



BMW 501 1956.

1. Nya HR-V enbart elhybrid när Honda minskar utbudet.
2. Kinesiska Nio kommer till Norge.
3. Nu kommer Mercedes EQA med fyrhjulsdraft.
4. Kia om nya EV6.
5. Test: Honda Jazz.
6. Jaguar ger upp kampen med BMW.
7. Citroën lanserar fraktversion av sin elbil Ami.
8. Tysklands "vita guld" kan räcka till 400 miljoner elbilar.
9. Priserna för kobolt skjuter i höjden.
10. Bara tre av 349 riksdagsledamöter kör elbil.
11. Nu ska bilbranschens kassako elektrifieras.
12. Einride tar in nästan en miljard.
13. Grattis Oldsmobile Cutlass!
14. Audi återvänder till Le Mans 2023.
15. Oliver Solberg kör WRC igen.
16. Premiärseger i RallyX Nordic för Johan Kristoffersson.

1. Nya HR-V enbart elhybrid när Honda minskar utbudet.

PUBLICERAD: 06 MAJ 2021, KL 13:41. **TEXT** JAN-ERIK BERGGREN.

Honda ska bara sälja bilar med någon form av elektrifierade drivlinor i Europa från och med slutet av nästa år. Det betyder att tredje generationen av populära suven HR-V bara kommer att säljas med en hybriddrivlina.



Det är Hondas andra modell som bara kommer att säljas med hybriddrivlina i Europa. Tredje generationen [HR-V](#) får samma drivlina som den mindre [Jazz](#) som lanserades förra året. Det betyder en 1,5-litersmotor som tillsammans med två elmotorer levererar en total effekt på 129 hästkrafter.

Det finns tre körlägen i nya HR-V: enbart eldrift, hybriddrift samt ett läge med enbart kraft från bensinmotorn, till för högre hastigheter.

Interiören domineras av en niotums pekskärm där föraren har en sjutumsskärm framför ratten. För att ge föraren information och för säkerhetssystemen finns en större kamera riktad framåt. Den ersätter den tidigare lösningen med kamera och radarsystem.

Lägre men högre markfrigång

Säkerhetssystemen har uppdaterats med en funktion som kan upptäcka fotgängare i mörker samt funktion för att upptäcka fordon som kommer från sidan.

Nya HR-V har adaptiv farthållare med en köfunktion där bilen kan följa efter framförvarande fordon.

Jämfört med [utgående HR-V](#) är den nya modellen 20 millimeter lägre men med 10 millimeter högre markfrigång.



Försäljningen av nya HR-V inleds i Europa senare i år och Honda-kännarna ser att grillen och lyktorna fått nytt utseende. Bakluckan har fått en flackare vinkel för att bilen ska se lite mer copuélisk ut. Men de dolda handtagen på bakdörrarna från dagens modell är kvar, allt för att ge HR-V en lite lyxigare design.

Nya HR-V ska byggas i Hondas fabrik i Suzuka och skeppas till Europa.

När HR-V-modellen kommer till USA blir det på en större plattform och med en lite tuffare design.

Förra året tappade Honda hela 59 procent av sin försäljning av HR-V i Europa men hoppas nu på en stark comeback och att HR-V kan utmana Jazz och bli den mest sålda modellen i Europa.



GALLERIER

16 bilder Honda HR-V 2022.



2. Beskedet: Kinesiska Nio kommer till Norge.

Av Patrik Lundin. Publicerad 2021-05-07, 13:24.

Två modeller på ingång – och batteribytestationer.



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

Kinesiska Nio har gjort sig ett namn i bilvärlden genom framför allt två saker. Dels med att under en lång period inneha varvrekordet för elbilar runt [Nürburgrings nordslinga med modellen Nio EP9. Den mycket imponerande varvtiden lyder 6:45,9.](#)

Men Nio har också blivit välkända genom att [erbjuda snabba batteribyten som ett alternativ till konventionell snabbladdning.](#)

Nu gör man alltså ett helhjärtat försök att ta sig innanför lusekoftorna hos våra nordiska grannar. Det ska man göra med två modeller. Först kommer suven Nio ES8 och nästa år sedanmodeller Nio ET7.

De första provkörningsexemplaren av Nio ES8 ska komma till Norge i augusti, men leveranserna av de färdiga bilarna sker i september, och det sammanfaller också med öppnandet av det första "Nio House" utanför Kina.

Den första bilhallen, vilket är vad ett Nio House i praktiken är, hamnar i Oslo men det ska också byggas Niohus i Bergen, Stavanger, Trondheim och Kristiansand.

Nio kommer också att fyra batteribytestationer i drift innan året är slut. De ska sedan följas av ytterligare stationer under nästa år, likväl som ett "vanligt" snabbladdningsnätverk.

Vi har tidigare skrivit om att [Nio ET7 kan bli den första elbilen med ett Solid State-batteri.](#) När vi rapporterade om det sades det att de bilarna skulle finnas på marknaden år 2022, så det är nog mycket troligt att de ET7:or som kommer till Norge nästa år är bestyckade med Solid State-batterier.

Några norska priser är ännu inte klara, men de blir naturligtvis högtintressanta att ta del av när de väl dyker upp.



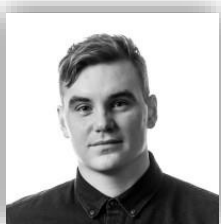
Kinesiska Nio visar elbil med solid statebatterier redan nästa år.



Kinesiska Nio teasar ny elbil med 150 kWh – räckvidden förväntas bli upp till 80 mil.



Nio EP9 sätter nytt varvrekord på Nürburgring för produktionsbilar – 6:45,9.



Patrik Lundin



3. Nu kommer Mercedes EQA med fyrhjulskraft.

Av Carl Undéhn.

PUBLICERAD: 2021-05-06.

När Mercedes tidigare i år visade den kompakta elsuven EQA var det som versionen EQA 250 med framhjulskraft och 190 hästkrafter. Redan då utlovades kraftfullare versioner med fyrhjulskraft, eller 4MATIC som Mercedes kallar det.



Nu är det dags och Mercedes presenterar två versioner där den främre elmotorn har fått sällskap en ytterligare en på bakaxeln. Enligt Mercedes ska systemet läsa kraftfördelningen mellan de båda motorerna 100 gånger i sekunden för optimal drivning.

EQA 300 4MATIC har 225 hästkrafter och ett vridmoment på 390 Nm. Den som vill ha eller behöver mer kraft kan välja EQA 350 4MATIC som har 288 hästkrafter och ett vridmoment på 520 Nm.

Batterierna förblir samma som i framhjulsdrivna EQA 250, alltså på 66,6 kWh. Även räckvidden uppges också för 4MATIC-versionerna vara upp till 42 mil enligt WLTP. Alla versioner har en toppfart som är begränsad till 160 km/h och kan snabbladdas med 100 kW. Enligt Mercedes ska det då gå att ladda från tio till 80 procent på en halvtimme.

Prispåslaget för fyrhjulskraft blir som minst 30 000 kronor mer än för EQA 250 som kostar 529 900 kronor före klimatbonus.

EQA 300 4MATIC börjar på 559 900 kronor och EQA 350 4MATIC ytterligare 30 000 mer och börjar på 589 900 kronor.



4. Kia om nya EV6: "Ett statement där vi visar vad vi kan".

Av Anders Nilsson.

2021-05-06.

Bytbil på plats – EV6 visades upp i Sverige.



FILM: https://youtu.be/DmQ3_zKB-q8

För drygt en månad sedan presenterade **Kia** nya EV6. Nu har den för första gången visats upp i Sverige och Bytbil var på plats. Det var ett grått och regnigt väder, men det var betydligt varmare känslor när representanter pratade om EV6, den första dedikerade elbilen från den sydkoreanska biltillverkaren. Modellen innebär en nystart för Kia, säger Joakim Jöhncke produktchef hos Kia i Sverige.

