanserat batterieldrivna transportbilar.
Snart kommer de även i en ny kombination med vätgasdrift.*

I vätgashybriderna ersätts de stora batterierna i en elbil, som ligger under golvet, med vätgastankar som håller ett tryck på 700 bar. I stadstrafik kan bilen istället gå på batterieldrift i upp till fem mil tack vare ett mindre batteri.



Erik Söderholm

Läs mer om:

[Peugeot 308 kommer med eldrift – men först 2023](#)

[Utmanar Volkswagen ID 3 – även koncernsyskonet Opel Astra blir eldriven.](#)

[Peugeot, Citroën och Opel återkallar: Dragkroken kan lossna](#)

[300 svenska bilar berörs – Peugeot, Citroën och Opel måste tillbaka till verkstaden.](#)

[Svenska priser på Citroën C4 och ë-C4](#)

[Crossovern som numera även finns med eldrift har fått sin prislapp.](#)

[Peugeot om sportmodellerna: ”Marknaden har kollapsat”](#)

[Den som hoppas på en GTI-version av nya Peugeot 308 blir förmodligen besviken.](#)

SVENSKA DAGBLADET

11. Vätgasdrivna Mirai vinner på räckvidd.

Av Julia Brzezinska. Publicerad 2021-04-06 kl 19:30.

När de flesta biltillverkarna ställer om till rena batteribilar fortsätter Toyota att utveckla vätgasdrivna elbilar. De tror på tekniken så pass mycket att de just nu även bygger en hel stad som ska drivas på vätgas. Vi provkör nya Mirai på svenska vägar. Det blir en smidig färd, men det är tur att vi inte behöver tanka.



Toyota Mirai drivs av vätgas. I Sverige finns det bara fyra vätgasstationer, Arlanda utanför Stockholm, Sandviken, Mariestad och Umeå. Mirai går inte att köpas i Sverige, om man inte är väldigt hängiven vätgasbilar, då kan Toyota i Sverige hjälpa till.

Mirai är också en elbil, men den drivs av vätgas. Under motorhuven sitter en bränsletank som är lika stor som en flyttkartong, den väger 52 kilo. Här omvandlas gasen som består av syre och väte till elektricitet som driver bilen, och ut genom avgasröret kommer restprodukten: Helt vanligt vatten som släpps ut automatiskt under färd. Systemet kan också kopplas ihop med navigationen för att undvika att bilen "lättar på trycket" vid olämpliga situationer. Bredvid ratten finns även en knapp för detta märkt H₂O. Många är de motorjournalister som har illustrerat detta genom att ta sig en klunk efter avslutad färd.

Den första generationen Mirai kom till Sverige 2015. Totalt registrerades 14 bilar här – i världen rullar 10 000 bilar. Formerna var omdiskuterade. Milt uttryckt vann den inga skönhetstävlingar, men å andra sidan har Toyota Prius succé inte hindrats av dess yttre. Nej, vätgasbilarna har helt andra utmaningar. Även om tekniken inte är ny (Toyota började utveckla vätgasdrivna bränslecellsfordon 1992) är bilen fortfarande dyr, motsvarande nära 700 000 svenska kronor.

Nykomlingen har förvandlats till en bakhjulsdriven sedan med långa svepande linjer. För att få ner bilens höjd och skapa mer plats i kupén (nu femsitsig) fördelas gasen tre behållare i stället för två. En är placerad under golvet mellan framsätena och de andra ligger under baksätet. Det knaprar lite på huvudutrymmet och mittenplatsen är att likna vid en uppfordrande pall. I framsätena sitter man kungligt – även baktill om man inte är längre än 175 centimeter.



Det är inte svårt att tanka en vätgasbil, det pyser till lite när man knäpper fast munstycket.

Hur är den att köra? Det är ovanligt att sitta i en så lyxig Toyota (utan Lexus-emblem). Lädret är tjockt och mjukt, det känns helt klart mer Lexus än Toyota. Mirai är lika tyst som en vanlig elbil. Fem meter från för till akter gör att man flyter fram över vägen. Styrningen är Toyota – det vill säga inte alltför hetlevrad men exakt. Accelerationen är mer modest än i vanliga elbilar. Det är nämligen svårare att utvinna prestanda med hjälp av bränsleceller, därför har Toyota även installerat en liten elmotor med tillhörande litiumjon-batteripaket för att ge en extra knuff vid start och acceleration. Viktfördelningen är 50/50 och bilen driver på bakhjulen, vilket ger en fin balans och engagerande körning. För att motverka det överstyrda beteendet hos bakhjulsdrivna fordon har de japanska ingenjörerna tagit hjälp av teknik som bromsar det inre bakhjulet för att undvika att bakändan släpper när man kommer in i kurvor med för mycket fart och för lite grepp.