– Det är den ordentliga starten på vår elektrifiering. Vi startade med **E-Niro** för några år sedan men den bygges på en plattform som inte var framtagen för elbilar. EV6 är vår första dedikerade elbil på vår elbilsplattform, E-GMP. Vi kommer lansera en hel del nya modeller fram till 2026, bland annat sju nya elbilar, säger Joakim Jöhncke.

När man sitter i bilen så känns det som en typisk Kia, men kanske lite mer sportigt och upphottat. Samtidigt finns de få riktiga knapparna, utan det mesta styrs via touchknappar. Kia EV6 kommer lanseras i fyra olika versioner: EV6, EV6 plus, GT Line och GT. Kia uppger att när förbokningarna öppnade var GT Line med en batterikapacitet 77.4 kWh på, fyrhjulsdrift och 325 hästkrafter populärast.



– Generellt är det de högre specifikationerna som vi säljer mest av. GT Line tror vi mest på, i Sverige har vi valt att enbart erbjuda det större batteriet på 77,4 kWh. E-Soul har haft ett mindre batteri, men efterfrågan är störst på de större batterierna, säger Joakim Jöhncke.

Kia tror att fyrhjulsdriften kan vara bra att ha under den svenska vintern, så att man är säker på att ha bra grepp. De modeller som Kia förväntar sig ska konkurrera med EV6, är Hyundai Ioniq 5, Tesla Model 3, Polestar 2, men kanske även Ford Mustang Mach-e.

På tal om Hyundai Ioniq 5, hur står den EV6 mot den?

– Designen är rätt olika. De kommer från samma plattform, men det är nog designen som gör att man väljer antingen den ena eller andra. Vi har även ett starkt återförsäljarnätverk som hjälper till att sälja våra bilar. Vi har lite längre räckvidd. Ioniq 5 har 481 kilometer som längst, vi har 515. De delar mycket teknik, och så har det även varit med förut med tidigare modeller i Hyundai och Kia.

LÄS MER: [Kia snabbar på elektrifieringsplanerna.](#)

Räckvidden ja. Den bakhjulsdriva versionen av EV6 har en räckvidd på 515 kilometer, medan fyrhjulsversionerna kan ta sig upp till 490 kilometer på en laddning. Värstingversionen, GT, som har 585 hästkrafter, kan köras upp till 400 kilometer. Samtidigt så har den en elektronisk kontrollerad differential och justerbara stöddämpare, med manuella stolar. Med andra ord är den en prestandabil.

EV6 har även en ny teknik som heter vehicle-to-load, som gör det möjligt att överföra energi från bilens högvoltsbatteri.

Kommer folk använda tekniken och i så fall hur?

– Bilen är en som en rullande powerbank. Behöver man få el när man exempelvis är ute på picknick så kan man koppla in till eluttaget. Med Vehicle to vehicle kan man stoppa in en adapter och hjälpa någon som har slut på el. Det kan vara en kul grej, men jag tror att det finns en bra ändamål till den funktionen. Det finns även ett 230 volts uttag i bilen om man vill ladda datorn eller liknande.



Sist, men inte minst, hur viktig är EV6 för Kia?

– Den är jätteviktig, Kia ska sätta ned foten och visa vi kan när det kommer till elektrifiering. Med alla skatteregler och förmånsvärden så går vi mot en elektrifierad framtid. Modellen är ett statement där vi visar vad vi kan. Det viktigaste med bilen är snabbladdningen. Man kan ladda 239 kW, vilket innebär att man kan ladda från 10 till 80 procent på 18 minuter. Det skiljer mot andra bilar där man kanske behöver 40 minuter. Stannar man på E4an för att ladda är 18 minuter rätt kort tid.



MOTORNYTT

Kia EV6 kostar från 569 900 kr för Kia EV6 (Bakhjulsdrift, 229 hästkrafter, räckvidd på upp till 510 km), 674 700 kr för Kia EV6 GT Line (fyrhjulsdrift, 325 hk, räckvidd 490 km), samt 749 600 kr för Kia EV6 GT (fyrhjulsdrift, 584 hk, 400 km). De första bilarna levereras till Sverige i slutet av september, början av oktober.

LÄS ÄVEN: [Här visar Kia Stinger varför man inte ska köra för snabbt i en vattenpöl.](#)

Relaterade artiklar:



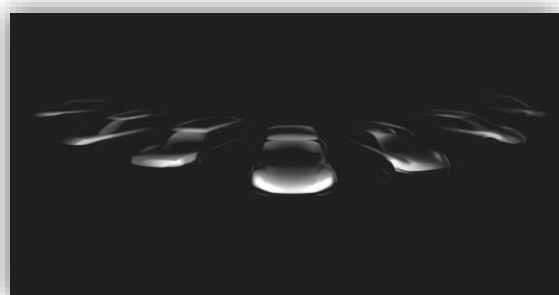
Hyundai Motor Groups nya elbilsplattform – Electric Global Moudular Platform.



Kia snabbar på elektrifieringsplanerna.



Kia lanserar EV6 – första dedikerade elbilen.



Kias storsatsning: Ska lansera sju elbilar på sju år.

HÖGSTA VÄXELN

5. Test: Honda Jazz.

Av Karl Cajmatz - 02/05/2021.

Dyrare än European Car of the Year, men också mer välsmakande.



Nej, jag har faktiskt inte smakat på en Honda Jazz. Inte ens [Honda E](#) – som jag nominerade till [Årets Högsta Växeln-bil 2020](#) och som sedermera tog hem utmärkelsen – har jag kostat på en mer vördnadsfull rengöring än vad som bjuds i OKQ8:s tvätta själv-hall. Vad jag åsyftar i underrubriken är att en annan japansk B-segmentshybrid med 1,5-litersmotor och CVT-låda tog hem titeln årets bil i Europa 2021, nämligen Toyota Yaris. Det är en billigare bil än Honda Jazz, men jag anser att skälen till det är uppenbara. Det har blivit dags för mig att lägga i Högsta Växeln (eller rättare sagt jobba upp ett högt, konstant varvtal) och berätta varför, genom att recensera nya Honda Jazz E:HEV!

Ja, växellådan är väl inte det sexigaste köpargumentet för Honda Jazz, men ett argument är den alltså beroende på vad man som köpare har för planer med bilen. Personligen är jag inte en sådan person som avskyr CVT-lådor av ren princip. Med det sagt är väl de för- och nackdelar jag upplever i någon mån subjektiva.

Växellådstypen gör sig i regel bra i stadstrafik, särskilt ihop med hybriddrift, eftersom den levererar tillräckligt med kraft precis när man behöver den – och i största möjliga mån med hjälp av återvunnen bromskraft. Annat är det i högre hastigheter, där det är alldeles för mycket och obehagligt snack för den verkstad man får i utbyte med en så liten motor som Jazz har. Det här är alltså i alla lägen att betrakta som en bränslesnål stadsbil som duger till en längre tur mellan varven.



Komfortmässigt är det inget större fel på bilen. Kvalitetskänslan i inredningen reflekterar prislappen, på så sätt att den tillhör en helt annan liga än Toyota Yaris. Höjdpunkten sett till reglage är ratten. Den känns igen från Honda E, men knapparna den har begåvats med består av någon sorts ljus beige, emaljaktig hårdplast, som inger en alldeles lagom stark retrokänsla och kompletterar bilens lite udda exteriör väl.

Även om Honda Jazz inte är någon höjdpunkt på motorväg är det inte sätenas fel, för de är bekväma. Man sitter skönare än i en Yaris (och man löper inte risken att [plötsligt befinna sig i en rallybil, jagad av polisen, om man skulle knäcka en burk Powerking](#)). Baksätet är rymligt och flexibelt. Det är nämligen inte bara ryggstöden som går att fälla ned för att få ett platt lastgolv; i stället kan man välja att fälla upp själva sittbänken för att kunna lasta stora växter och annat man ogärna lägger ned. Finessen gör dessutom att man kan fota instrumenteringen med stativ.