Mirai kommer 65 mil på en tank, vilket är 30 procent längre än förut. Den ökade räckvidden beror på större gasbehållare och en mer effektiv bränslecell.

En elbil som går att tanka på några sekunder och som slipper tunga batterier med sällsynta jordartsmetaller låter bra, men när räckvidden börjar tryta gäller det att vara i närheten av de fyra vätgasmackar som finns i Sverige. Genombrottet för tekniken är inte runt hörnet och framtiden delar bilvärlden. Både Toyota, Mercedes och Hyundai satsar på vätgas medan stora tillverkare som Volkswagen och Stellantis har sagt att de inte tror på den. Inte ens för tyngre trafik som lastbilar och bussar där tekniken tar allt större plats.

Varför lanserar då Toyota tekniken i en sedan och inte en bästsäljande suv som alla andra? Själva bränslecellsmodulen ryms i vilken biltyp som helst, men sedaner har lägre luftmotstånd än suvar. Eftersom Mirai är den "levande" och rullande reklampelaren för tekniken är gissningen att man fokuserar på lång räckvidd paketerad i vackra linjer. 65 mil är trots allt längre än de flesta andra elbilar som finns i dag och tanktiden är betydligt kortare. Under vår korta körsträcka stack förbrukningen dock i väg till 1,93 kilo per 100 kilometer, så hur långt man verkligen kommer på full tank får vi låta vara osagt.



Sober och snygg förarmiljö med många knappar och inställningsmöjligheter. Testförbrukningen under vår förhållandevis aktiva körning hamnade på närmare 2 kilo per 100 kilometer.

I Sverige är infrastrukturen i sin linda med endast fyra mackar. Mariestads kommun har gått in helhjärtat för vätgas och erbjuder den enda vätgasmacken i världen med närproducerad "grön vätgas" – de använder den även för att lagra förnybar energi och värma kommunens fastigheter.

Användningsområdena för vätgas är många. Och det är inte alls ovanligt att vätgas används inom industrin, men då framställs den vanligen från fossil naturgas.



Toyota tror på bränsleceller och räknar med att tillverka 3 000 bränslecells-bilar i år.



Bränsleceller omvandlar vätgas till elektricitet och utsläppen som bildas är rent vatten.

Toyota tror att vätgasen är ett sätt för att nå en mer klimatneutral framtid – deras bränslestacksmoduler går även att implementera i andra typer av fordon. Förutom att Mirai får agera rullande reklampelare för tekniken håller de även på att bygga en prototypstad som ska drivas av vätgas i Japan, där riktiga människor ska bo och jobba.

Om du är nyfiken på Mirai kan du hyra den för 150 kronor i timmen via bilpoolen Kinto Share redan till sommaren – den finns nämligen inte till försäljning i Sverige.

Men för den som verkligen äga sin Mirai lovar svenska Toyota att hitta en lösning för den vätgashängivne.

Specifikationer | Toyoya Mirai

Grundpris:	Går ej att köpa i Sverige men i Tyskland kostar den drygt 64 000 euro.
Förbrukning:	0,79 kg/100 kilometer
Räckvidd på el:	65 mil (WLTP).
Motor:	Elmotor och vätgasdriven bränslecell.
Effekt:	182 hästkrafter.
Vridmoment:	300 Nm.
Bränslecell:	En stack med 300 celler.
Kraftöverföring:	Enstegad växellåda, bakhjulsdriven.
Batteri:	Litiumjon, 2 kWh.
Gastankar:	3 stycken som rymmer 5,6 kg vätgas under 700 bars tryck.
Skatt:	360 kronor.
Tjänstevikt:	1 900 kg.
0–100 km/tim:	9,2 sekunder.
Toppfart:	175 km/tim.

Motor/växellåda**Betyg: 5 av 6**

Bakom ratten märker man egentligen ingen skillnad jämfört med en vanlig elbil förutom att accelerationen inte är lika kraftig som i vanliga elbilar. Vid full gas hör man hur luften matas in bränslecellen – vägljud och vindbrus är näst intill obefintligt. Växellådan är steglös och smidig – man tänker inte på den.

Ekonomi**Betyg: 2 av 6**

Vätgastekniken är dyr och av samma anledning har Toyota valt att lansera nya Mirai genom bilpoolen Kinto Share – bilen går att hyra för 150 kronor i timmen.

Miljö**Betyg: 6 av 6**

Vätgas kan tillverkas genom elektrolys med hjälp av el från sol- och vattenkraft, men även "grå vätgas" finns, som är fossilt baserad. Oavsett uppstår endast vatten i avgasröret.

Köregenskaper**Betyg: 6 av 6**

Mjuk och direkt acceleration. Bakhjulsdrift tillsammans med en viktfördelning på 50/50 ger fina och inspirerande köregenskaper. Det långa axelavståndet ger en härlig karaktär till bilen.

Säkerhet**Betyg: 4 av 6**

Mjuk och direkt acceleration. Bakhjulsdrift tillsammans med en viktfördelning på 50/50 ger fina och inspirerande köregenskaper. Det långa axelavståndet ger en härlig karaktär till bilen.

Helhet**Betyg: 5 av 6**

En lyxig och bekväm Toyota med spännande teknik, snygg design och tyst kupé – bagageutrymmet är litet och baksätetsutrymmet är inte så generöst. Tankmöjligheterna är för få och tekniken gör att bilen blir mycket dyr.

Två rivaler.

Hyundai Nexo Pris: 779 900 kronor (efter miljöbonus).



Tesla Model S Long Range Pris: 914 990 kronor (efter miljöbonus).

12. VW-chefen lovar: Tvåvägsladdning i alla nya bilar från nästa år.

Publicerad 2021-04-06 kl 19:15. TEXT Magnus Kvandal.

Mycket talar för att elbilar som kan dela med sig av ström till elnätet är på väg att bli en ny standard i branschen. Nu lovar Volkswagen att de från och med nästa år ska ha funktionen inbyggd i sina elbilar.



Volkswagen ska massproducera bilar med stöd för tvåvägsladdning, eller så kallad Vehicle to Grid, från och med år 2022. Det säger Volkswagens styrelsemedlem Thomas Ulbrich i en intervju med [tyska tidningen Handelsblatt](#).

Alla bilar som är baserade på koncernens MEB-plattform, som ligger till grund för bland annat Volkswagen ID.3 och som även används av Audi, Skoda och Seat, kommer att ha funktionen inbyggd.

Tanken med tvåvägsladdning är att elbilar ska kunna lagra energi i sina batterier när det finns ett elöverskott och sedan dela med sig av ström till elnätet när de inte behöver den själva.

På det sättet kan de hjälpa till att avlasta elnätet vid hög belastning. Tekniken har redan testats i liten skala, även i Sverige. Kungsbacka kommun lanserade ett pilotprojekt år 2018, där tio Nissan Leaf-bilar delade med sig av ström till kommunhuset. Om tekniken byggs ut i stor skala kan det komma att få stor betydelse för elnätet.

Med den här tekniken, även kallad V2G, kan elbilar också användas som kraftreserv för enskilda hus vid ett strömavbrott, användas som energikällor "off-grid" eller för att ladda andra elbilar.

Andra biltillverkare har också hakat på trenden, bland annat [Hyundai och Kia med deras nya elbilsplattform E-GMP](#). Även Tesla har lovat att deras bil ska ha stöd för tekniken i framtiden.

13. Humble Motors hävdar att solcellerna ger elbilen nära tio mil.

John Edgren.

2021-04-07 kl 10:56.

Humble Motors modell "One" får över tusen hästkrafter och en räckvidd på 804 km. Tillverkaren hävdar att solcellerna utanpå bilen ger upp till 96 kilometers körning.



Med en vikt på 1 814 kg är One är 348 kg lättare än Plaid-versionen av Teslas Model S som har samma kraft till sitt förfogande.

Nedtyngda av sina batterier förbrukar elbilarna stora mängder energi – och med tanke på den begränsade yta som finns tillgänglig så kan solceller placerade på karossen rent logiskt ge en marginellt effekt på räckvidden. Men en rad tillverkare hävdar att så inte är fallet.