Det stora minuset med interiören (och kanske enda objektiva minuset med hela bilen) är att fläktarna i klimatanläggningen är för högljudda. När yttertemperaturen är missgynnsam och man har sällskap i bilen får man välja mellan att kunna hålla en normal samtalslön och att se vägen, eftersom allt över de tre lägsta fläkthastigheterna får det att låta som att någon dammsuger bakom instrumentbrädan. Det är synd och skam, med tanke på hur avskärmad man är från vindbrus och vägbuller. På samma gång är det imponerande att en sådan sak är bilmodellens svaghet.



Köregenskaperna är inget att skriva hem om, men det är inte heller något man väntar sig i en bil som denna. Somliga skulle säkert argumentera för att det till och med kan vara ganska befriande att bli kvitt sina busiga impulser och kunna fokusera helhjärtat på minimering av bränsleförbrukningen. Funktionsmässigt är det här därför en bil som gör vad en bil i den här klassen ska göra. Den är vettig.

Kombinationen av klanderfri praktikalitet och egendomlig – men inte på något sätt otrevlig – estetik gör att jag nästan tycker att den här bilen är lite cool. Inte Miles Davis-cool, så som namnet antyder, men tillräckligt cool för att sticka ut bland B-segmentshybriderna. Honda Jazz är coolest i nördarnas klass.

[Bygg din egen Honda Jazz här!](#)

Styrkor och svagheter:

- + Bränsleförbrukning
- + Jazzig design
- + Komfort
- Högljudda fläktar
- Knappa fartresurser
- Pris

Konkurrenter:

Renault Clio E-Tech Hybrid

Toyota Yaris Hybrid

Hyundai i20 (mildhybrid)

Ford Fiesta Active (mildhybrid)



Honda Jazz e:HEV (2020)

Förbränningsmotor: 1,5-liters, 4-cylindrig bensenmotor, 98 hästkrafter, 131 newtonmeter

Elmotorer: 107 hästkrafter, 252 newtonmeter (vilket är bilens maxeffekt och -vridmoment)

Kraftöverföring: CVT automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 9,5 sekunder

Toppfart: 175 km/h

Vikt: 1 318 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4044/1694/1526mm

Pris: 239 500 SEK (testbil cirka 274 600 SEK)

BETYG

Helhet

★★★★☆

SAMMANFATTNING

Honda Jazz är allt annat än upphetsande. Den är praktikaliteten själv, men har också en intressant design som föregångarna har saknat. Resultatet är en balansgång mellan förnuft och personlighet som ger den här alldagliga maskinen en viss coolhetsfaktor.

3.5

★★★★☆

TOTAL POÄNG



Karl Cajmatz

En av redaktionens fashionistas, som på sistone fattat tycke för V6-motorer. Den allra bästa designades av Giuseppe Busso, för oss som inte behöver en bil som startar varje dag.

6. Jaguar ger upp kampen med BMW – bygger ny strategi.

PUBLICERAD: 10 MAJ 2021, KL 16:00

Jaguar med nya vd:n Thierry Bollore slutar stirra på konkurrenterna Audi, BMW och Mercedes. En helt ny strategi ska göra Jaguar till ett exklusivt elbilmärke med hög lönsamhet. Priset? Jo, dagens modellprogram skrotas.



Färre men dyrare bilar. Elbilmärke senast 2025 och en helt nyutvecklad plattform. Jaguars framtida strategi har varit klar en tid men kanske allra viktigast: [Jaguar](#) ska sluta jämföra sig med [Audi](#), [BMW](#) och [Mercedes](#).

Nya vd:n Thierry Bollora har tagit en rad viktiga strategibeslut. Beslut som bland annat betyder att Jaguar delvis skrotar den investering på cirka fem miljarder som tillkännagavs så sent som hösten 2019.

Tidigare vd:n Ralf Speth, som värvades från BMW, ville ta upp kampen med de tyska premiumtillverkarna och byggde upp Jaguar därefter. Speth såg en ökad försäljning i antal bilar som ett sätt att konkurrera med Tyskland.

Bollore håller inte med alls och har sedan han tillträdde i september förra året ändrat en rad beslut. Bollore vill öka lönsamheten och planerar att byta bort de modeller som inte utvecklats åt rätt håll. Bollore har bestämt att den plattform som var grunden i elbilen [I-Pace](#), som [vann Car of the Year 2019](#) (till och med [dubbelt upp](#)), inte duger för fler elbilar och en ny plattform ska utvecklas. Beslutet påstås ha kostat Jaguar cirka tio miljarder i direkta avskrivningar. Den gamla plattformen var tänkt att användas för en rad modeller från Jaguar och Land Rover, bland annat en ny [XJ](#), en mindre suv kallad [J-Pace](#) samt elbilen [Road Rover](#).

Ny generation Range Rover

Det enda Bollore behåller är en lite större plattform, MLA high, som ska vara grunden i nästa generation bilar från [Range Rover](#).

Jaguar Land Rover, JLR, ägs av indiska Tata Motors har efter en lång rad lönsamma år varit i spara-läge sedan 2015. JLR har cirka 35 000 personer anställda, cirka 7 000 färre än för tio år sedan.

Tidigare hade JLR en målsättning att nå cirka en miljon sålda bilar per år men nu har den siffran sänkts rejält. JLR:s problem kan också beskrivas i antal sålda bilar för att gå plus minus noll. 2014 var den siffran 425 000 bilar. Fem år senare var det 600 000 bilar.

[När Tata köpte JLR av Ford 2008](#) utvecklades egna fyr- och sexcylindriga motorer och 2014 öppnades en ny bil- och motorfabrik. JLR fortsatte att investera i egen produktion och egen utveckling för att befria sig från Ford. Investeringarna gjordes med målsättningen att bygga en miljon bilar. Men JLR slog i taket 2019 med 614 000 sålda bilar. I fjol rasade försäljningen till 439 000 bilar. JLR har lidit hårt av att äldre investeringar inte hunnit betala av sig under den snabba omställningen i bilbranschen.

Volvo Cars har kämpat för att nå en lönsamhet på över sex procent och nu väntas JLR inom kort nå fyra procent. 2024 ska lönsamheten vara sju procent och 2026 hela tio procent – om Bollore får som han vill.

Siktat på Porsche

Förutom en satsning på dyra och exklusiva elbilar ska Jaguar och Land Rover inte längre konkurrera om samma köpare. Och i stället för att jaga märken som Audi, BMW och Mercedes ska Jaguar ta sikte på [Porsche](#) och [Bentley](#).

Satsningen kommer att kosta för ägarna Tata Motors. Att byta ut hela modellprogrammet och samtidigt investera i ny produktion och ny teknik väntas kräva cirka 50 miljarder de kommande tre, fyra åren. Även nätet av återförsäljare ska renoveras. Att Jaguar inte ska använda samma plattform för sina kommande modeller som Land Rover är ytterligare en sak som kostar pengar, men som också ger Jaguar möjlighet att bygga exklusivare bilar.

Att lägga ner Jaguar är enligt flera bedömare inte möjligt. Ett elbilmärke kommer att behövas i framtiden för att balansera utsläpp från modeller med förbränningsmotor.

Land Rover behöver alltså Jaguar för att slippa dryga böter från bland annat EU.

Corona öppnar dörren

Låga räntor under coronapandemin och att värdet på begagnade bilar ökat har också gett Jaguar en gyllene chans att börja investera för framtiden.

Inom de kommande 18 månaderna ska JLR visa nästa generation Range Rover och [Range Rover Sport](#) samt fler varianter av redan visade Land Rover Defender. JLR ska också fräscha till [Discovery](#) och [Discovery Sport](#).

Thierry Bollore har också lovat att förbättra kvaliteten på de bilar som JLR bygger. 2024 ska de första bilarna på den nya plattformen EMA presenteras, en serie bilar från Land Rover.

Land Rover ska byggas med elektrifierade förbränningsmotorer där det blir bensin och el som samsas. Diesel försvinner som motoralternativ i Land Rover-bilar. Först 2036 väntas hela JLR-koncernen stå helt utan förbränningsmotorer.



Jan-Erik Berggren

Feber

7. Citroën lanserar fraktversion av sin elbil Ami.

AV WILLE WILHELMSSON 2021-05-08 KL 14:20.

Ami Cargo är antagligen den sötaste budbilen på marknaden.



För ett år sedan lanserade Citroën den lilla elbilen Ami och nu har man presenterat en version av denna som är tänkt att fungera som budbil i stadstrafik.

Citroën Ami hade två säten men i Ami Cargo har ett av dessa slängts ut och ersatts av ett modulärt lastutrymme där man kan förvara paket i olika storlekar. Precis som Ami är Ami Cargo försedd med ett 5.5kWh batteri vilket ska ge den en räckvidd på cirka 75 kilometer. Maxhastigheten ligger på 45 km/h vilket gör att det inte krävs något bilkörkort för att köra den.



En Citroën Ami Cargo kommer att kosta cirka 6500 euro i Frankrike men kommer även gå att avbetala med 25 euro i månaden om man först hostar upp 2500 euro.



Citroën visar liten gullig elbil som får köras av 14-åringar.
Konceptet Ami har blivit verklighet.



Ami One - eldrivet koncept från Citroën som toppar 45 km/h.
Ett alternativ till kollektivtrafiken.



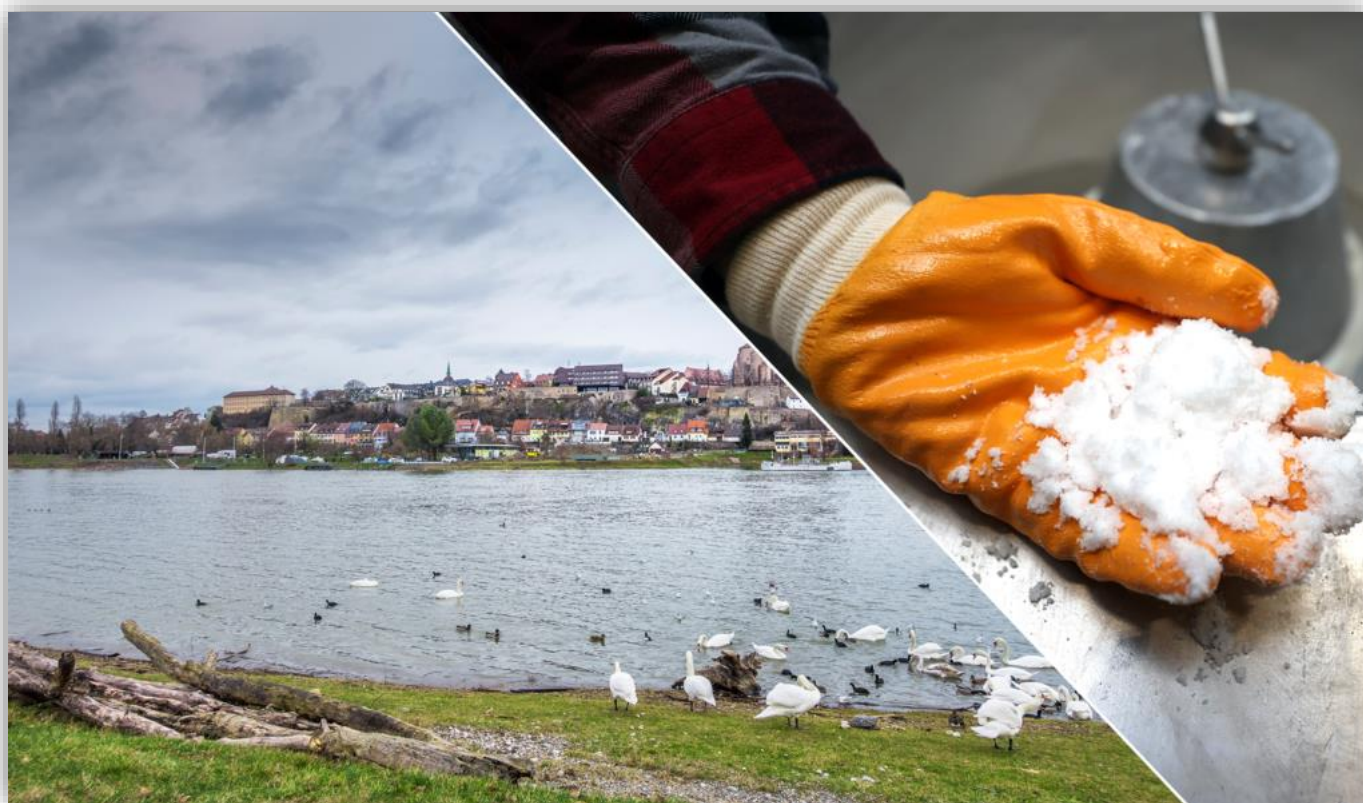
The Late Brake Show kör nya Citroën Ami.
Den lilla gulliga elbilen.

8. Tysklands "vita guld" kan räcka till 400 miljoner elbilar.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-05-05 16:00, uppdaterad 2021-05-06, 11:56.

Stora fyndigheter av litium har upptäckts långt under Rhenfloden i sydvästra Tyskland. Nu vill flera företag utvinna det värdefulla ämnet som används i elbilars batterier.



Tusentals meter under floden Rhen ska det finnas stora fyndigheter av det "vita guld", litium (på bilden litiumkarbonat).

Utan litium inga elbilsbatterier, skulle man kunna säga idag. Det oundgängliga ämnet används i allt större mängder för produktionen av batterier till både elbilar och elektronikprodukter.

Den växande elbilsindustrin i världen skriker efter ämnet som framförallt utvinns i dagbrott i Australien och saltöknar i Sydamerika (inte minst Salar de Uyuni i Bolivia).

EU:s importberoende är därför stort, men det kan komma att ändras. Forskare vid Karlsruhes tekniska universitet KIT har upptäckt stora fyndigheter i den övre Rhendalen i sydvästra Tyskland. I området finns i dag flera kraftverk som pumpar upp geotermiskt vatten från ett djup på uppåt 40 kilometer för att alstra klimatneutral energi, så kallad bergvärme.

Det visar sig att det salta vattnet innehåller stora mängder av både litium och andra mineraler. Geologer uppskattar att det tillräckligt med litium i det drygt 300 km långa området för att tillverka batterier för fler än 400 miljoner elbilar, skriver [Reuters](#).

Det finns dock problem. Området är tätbefolkat och troligtvis skulle lokalbefolkningen motsätta sig storskaliga utvinningsprojekt. Exempelvis ledde borning efter bergvärme 2007 till att underjordiska lager av gips svällde så mycket att flera hus lyftes och skadades i den pitoreska byn Staufen i området, noterar Reuters.

Det är inte heller säkert att utvinningen kommer vara ekonomiskt lönsam, menar dess kritiker.

Inga problem, menar det tysk-australiensiska startupföretaget Vulcan Energy som vill utvinna litiumet från det geotermiska vattnet genom att helt enkelt bygga bergvärmekraftverk som också kan filtrera ut litiumet ur det. Företaget vill investera 170 miljarder kronor i projektet, och har hittills samlat in ungefär 750 miljoner av den summan.

Den processen skulle vara precis lika klimatneutral som dagens energiproduktion i området. Man bedyrar även att lokalbefolkningen inte skulle störas av något oväsen från utvinningen.



Stor efterfrågan på litium inför elbilsboomen: "Teslahajpen driver marknaden".



Bilvärdens nya bränsle är litium – jakten är igång i både Finland och Sverige.