Den senaste i raden är Humble Motors. Bolaget grundades 2020, och bland människorna bakom uppstarten i Kalifornien finns Alexander Bogicevic, tidigare teknologie doktor vid Chalmers – som bland annat har en bakgrund på Ford. I teamet finns även personer som har jobbat för Ferrari och inom Formel 1.

Det hittills odeklarerade batteripacket i Humbles modell "One" backas upp av 7,4 kvadratmeter solceller utanpå bilen – och bolaget hävdar att solljuset dagligen ska kunna leverera en extra räckvidd på upp till 96 km, om förhållandena är de rätta. Det skriver Humble på sin hemsida. Även övriga påståenden kring bilens prestanda lovar mycket.



Suven väger 1 814 kg och har en räckvidd på 804 km. Det innebär att One är 348 kg lättare än Plaid-versionen av Teslas Model S – som har en räckvidd på 628 km. One matchar Plaid-versionens 1 020 hästkrafter.

Fler använder solceller som räckviddsförlängare

Bilen har plats för fyra personer och karossformen ger den drygt fem meter långa modellen en dragkoefficient på 0,25, vilket är nära vad Tesla Model 3 presterar. Enligt [Inside EV:s](#) är produktionen tänkt att dra igång 2024 med de första leveraserna 2025.

Läs mer: [Hävdar att nya elmotorn har 97 procents verkningsgrad](#)

Även traditionella biltillverkare tittar på möjligheterna kring att använda solceller som räckviddsförlängare, exempelvis erbjuder Toyota solceller till taket på Prius, som ska ge upp till fem kilometer om dagen. Men flera uppstartsbolag erbjuder en större utdelning. Bland annat tyska Sono Motors vars elbil Scion är täckt av 248 solceller. Enligt [företaget](#) kan de som bäst ge en extra räckvidd på 245 km – dock med ett snitt på 112 km.

Holländska Lightyear har en modell [med det bekanta namnet One](#), och elbilen täcks från strålkastarna till bakluckan av fem kvadratmeter med solceller. Enligt företaget ska de kunna leverera upp till tolv kilometers körning, under gynnsamma förhållanden.

Det finns även lös teknik för de som vill hoppa på tåget. 2019 presenterade tyska [Fraunhofer Institute for Solar Energy Systems](#) ett färdigt biltak med högeffektiva monokristallina solceller. De lamineras mellan plastfilm och placeras mellan två välvda glastak. Lösningen ska leverera omkring 210 watt per kvadratmeter, vilket under soliga dagar sägs ge den genomsnittliga elbilen en extra räckvidd på tio km. Under ett års körning ska taket öka körsträckan med tio procent.

JOHN EDGREN

14. Lucid Motors vill bygga en halv miljon bilar per år – om nio år.

Publicerad 2021-04-07 kl 15:16.

TEXT Magnus Kvandal.

Peter Rawlinson, vd på Lucid Motors, har förhoppningar om att sälja en halv miljon bilar per år redan 2030. Detta trots att de ännu inte sålt en enda bil.



En Lucid Air under tillverkning i Arizona.

Lucid Motors brittiska vd, Peter Rawlinson, har stora ambitioner för det kaliforniska start-upföretaget. I en [intervju med tidningen The Guardian](#) berättar han att de har ambitioner om att nå en produktionstakt på en halv miljon bilar per år till 2030 – nio år från i dag.

Det skulle i så fall innebära en enorm tillväxttakt för den aspirerande elbilstillverkaren, som hittills inte har sålt en enda bil. Debutmodellen Air, en elektrisk lyxsedan med en påstådd räckvidd på 83 mil, är tänkt att sättas i produktion under andra halvan av 2021 i en nybyggd fabrik i Arizona.

För att nå de ambitiösa produktionsmålen planerar Lucid Motors även fabriker i Kina och Mellanöstern. Det finns också planer på en andra bilmodell, en sju-sitsig suv som går under arbetsnamnet "Project Gravity".

Peter Rawlinson jobbade tidigare för Tesla, där han var teknisk chef under utvecklingen av sedanen Model S. År 2013 lämnade han Tesla för att i stället jobba för Lucid Motors, som då hette Atieva.