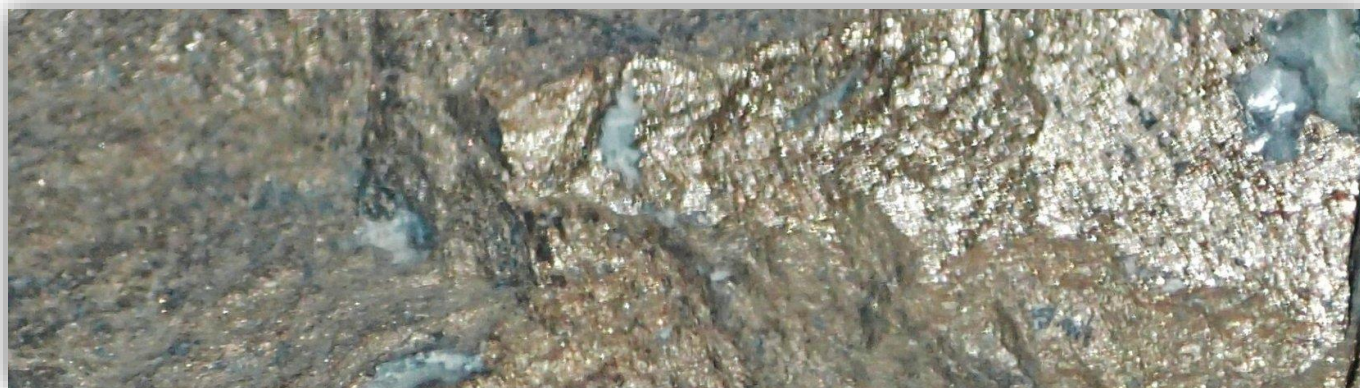
Wiggo Björck



9. Priserna för kobolt skjuter i höjden.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-05-07.

”Utbud och efterfrågan styr priset” heter och det märks just nu tydligt för kobolt. Den sällsynta och metallen är en liten men viktig beståndsdel i batterierna som sitter i alla våra tekniska prylar och i våra elbilar.



Hittills i år har priset på kobolt stigit med 40 procent, enligt [Financial Times](#). Främsta orsaken till det ska vara biltillverkarnas ökade behov av kobolt i takt med att det produceras allt fler elbilar.

Priset ligger nu på omkring 21 dollar för ett pund, eller 453 gram, och har sjunkit något den senaste månaden.

Men analytiker räknar med att priset kommer stiga till över 40 dollar per pund till år 2024. Samtidigt visar en ny rapport från det internationella energirådet IEA att bilindustrin kommer behöva 30 gånger mer nickel och litium år 2040 jämfört med idag. Endast med ökad mängd av det kommer det vara möjligt att ställa om till utsläppsfria transporter och uppfylla Parisavtalet.

Men för kobolt påverkas alltså priset redan idag. Problemet är att trots stigande efterfrågan på kobolt ökar inte mängden som finns tillgänglig. Flera biltillverkare arbetar på alternativ eller batterier som inneåller mindre kobolt. I Kina, världens största elbilsmarknad, är de koboltfria så kallade LFP-batterierna på frammarsch. Bland annat hittas de i majoriteten av Teslas Model 3 byggda i Shanghai och den kinesiska tillverkaren BYD använder sitt LFP-batteri ”Blade Battery” i alla kommande elbilar.

Men efterfrågan på batterier med lång räckvidd är stor vilket innebär ett fortsatt behov av kobolt – med stigande priser som följd.

Kobolt är även omdiskuterat och kritiserat på grund av arbetsförhållandena vid brytningen. Sextio procent av världens kobolt kommer från gruvor i Demokratiska Republiken Kongo varifrån det kommit flera rapporter om barnarbete. Biltillverkare har kritiserats för att vara en del av problemet. Flera stora aktörer som BMW och Volkswagen har därför startat initiativ för att säkra bättre arbetsförhållanden eller köper kobolt från andra länder.

Även det ökade intresset för återvinning av batterier och EU:s kommande regler kring det kommer spela en allt viktigare roll när antalet elbilar ökar.

10. Bara 3 av 349 riksdagsledamöter kör elbil.

Publicerad 2021-05-06 kl 15:55.

TEXT Magnus Kvandal.

Mindre än en procent av Sveriges toppolitiker kör elbil, enligt en granskning.



Elbilar blir allt vanligare på svenska vägar – men inte i riksdagen.

Av de 349 ledamöterna i Sveriges riksdag och de 23 ministrarna i regeringen är det bara tre som kör elbil. Det framkommer av [en granskning i tidningen Expressen](#).

Fredrik Christensson (C) kör en Renault Zoe från 2019 och Aylin Fazelian (S), kör en Nissan Leaf från 2019. Bo Broman (SD) har en Audi E-tron 55 Quattro från 2021 som också är den dyraste bilen bland de svenska toppolitikerna, enligt Expressen.

Fler av de folkvalda kör hybridbilar, bland andra KD-ledaren Ebba Busch, M-ledaren Ulf Kristersson och infrastrukturminister Tomas Eneroth (S).

Miljöminister och vice statsminister Per Bolund (MP) har en Ford Focus Flexifuel från 2007. Många av politikerna, bland andra statsminister Stefan Löfven (S), äger ingen bil över huvud taget.

Medlemmarna i Sveriges riksdag har ett grundarvode på 69.900 kronor i månaden. De som har ministerposter tjänar i regel omkring dubbelt så mycket.



Magnus Kvandal

11. Nu ska bilbranschens kassako elektrifieras.

PUBLICERAD: 07 MAJ 2021, KL 09:24.

TEXT JAN-ERIK BERGGREN.

Personbilsbranschen brottas med elektrifiering, pandemirestriktioner och brist på halvledare. Men alla är överens om strategin och tidplanen för nästa generation bilar. Där bilbranschen tjänar sina stora pengar – transportbilarna – där har omställningen precis bara börjat.



*Fiat är en av många tillverkare som i vår presenterat en ny eldriven skåpbil.
Här nya e-Ducato.*

När Fords Europachef Stuart Rowley inleder en stor strategidag för biljätten pratar han inte så mycket om elbilar, självkörande bilar eller uppkopplade bilar.

Rowley inleder med att prata om hur viktig transportbilsektorn är för Ford i Europa.

Ny biljätten [Stellantis](#), [Renault](#)-gruppen och det färskaste [samarbetet](#) mellan [Ford](#) och [Volkswagen](#) har förändrat bilbranschen kassako i grunden och alla laddar för den stora utmaningen – när storstäderna förbjuder förbränningsmotorer.

[Opel](#) är ett bra exempel på förändringen. 1998 köpte Opel transportbilar från Renault, bytte lite loggor och reglage och sålde skåp- och transportbilarna som Opel-bilar. Det var ett billigt sätt för General Motors att vara med och tjäna pengar i ett luckrativt segment i Europa trots att företaget inte hade någon egen plattform för transportbilar att använda.



Nissans NV400 är en förklaring till framgången i Europa.

Byggs på gemensam plattform

2017 köpte PSA-gruppen med [Peugeot](#) som största märke Opel från General Motors och transportbilarna ska nu byggas på PSA-plattformar. En Opel Movano som i praktiken var en Renault Master blir framöver i praktiken en Peugeot Boxer. PSA har sedan dess gått samman med Fiat/Chrysler så framöver är Opel Movano, Peugeot Boxer, Citroën Jumper och Fiat Ducato byggda på samma plattform och ofta i samma fabriker.

[Volkswagen Amarok](#) är ett annat tydligt exempel på den nya bilbranschen. När Ford snabbt behövde en plattform för en mellanstor elbil vände de sig till VW. Ford får tillgång till samma plattform som Volkswagen använder för modellerna [ID.3](#) och [ID.4](#) och en del av betalningen är att släppa ifrån sig pickup-plattformen som är grunden i [Ford Ranger](#). [Nästa generation Amarok är en Volkswagen-ombyggd Ranger](#) och den elbilen från Ford som kommer 2023 är en Ford-byggd ID.3.

Volkswagen har länge varit ledande inom både personbilar och transportbilar i Europa. Men tack vare tillskottet av framför allt Opel och sedan PSA och Fiat börjat slå ihop sin försäljning har Stellantis under inledningen av 2021 kört förbi.

Att vara störst är viktigt när avtal om inköp och produktion ska förhandlas, det förstår Stellantis vd Carlos Tavares precis som Fords Stuart Rowley.

X-klass ett fiasko

Men det kan också gå snett. Mercedes förstod att de, precis som Volkswagen, behövde hänga med i den då växande pickupförsäljningen och det var också viktigt att erbjuda skåpbilskunderna ett flakalternativ. Det naturliga var att köpa från Renault /Nissan då Mercedes redan köpt den lilla skåpbilen [Citan](#) samt utvecklat

[Twingo](#) och [Smart](#) tillsammans med Renault. Tillsammans skapade trion en ny generation [Navara](#), [Alaskan](#) och [X-klass](#). Mercedes gjorde misstaget att lansera bilen utan sin egen motor och projektet blev en flopp. Men Citan-samarbetet förstärker och det blir troligen ett utökat samarbete mellan Renault/Nissan och Mercedes för att möta hotet från Stellantis och Ford/VW.



Renaults chef i Sverige, Thomas Holm, vill se mer stöd till klimatvänliga bränslen som kan ersätta bensin och diesel.

Anledningen till de allt större grupperingarna är inte bara att tjäna pengar och dela på inköp och produktion. Runt hörnet väntar en omfattande elektrifiering av hela transportbilssektorn. Och efter den kommer en våg av nya självkörande fordon, allt från eldrivna truckar som själv flyttar skåp och flak på logistikcenter till drönare som levererar paket. För att ha råd att utveckla alla de nya fordonen behöver tillverkarna dela på kostnader och köpa teknik och programvara i stora volymer.

Francois Bailly är vice president och planeringschef på Nissan i Europa. Bailly berättar under en intensiv halvtimmesintervju att Nissan tillsammans Renault vill växa i Europa. Enligt Bailly har coronapandemin skyndat på utvecklingen. Nissan sålde bland annat den lilla eldrivna skåpbilen [e-NV200](#).

– Elektrifieringen kommer starkt och inte minst eftersom flera stora städer har beslutat att förbjuda förbränningsmotorer i citykärnorna. Under coronatiden har också behovet av så kallade "sista-milen-transporter" ökad ordentligt.

Nissan-chefen: vi behöver räckviddsförlängare

I Renault/Nissan/Mitsubishi-samarbetet har de tre märkena fått ansvar för olika världsdelar. I Europa är Renault storebror men i Asien är det tvärtom. Och trots elektrifieringen ser Bailly ett behov av förbränningsmotorer på vissa marknader.

– I Europa kommer det att behövas räckviddsförlängare. Om tio år gissar jag att vi är två tredjedelar elbilar och en tredjedel hybrider med räckviddsförlängning i transportbilsbranschen. Vi ser att det kan bli vätgas för mellanstor och stora transportbilar, men det kommer inte att ske i morgon. Vätgas är fortfarande en dyr teknologi, då tror jag personligen mer på batteribilarna.



Renaults nya lilla Kangoo ska börja säljas i år.

Om personbilsbranschen ser en tydlig trend för internetförsäljning tror Francois Bailly att återförsäljarnätet kommer att finnas kvar längre på transportbilssidan.

– En stor sak i branschen är anpassningen av bilen till kundens behov. Det samtalet är svårt att ha online. Tvärtom ser vi att anpassningen ökar hela tiden. Vi ser också en ökad efterfrågan på system som övervakar bilflottan. Här kommer det in nya företag och att hantera bilarnas data blir en viktig affär framöver.

”Ser inget nytt Tesla”

Francois Bailly tror däremot att det blir svårt för någon ny aktör att slå sin in bland de etablerade tillverkarna av transportbilar, vi kommer alltså inte att få se ett nytt Tesla bland de lätta skåpbilarna.

– Nej, det tror jag inte kommer ske, i alla fall inte bland de större segmenten. Möjligen då bland de mindre bilarna i Asien.

I Sverige sköter Marco Ratinen transportbilsförsäljningen. Ratinen är mycket nyfiken på min pratstund med Francois Bailly men han håller med om att elektrifieringen är på gång även i Sverige.

– Fler och fler småföretag märker att de kanske överskattat den sträcka de kör och att en elbil faktiskt kan fungera. Många har också med sig bilen hem där de kan ladda i en laddbox, säger Marco Ratinen.

Enligt Nissan-chefen är kostnaden den viktigaste anledningen till att byta till elbil.

– Företag som har en central inköpschef ser mestadels till kostnaden och har ingen relation till bilen. Är ägaren till företaget med och kör kanske det finns fler värden än kostnaden, där är restvärdet inte allt.

- Men när skatten på dieslbilar höjs får alla en påminnelse om kostnaden. Skatt och i vissa fall vägtullar påminner bilägaren och kostnader. Då börjar fler fundera på att köpa en mindre bil eller gå över till elbil.

Elbilen passar ändå inte alla som i dag kör en skåpbil eller en mindre lastbil.

– Dragvikten och lastvikten är två utmaningar, och hur släp och last påverkar räckvidden, säger Ratinen.

Relation med säljaren viktig

Skåpbilsköpare är lojala men det gäller att ett märke kan erbjuda flera varianter på bil.

– Relationen finns oftast till säljaren och vi lever alla i en värld med flera varumärken och hård konkurrens. Har vi inte en bil i rätt storlek så byter köparen märke. Sen är det en utmaning att skilja varumärkena åt, ofta sker det med olika utrustningspaket. Även garantierna kan skilja.

Nissan har tappat marknadsandelar i Sverige och enligt Marco Ratinen beror det till viss del på att pickuperne säljer sämre. Nissan Navara var en storsäljare och kassako för Nissan. I dag har personbilen Qashqai tagit över huvudrollen.

– Att köra en stor fyrhjuldriven pickup kommer att bli dyrt framöver och fler och fler frågar sig om det är värt det.

Laddhybridtekniken hade enligt Ratinen kunnat minska pickupernas fall men hittills har vi inte sett någon tillverkare erbjuda det.

Thomas Holm är chef för Renault i Sverige och om Marco Ratinen gärna ser fler laddhybrider efterlyser Thomas Holm skattelättnader för alla som kör med klimatvänlig diesel i sina bilar.

– Fordonsskatten skjuter i höjden och målsättningen är väl att minska koldioxidutsläppen. Det kan vi göra om fler kör på till exempel HVO100. Alla våra dieselmotorer är kompatibla med HVO100 och det bränslet är ett bra sätt att få ner utsläppen på alla bilar som redan rullar på vägarna, menar Holm.

Nya bilar ökar försäljningen

Renault har i flera år varit tredje största märke på transportbilssidan i Sverige har pendlar lite mellan tio och 14 procents andel av marknaden. Volkswagen är störst i Sverige och Renault har några procent upp till Ford. I år ska Renault presentera två nya bilar, bland annat en helt ny Kangoo.

Enligt Thomas Holm är transportbilarna till 90 procent under leasingavtal, de är specialanpassade för kunden och totalkostnaden är den allra viktigaste delen i avtalet.

Inom transportbilssektorn är 80 procent små och mellanstora bilar och bara 20 procent de lite större bilarna. Renault har ungefär lika stor andel av marknaden oavsett storlek på bil.

– Vi har arbetat länge med transportbilar. Vi har våra Pro Plus-anläggningar, alla personbilsåterförsäljare säljer också transportbilar och Renault Tech hjälper oss att skraddarsy bilarna.

Efterfrågan på elbilar ökar för varje dag, enligt Thomas Holm, och Renault tror mycket på konceptbilen EZ Pro, en 4,8 meter kort skåpbil för leveranser i storstäderna.

Under coronapandemin drabbades transportbilsförsäljningen hårt. Men enligt Thomas Holm är beskattningen ett minst lika stort problem på sikt.

– Vi är enda landet i Europa där transportbilarna beskattas på samma sätt som personbilarna. Elbilarna är inte heller den enda lösningen. Vi borde kunna få till ett system med skatteåterbäring för alla som kör på [HVO100](#).

– All information finns i bilarna redan så det borde gå att ordna enkelt. Men tyvärr tror jag att den gamla etanoldebatten förstörde för biobränslen. Vätgas tror jag är för dyrt för transportbilarna och hur vi än ser på det så blir det kunderna som till slut får betala, säger Thomas Holm.