15. Nya bud: Mitsubishi stannar i Sverige – får ny generalagent.

Publicerad 2021-04-06 kl 13:51. TEXT Erik Söderholm.

Mitsubishi ska bli kvar på den svenska marknaden trots att den japanska biljätten ska dra sig ur nästan alla europeiska länder.



Förra året kom beskedet att Mitsubishi efter många år ska [lämna den europeiska marknaden](#). Försäljningen har gått relativt trögt för alla modeller utom suven Outlander som [fortfarande är populär](#) som laddhybrid.

Men tidigare i år kom uppgifter om att Mitsubishi [backar från sitt besked](#) och ska stanna kvar i ett fåtal europeiska länder, även om det generella beslutet att försvinna från Europa kvarstår.

Nu uppger även tidningen [Motorbranschen](#) att Mitsubishi ska fortsätta sälja bilar i Sverige, med företaget KW Bruun som generalagent.

– Det är ett positivt besked för återförsäljarnätet eftersom det nu öppnar för en möjlig försättning, men tråkigt för oss som förlorade agenturen trots stora framgångar på svenska marknaden, säger Anders Erngren, försäljningschef på Mitsubishi Motors i Sverige, till tidningen.

Vilka modeller som ska säljas är oklart, men förmodligen handlar det om laddhybriden Eclipse Cross samt [ytterligare en modell med teknik från Renault](#). Nya generationen Mitsubishi Outlander verkar dock [inte bli aktuell för Sverige](#) eftersom den inte certifieras för Europamarknaden.

De uppsagda återförsäljarna får ta ställning till om de vill skriva kontrakt med den nya generalagenten. Det blir Renault som ska bygga Mitsubishis kommande modeller i franska fabriker med start 2023, något du kan [läsa mer om här](#).



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[**Mitsubishi kvar i Europa – lanserar två Renaultmodeller under eget märke**](#)
[Med fransk hjälp kommer det nya bilar.](#)



[**Trots dystra beskedet – Mitsubishi Outlander PHEV kämpar på**](#)
[Nio år efter premiären säljer Mitsubishis laddsvu fortfarande förbluffande bra.](#)

16. Grattis Ford Prefect!

Publicerad 16 april 2009

DAGENS NAMNSDAGSBIL

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Patrik och Patricia har namnsdag vill vi även uppmärksamma Prefect.

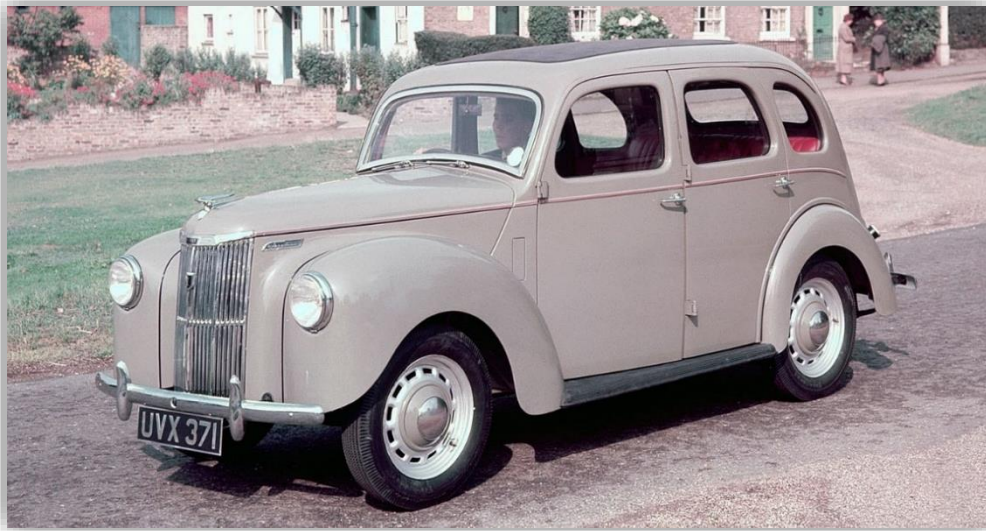


Ford Prefect 4-door Saloon 1938–49.