Senaste nytt:

* **Skattehöjningar** för lätta lastbilar trädde i kraft den 1 april i år och påverkade direkt försäljningen. Under första kvartalet i år registrerades 8 700 lätta lastbilar men i april endast 1904, en minskning med 23.4 procent jämfört med april förra året. Fler köper eldrivna transportbilar. Andelen eldrivet var i april 18,7 procent och är 4,4 procent hittills i år.

* **Fiat lanserade** nyligen en eldriven version av populära skåpbilen Ducato. Den mellanstora e-Ducato får en räckvidd på 28 mil. Men även om efterfrågan på eldrivna skåp ökar så är det från låga nivåer. Förra året såldes det 3 000 eldrivna skåpbilar i den mellanstora klassen.

* **Ford har annonserat** att de ska sälja enbart elbilar i Europa från och med 2030. Då behövs en eldriven skåpbil och en eldriven transportbil ska lanseras senast 2024, halvåret efter bensin- och dieselbilen. Bilarna ska byggas i Craiova i Rumänien.

* **Allt fler tillverkare** förstår att efter elektrifieringen av transportbilsparken väntar en satsning på självkörande bilar. Volkswagen ska visa nya elbilen ID Buzz nästa år och den nya folkabussen blir troligen även renodlad skåpbil med teknik för självkörande.

* **Fiat behöver** få fart på försäljningen av eldrivna New 500. En lösning är att bygga en mindre skåpbil på samma plattform.

* **Nissan följer efter** Renault och säljer sina aktier i Daimler. Försäljningen beräknas ge Nissan cirka 12 miljarder. Renault/Nissan ska fortsätta samarbeta med Daimler och Mercedes men i mindre omfattning.

* **Citroën tar det här** med "last-mile-delivery" på allvar och bygger en puytteliten skåpbil på sin lilla elbil My Ami. Den lilla bilen ska kunna lasta paket på totalt 140 kg.

**Renault tar över Dacias billiga skåpbil – blir Express.****Fiat e-Ducato tar klassikern in i framtiden.****Nya Renault Kangoo och Express officiella.**

12. Einride tar in nästan en miljard: "USA är huvudfokus".

AV Henning Eklund.

2021-05-06 13:49.

Det svenska lastbilsföretaget Einride, som utvecklar självkörande ellastbilar, tar in 930 miljoner kronor i nytt kapital. Pengarna kommer från fem nya investerare och ska användas för att anställa hundratals och etablera sig i USA.



Einrides hyttlösa fordon Pod – men när Oatly och Lidl anlitar Einride för transporter blir det till att börja med elkonverterade Daf-lastbilar som används.

Einride har under de senaste åren sett sin kundlista växa fort, och har kört sina ellastbilar åt företag som Electrolux, Oatly, Lidl, Coca-Cola och SKF.

Men bolaget vill expandera snabbare, och tar nu in 110 miljoner dollar, motsvarande 930 miljoner kronor, i en ny investeringsrunda.

– Pengarna kommer att användas till att behålla vårt teknikledarskap, leverera på kundkontrakt, och en internationell expansion i USA och Europa, säger vd Robert Falck till Ny Teknik.

”Lagstiftningen i Sverige går för långsamt”.

Bolaget har i dag huvudkontor i Stockholm och finns även i Göteborg, men ska med de nya pengarna satsa rejält på en etablering i USA.

– USA är vårt huvudfokus, tillsammans med vår hemmamarknad Sverige. För att fortsätta leda teknikutvecklingen när det gäller autonoma transportsystem krävs en etablering i USA. Lagstiftningen i Sverige går för långsamt. Hela Europa saknar test- och utvecklingskapacitet i kontrast med USA och Kina, säger Robert Falck.

Läs mer: [Einride slår ”rekord” på Top Gears bana](#)

Ska dubblera antalet anställda

I dag har Einride ungefär 150 anställda. Om ett år tror vd:n att den siffran minst kommer att dubblas.

– Vi har en ambition om att skapa teknikledarskap, och då behöver vi många duktiga individer med intresse för ny teknik, säger Robert Falck.

Einride grundades 2016 av Robert Falck, Linnéa Kornehed och Filip Lilja. Den mest kända produkten är Einride Pod, en hyttlös lastbil som enligt bolaget själva är den enda förarlösa lastbil på marknaden i kommersiell användning.

Läs mer: [Einride rullar lager till lager åt SKF: ”Viktigt att ligga långt fram”.](#)

George Soros bolag en av investerarna

De nya investerarna är Temasek, Soros Fund Management LLC, Northzone, Maersk Growth och Build Capital.

– Utvecklingen av bolaget har gått fortare än vad vi ens hade kunnat drömma om. Det är väldigt kul att få det här erkännandet från ledande investerare, de har gett oss ett jätteförtroende, säger Robert Falck.

Många stora bolag arbetar med elektrifiering och självkörande fordon – vad talar för att just ni ska lyckas?

– Branschen är i dag baserad på diesel och gammal teknik. Två tredjedelar av den globala transportindustrin skulle kunna elektrifieras, men det kräver en enorm omställning. Och på många sätt är det lättare att börja på nytt än att ställa om från gamla lösningar. Segelbåten utvecklades aldrig så fort som när ångbåten introducerades.



HENNING EKLUND

Klassiker

13. Grattis Oldsmobile Cutlass!

Publicerad 14 maj 2009. Text Carl Legelius.

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Halvard och Halvar har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Cutlass.



Den allra första Cutlass var en dream-car som Olds visade på Motorama 1954.



I produktionen användes namnet första gången 1961 för coupéutförandet av Oldsmobiles kompakt F-85.

MOTORNYTT

Oldsmobile, som gärna döpte sina modeller efter flygplan, hade 1961-1999 Cutlass som modellnamn. När Cutlass några år i början av 1980-talet blev USA:s mest sålda bilmodell började Olds använda namnet i flera olika segment för sinsemellan olika biltyper. Det förvirrade de samtida bilköparna och gör det inte enkelt för bilhistoriker.



I internkonkurrensen inom GM reagerade Olds på Pontiac GTO med Cutlass 4-4-2, här en 66:a. Båda trotsade det centrala GM-direktivet att motorerna i segmentet inte fick vara större än 350 CID. Olds hade 400 CID och 4-4-2 stod för fourbarrel, four-on-the-floor & dual exhaust.



Kompaktbilarna från 1961 växte snabbt både i storlek och i modellutbud. Cutlass av år 1968 är en egen serie skild från F-85. På bilden en Holiday Coupe.

Utbudet ökar ytterligare 1980 och Cutlass är den modell av Oldsmobile med flest varianter. Alla är traditionellt byggda på ram och med bakhjulsdrift.



Förvirringen tilltar och 1988 kallas fyra av Olds åtta serier Cutlass. De är Cutlass Calais, Cutlass Ciera, Cutlass Cruiser och Cutlass Supreme Classic. På bilden Supreme Classic. Det var denna bakhjulsdrivna modell med V8 som toppade säljlistorna i början av 80-talet.



Cutlass Supreme Convertible 1991–95.