Prefect var en lite mer påkostad version av Ford Anglia som också byggdes av engelska Ford. Första Prefecten kom 1938 och var en utveckling av Ford Eight. Det var en mycket enkel bil. Prefect hade en **1,2-liters sidventilsfyra** och **treväxlad låda**, toppfarten tangerade 100 km/h men det tog en stund att komma dit.

Med ett uppehåll på fyra år mellan 1941 och 1945 byggdes Prefect med internbeteckningen E93A fram till 1949 då den ersattes av E493 som känns igen på att strålkastarna sitter i framskärmarna. Den hade fortfarande sidventilmotor och mekaniska bromsar och blev känd som "Korvståndet" i Sverige.

1953 kom en helt ny serie Anglia och Prefect. Självbärande kaross och individuell framhjulsupphängning samt hydrauliska bromsar tillhörde nyheterna. Men motorn var ännu den samma. Prefect kändes igen på vertikala ribbor i grillen och fyra dörrar. Prefect 100E som var bilens hela namn fanns fram till 1959 då 107E introducerades med en enliters toppventilmotor och fyrväxlad låda från nya Anglia. Tillverkningen lades ned 1961 och Prefect ersattes av Consul Classic.



FILM: <https://youtu.be/vxEMqUxl2k4>



*1953 kom en helt ny Prefect med självbärande kaross.
Men motorn var samma.*



*När Anglia fick ny kaross 1959 fick Prefect behålla sin
men fick del av Anglians nya framvagn och toppventilsmotor på 997 kubik.*

17. Svenska rallyt flyttar från Värmland till Västerbotten.

MATTIAS RABE. PUBLICERAD: 08 APR 2021, KL 21:18

För att ge Svenska rallyt en chans att överleva som VM-deltävling tvingas det flytta, från de klassiska värmlandsskogarna till en motsvarighet 80 mil åt nordost.



Svenska rallyt, eller Rally Sweden som det numera heter för att få en ännu mer internationell prägel på det hela, har körts i Värmland i nuvarande form sedan 1967 (1965-1966 kördes rallyt i Örebro-trakten och 1950-1964 var det ett sommarrally).

De värmländska skogarna är därmed riktigt klassisk rallymark, mark som har fått besök av alla de bästa rallyförarna i världen genom tiderna – från Björn Waldegård och Stig Blomqvist till Ari Vatanen och Colin McRae. Sistnämnda vann aldrig Svenska rallyt men har fått ett backkrön med tillhörande långa hoppsträcka uppkallad efter sig – Colin's Crest.

Men nu är det slut med tävlandet i de värmländska skogarna och inga fler långa hopp av världseliten får vi se vid Colin's Crest. Det har nämligen tagits ett beslut om att den svenska deltävlingen i rally-VM ska flytta norröver, närmare bestämt till Umeå i Västerbotten.

I filmen ovan ser du några av de bästa hoppen över Colin's Crest, bland annat rekordhoppet på 45 meter satt av Eyvind Brynildsen under 2016 års Svenska rally.

Anledningen till flytten är förstas avsaknaden av en viktig huvudingrediens i ett vinterrally med 100 miljoner tv-tittare och 200 000 åskådare längs med banan, nämligen snö. Flera år har det stora samtalsämnet varit just snöbristen, [inte minst i fjol då rallyt trots allt kördes](#). Och efter fjolårets rally [kom det upp till diskussion igen](#) – en flytt.

– En mer snösäker region längre norrut är ett grundkrav som inte är förhandlingsbart i en förlängning av VM-avtalet och att kunna påvisa historiska väderdata har varit centralt, säger Rally Swedens vd Glenn Olsson som också lägger till att Umeå har bra faciliteter, bland annat i form av god hotellkapacitet och starkt näringsliv.

Avtalet att låta Svenska rallyt fortsätta vara en VM-deltävling efter 2022 är inte i hamn, några detaljer kvarstår.

Men ett första steg kan nu anses ha tagits då WRC Promoter, som äger rättigheterna till rally-VM (WRC), är nöjda med flytten till snösäkrare breddgrader.



18. Mercedes teori: Ändrade reglerna för att stoppa oss!

6 april, 2021, kl. 18:35 av Anna Andersson.

I Bahrain 2020 ersatte George Russell Lewis Hamilton i Mercedes. Han gjorde det vid ett tillfälle.



Hamilton pratar inte med Russell.

Sedan dess råder det iskyla mellan de båda britterna.