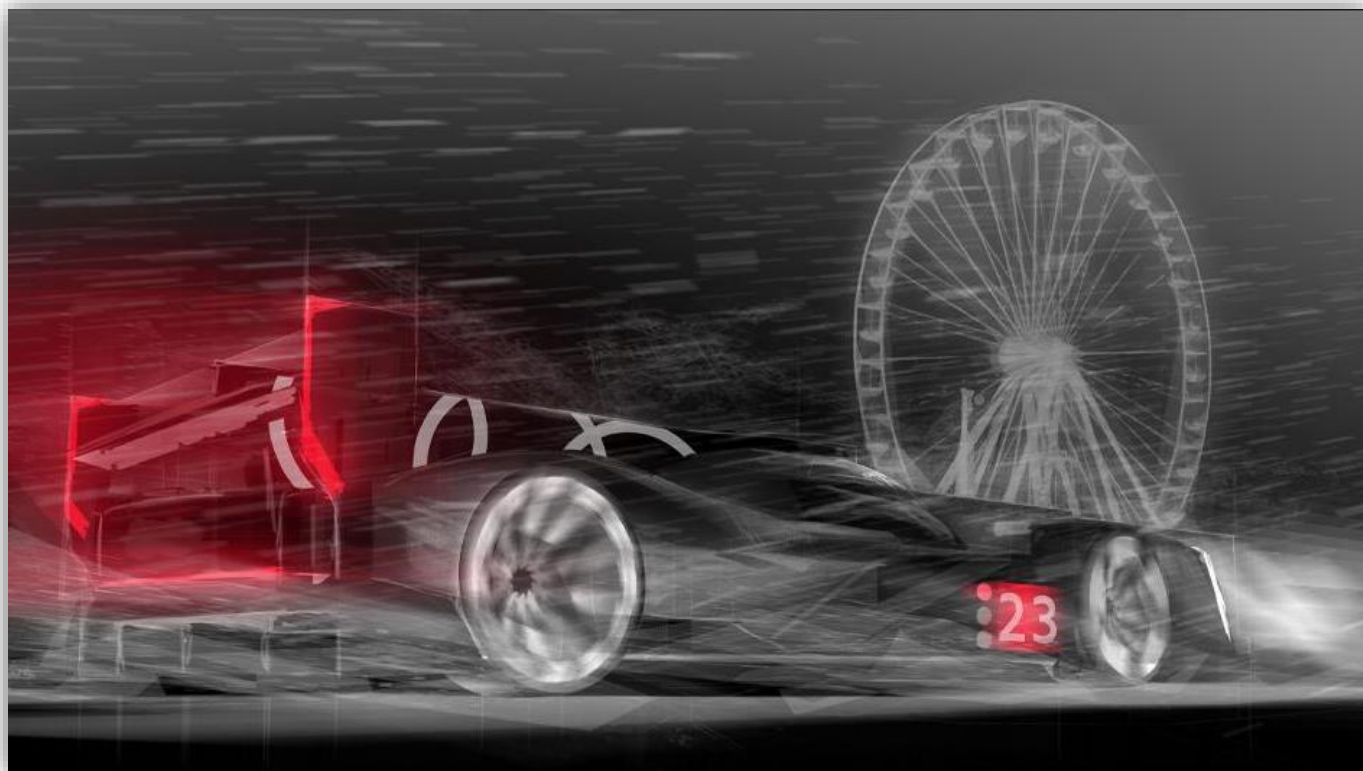
Cutlass 1997–99.

14. Audis comeback: Återvänder till Le Mans 2023.

Publicerad 2021-05-03 kl 7:45.

TEXT Magnus Kvandal.

Audi kommer att tävla i 2023 års 24-timmarslopp på Le Mans med en nybyggd hybridbil.



En illustration av hur den nya tävlingsbilen kan komma att se ut.

Audi kommer att delta i det legendariska 24-timmarsloppet på Le Mans-banan år 2023, efter ett uppehåll på sju år. Märket kommer att tävla i en ny klass för hybridbilar kallad LMDH, som enligt dem passar perfekt i deras nya "motorsport-setup".

Utvecklingen av nya tävlingsbilen, som blir efterträdaren till den framgångsrika Audi R18, är redan under utveckling. Den är ett samarbete med koncernsyskonet Porsche, som även de kommer att ställa upp med en bil samma år.

LMDH är en så kallad prototyp-klass, vilket innebär att bilarna är specialbyggda för ändamålet. Enligt regleringarna måste de väga minst 1.030 kilo och ha en totaleffekt på max 670 hästkrafter. Alla hybridsystem kommer att vara utvecklade av Bosch och vara begränsade till 50 kW.

Efter stora framgångar med R18 meddelade Audi år 2016 att de slutar med långloppstävlingar för att fokusera på elektrisk racing.

24-timmarsloppet på Le Mans-banan är en av världens mest kända biltävlingar och har arrangerats årligen sedan 1923. De mest framgångsrika teamen är Porsche, med 19 segrar, följda av Audi med 13 och Ferrari med 9.



Magnus Kvandal

Relaterade artiklar:



Volkswagen slutar tävla fossilt.

Volkswagen slutar med all form av motorsport som har bensin- och dieseldrivna motorer. Istället kommer tillverkaren att satsa på motorsport med eldrivna bilar.



Porsche Renndienst är familjebussen som aldrig blev verklighet.

Kanske var den aldrig Porsche-tuff nog. Men visst är det synd att den här röda pärlan aldrig blev verklighet?



Toyota GR86 officiell – sportbilen blir lättare och mer vridstyv.

Ny generation av Toyota GR86 på ingång.

15. Oliver Solberg kör WRC igen.

Publicerad: 2021-05-05 kl 14:15. Text: Björn Magnusson.

Fartfantomen Oliver Solberg får en ny chans att ratta WRC-bil. Den här gången är det VM-rallyt på Sardinien som står på menyn och det körs 3-6 juni.



– Jag vet att Sardinien kommer att bli en knepig tävling, jag minns det från förra året. Det är bra att jag har lite kunskap om tävlingen, OK det finns några nya vägar som några av killarna kanske kört, men jag har en uppfattning om vad som väntar. Och efter Arctic Rally Finland har jag en riktigt bra uppfattning om bilen, berättar Oliver Solberg i ett pressmeddelande.

Förra året körde han här i WRC3-klassen. Och han var då länge med i fighten om förstaplatsen men efter en dikeskörning grusades chanserna.

– Målet för mig är det samma som i Finland – att samla så mycket erfarenhet som möjligt. Det är en fantastisk möjlighet att få köra bilen igen, säger Solberg.



Björn Magnusson

BILSPORT

16. Premiärseger i RallyX Nordic för Johan Kristoffersson.

Publicerad: 2021-05-04 kl 14:36. Text: Emanuel Gylling

Som trefaldig världsmästare i rallycross var förstås Johan Kristoffersson favorittippad inför den första deltävlingen i RallyX Nordic.



Tävlingshelgen som kördes i danska Nysum innefattade två tävlingar där han tog en andraplats under lördagen och seger i Supercar-klassen under söndagen.

Detta efter att mekanikerna i Kristoffersson Motorsport hade skruvat ända in till småtimmarna på söndagen.

– En mekanikerseger, säger Johan efter söndagstävlingen.



Johan Kristoffersson hade bråttom i premiären, och bråttom hem. När han åkte till tävlingen var hans dotter bara en och en halv dag gammal.



Sondre Evjen gjorde premiärturen med EKS JC-teamets Audi S1 EKS quattro. Andra- och tredjeplats blev facit efter tävlingshelgen.

– Vi fick plåstra om bilen och ge den rejält med kärlek till långt in på natten efter första tävlingen. Det var inga normala arbetspass som mekanikerna lade ner, säger teamchefen Tommy Kristoffersson.

Under söndagens andra kvalomgång delades en hel del smällar ut av konkurrenterna, och bland annat åkte Johan baklänges genom andra kurvan.

– Det var rått! Man får ta seden dit man kommer helt enkelt, kommenterar han.

Det svenska teamet EKS JC ligger också bra till i Supercar-klassen. Sondre Evjen gjorde sin första tävling i teamets Audi S1 EKS quattro och tog en andraplats samt tredjeplats i Nysum, därmed är han tvåa i mästerskapet efter Johan Kristoffersson. Hans teamkamrat Enzo Ide hade en mindre lyckosam helg och ligger sexa i mästerskapet.

– I Supercar är jag riktigt, riktigt nöjd med Sondres fart, säger Joel Christoffersson, teamchef för EKS JC. Han har bara gjort ett test på regn tidigare i år, men kunde hänga med och sätta kanonstarter hela helgen. Vi har lite saker att slipa på, men Sondre kommer bli farlig i år. Precis som vi vet så visade Enzo direkt hur snabb han är, och jag är väldigt imponerad över hans seger i Q3. Sedan behöver han så klart få lite mer rallycrossträning, och det är just därför han gör RallyX Nordic för att fortsätta utvecklas ännu mer.



Emanuel Gylling

SLUT