– Vi har inte pratat med varandra, säger Russell till AP.

Den regerande mästaren sedan han tog över Russells bil vid ett tillfälle förra året då Hamilton drabbats av Covid-19 och på presskonferensen i samband med premiären i Bahrian fick han frågan om de har pratat med varandra.

– Nej, inte överhuvudtaget, svarade George Russell.

Han utvecklade sitt svar till AP:

– Vi har inte pratat sedan dess, men mitt förhållande med Lewis är okej, det är inget problem. Jag vet inte vad jag hade förväntat mig, om jag hade förväntat mig att han skulle säga någonting efter loppet. Samtidigt vet jag inte hur jag själv skulle reagera om någon tog min plats hos Williams.

Trassel sedan George Russell ersatte Lewis Hamilton?

Sedan George Russell ersatte Lewis Hamilton har det pratats mycket om Mercedes framtida förarpar. Varken Hamilton eller kollegan Valtteri Bottas har något avtal för 2021 och teamchef Toto Wolff är tydlig med vad han vill se.

Han vill ha ett team som fungerar. Inte någonting som ens är i närheten av Hamilton och Nico Rosberg och den situation som under många år var stjärnornas krig, mitt i Formel 1.

– Jag har alltid varit tydlig med att om någonting sådant händer regelbundet, om jag ser ett mönster så kommer jag inte tveka utan ställa över en förare under ett lopp, säger Wolff i High Performance Podcast.

– Det är ju inte så enkelt när det är två förare i ett team. Det är inte heller enkelt att hitta en förare som ligger på samma nivå, men jag är absolut beredd att offra ett race eller två för att

klargöra för alla i den kommande generationen att vi kör för Mercedes och att vi inte accepterar någonting annat.

Okända detaljer

Rosberg körde för Mercedes 2010 till och med 2016, Hamilton kom in i teamet 2013 då han ersatte Michael Schumacher. Trots att Rosberg och Hamilton var gamla vänner, att de kört tillsammans som tonåringar så fungerade aldrig samarbetet.

– När två förare inte tål varandra och skapar en negativ stämning i debref så påverkar det hela rummet. Jag kommer aldrig mer att acceptera det, säger Wolff.

– Men jag kunde inte ändra det. Förarna var signade innan jag kom till temaet och ingen hade tänkt på dynamiken mellan dem, på deras historia. Det fanns så mycket i bagaget som ingen visste om och troligen aldrig kommer att få veta. Det var svårt eftersom jag var något av en nykomling, medan Lewis och Nico hade varit med länge. Trots det behövde jag skapa en omgivning där de respekterade teamet. Ibland med järnhand. Men de förstod att de inte kunde lämna Mercedesi sticket.

Han påtalar att situationen med Bottas är annorlunda:

– Vi vet att vi kan lita på varandra, ingen lämnar någon annan i sticket. Visst kan vi ha häftiga diskussioner, visst bråkar vi, men vi vill inte separera.

Trots det ryktas det om att det är Max Verstappen och George Russell som kör för Mercedes nästa år.

Nya regler – problem för Merca och Aston Martin?

Det har skett regeländringar inför årets säsong. Framförallt berör de golvet och det är två team som har drabbats hårdare av förändringen än andra. Det är Mercedes och Aston Martin.

Varken Toto Wolff eller Aston Martins teamchef Otmar Szafnauer tror att det är en tillfällighet...

– Jag är övertygad om att man ändrade reglerna för att förändra hackordningen i startfältet, säger Wolff till Sky.

Faktum är att Mercedes och Aston Martin använder sig av ett "low-rake-koncept", enkelt förklarar är en bil med high-rake mjukare baktill än en med low-rake. Den har en högre tyngdpunkt bak än en low-rake som hjälper till att rulla bilen genom kurvan, men ökar risken för att oönskad luft sugas in under golvet på bilen vilket i sin tur leder till att bilen tappar downforce. Det går att kompensera en low-rake med hjälp av framvingen, som vanligt handlar det om att hitta rätt aerobalans.

"Vi hade rätt"

Efter premiären visade det sig att den nya regeländringen påverkat de två teamen som kör med low-rake mer än de som kör med high-rake.

– Jag sysslar inte med konspirationsteorier, säger Szafnauer enligt motorspor-total.

– Men redan i fjol sade vi som körde med low-rake att regeländringen skulle ha en större påverkan på dem än de som kör med high-rake. Vi hade rätt.

Sett till kvaltiderna för Bahrain 2020 och Bahrain 2021 så har både Mercedes och Aston Martin tappat över två sekunder, Ferrari däremot bara 0,5 sekunder och Red Bull 1,3 sekunder på ett varv.

– Pratar vi med de andra teamen så verkar de som om de redan har hämtat in den tid som de tappade efter fjolåret. Vi har inte gjort det. Det beror på att vi har en annan tanke när de gäller aerodynamiken, men vi har inte gett upp än, säger Aston Martins teamchef.

– Vi har hittat saker i vindtunneln och vi kommer snart att ha på plats på bilen.

Nästa race avgörs om ungefär två veckor på Imola.

För övrigt vann Johan Kristoffersson helgens premiär i Extreme E. [Mer om den serien läser du här.](#)

[Här är alla F1-lopp för 2021.](#)



19. Rosberg X Racing vann Desert X Prix.

AV WILLE WILHELMSSON 2021-04-06 KL 11:40.

Första Extreme E-racet avgjort i Saudiarabien.



FILM: <https://youtu.be/qOzXRw69rFI>

I helgen körde den första tävlingen någonsin den nystartade Extreme E-serien, en serie där de medverkande stallen tävlar mot varandra i eldrivna offroad-bilar.

Desert X Prix kördes öknen utanför den i Saudiarabiska staden AlUla och efter finalen stod Rosberg X Racing med svenske Johan Kristoffersson och Molly Taylor som vinnare. Svenskarna Timmy Hansen, som kör för stallet Andretti United tillsammans med Catie Munnings, slutade trea och Mikaela Åhlin-Kottulinsky, som kör för JBXE-stallet tillsammans med Jenson Button, slutade på sjätteplats efter helgens tävlingar.

Här ovanför kan ni kolla in lite highlights från det första Extreme E-loppet någonsin och i faktarutan hittas den aktuella poängställningen för de nio deltagande stallen. Nästa Extreme E-lopp, Ocean X Prix, kommer att köras vid Lac Rose i Senegal 29 - 30 maj.

Extreme E Championship Standings.

1. Rosberg X Racing (Johan Kristoffersson / Molly Taylor) 35 points
2. X44 (Sébastien Loeb / Cristina Gutiérrez) 30 points
3. Andretti United (Timmy Hansen / Catie Munnings) 28 points
4. ACCIONA | Sainz XE Team (Carlos Sainz / Laia Sanz) 26 points
5. Hispano Suiza XITE Energy Team (Oliver Bennett / Christine Giampaoli Zonca) 20 points
6. JBXE (Jenson Button / Mikaela Åhlin-Kottulinsky) 17 points
7. ABT Cupra XE (Mattias Ekström / Claudia Hürtgen) 13 points
8. Segi TV Chip Ganassi Racing (Kyle LeDuc / Sara Price) 12 points
9. Veloce Racing (Stéphane Sarrazin / Jamie Chadwick) 8 points



[Extreme E - nytt eldrivet mästerskap offroad](#)

[Kommer köras på extrema platser](#)



[Bilen som kommer att användas i Extreme E](#)

[Odyssey 21 ska tackla terräng med eldrift](#)



[Lewis Hamilton startar eget Extreme E-stall](#)

[Men han kommer inte att ratta någon av bilarna](#)



F1

#02 ITALIEN

AUTODROMO INTERNAZIONALE ENZO

E DINO FERRARI

IMOLA, 16-18 APRIL

SÄSONG 2020

Vinnare L. Hamilton (Mercedes), 1.28.32,430

Pole V. Bottas (Mercedes), 1.13,609

Snabbaste varv L. Hamilton (Mercedes),
1.15,484, (234,121 km/h)

TV-TIDER V SPORT MOTOR/VIAPLAY

Fredag träning 1.....	11.25-12.30
Fredag träning 2.....	14.55-16.00
Lördag träning 3.....	11.55-13.00
Lördag kval.....	14.30-16.00
Söndag lopp.....	14.00-17.00

VARVREKORD

L. Hamilton..... 1.15,484 (2020)

BANINFORMATION

Banlängd..... 4 909 m
Antal varv..... 63
Distans..... 309,049 km

SLUT