



Fiat 2300 S Coupe 1961–65.

1. Efter stämningen: Nu betalar Tesla – och erkänner att de gjorde fel.
2. Teslas senaste uppdatering innehåller ett biltvätts-läge.
3. Snart börjar tillverkningen av Rysslands första elbil.
4. Ryssland planerar subventioner för elbilar.
5. Dodge lanserar laddhybrid nästa år och Jeep elbil 2023.
6. CATL visar första generationen av natriumjonbatteri för elbilar.
7. Renault säkrar koldioxidneutralt litium.
8. GM fasar ut flera modeller som ersätts med nya elbilar.
9. Premiummärkena Alfa Romeo, DS Automobiles och Lancia.
10. Stort försäljningstapp för Volvo i juli.
11. Polestar vill fördubbla antalet försäljningsplatser.
12. Storvinst för BMW efter förlusten ifjol.
13. Morgan Plus Four CX-T.
14. Rivian visar att elsuven R1S klarar terrängkörning.
15. Nikola visar när deras eldrivna lastbil kör uppför.
16. Nikolas grundare hävdade att Badger skulle ha dricksfontän.
17. E10 i gammalbil.
18. Är etanolen i bensinen skadlig för gummidetaljer?
19. E 10 i mopeder och 125:or?
20. Grattis Volvo 343 – 45 år!
21. Chevrolet C10 Pickup.
22. Vid bandet i Kopřivnice 1959.
23. Fredagsfilmen.
24. De Ridder oslagbar i elektrisk premiär.

1. Efter stämningen: Nu betalar Tesla – och erkänner att de gjorde fel.

Publicerad 2021-08-11 kl 16:14 (uppdaterad 2021-08-11 kl 16:29).

Tesla betalar 13 miljoner kronor i förlikning till bilägare som fått sin batterikapacitet nedskruvad. Elon Musk menar att företaget gjorde fel.



Tesla har gått med på att betala motsvarande knappt 13 miljoner svenska kronor i förlikning efter att en grupp ägare [stämt biltillverkaren](#) för att via en mjukvaruuppdatering år 2019 försämrat batterikapaciteten i deras bilar. Det [rapporterar Reuters](#).

Det var efter en uppdatering av programvaran i äldre Teslamodeller med 85 kWh-batteri, som slutade tillverkas 2016, som flera ägare reagerade på att deras bilar fått märkbart sämre räckvidd och att de tog längre tid på sig att snabbladda.

Det ledde det till att en grupp amerikanska ägare stämde Tesla. Nu har företaget gått med på en förlikning, vilket innebär att fallet avgörs utanför domstolen. Enligt förlikningsavtalet ska 1.743 påverkade Model S-ägare få 625 dollar var, motsvarande knappt 5.400 kronor.

Enligt förlikningsdokumenten var begränsningen av bilarnas batterikapacitet tillfällig. En tioprocentig reducering varade i tre månader, sedan var begränsningen sju procent i ytterligare sju månader. Efter en tredje uppdatering i mars 2020 ska batterikapaciteten i de berörda bilarna ha blivit helt återställd. 57 bilar ska ha fått sina batteripaket utbytta.

Enligt Tesla rullades uppdateringen år 2019 ut för att förlänga livslängden i bilarnas batterier. Uppdateringen kom efter en incident i Hong Kong i april det året, där en parkerad Model S spontant fattade eld i ett parkeringshus. I maj samma år hände samma sak i Shanghai.

MOTORNYTT

Den ändrade mjukvaran i bilarna begränsade den maximala spänningen i bilarnas batterier tillfälligt. Teslas vd Elon Musk kommenterade förlikningen på Twitter, där han skrev att det var fel av Tesla att göra så. "Om vi har fel, har vi fel. I det här fallet hade vi det", skrev han.

Parallellt med stämningen i USA har Tesla även dragits inför domstol i Norge för samma ärende. Det slutade med att företaget i maj 2021 [dömdes till att betala](#) 135.000 kronor vardera till 30 norska bilägare.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Tesla döms för uppdatering – bilägare kan få 135 000 kr



Exploderande Model S utreds.



Bilägare stämmer Tesla för försämrad räckvidd.



Magnus Kvandal



2. Teslas senaste uppdatering innehåller ett biltvätts-läge.

AV WILLE WILHELMSSON.

FREDAG 30 JUL 2021 KL 15:30.

Teslas bilar får nu även stöd för Disney+.



Tesla har rullat ut en ny mjukvaruuppdatering vilken bland annat ger Tesla-ägare möjlighet att streama Disney+ i sina bilar. Sedan tidigare finns det stöd för att köra Netflix, Hulu, YouTube and Twitch i Teslas bilar.

Uppdateringen innehåller även ett biltvätts-läge vilket inaktiverar och skyddar diverse sensorer på bilarna som kanske kan riskera att skadas av att gå igenom en biltvätt. Förutom det så innehåller uppdateringen en funktion som autosparar film från dashcam-kameran om bilen anser att den inblandade i någon slags säkerhetsrelaterad händelse, en funktion för auto-dimning av bilens speglar, mer batteriinformation samt förbättring av wifi.

Uppdateringen "2021.24" ger Teslas mjukvara även stöd för de tre språken ryska, rumänska och ungerska.



Wille Wilhelmsson

3. Snart börjar tillverkningen av Rysslands första elbil.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-08-03.

De senaste månaderna har allt fler biltillverkare meddelat att de ska sluta med förbränningsmotorer i början av nästa årtionde. Men vissa lämnar gärna en bakdörr öppen för fortsatt produktion även efter det. Som orsak anges ofta att marknaderna ser olika ut i olika delar av världen.



Den kommande eldrivna versionen av Porsche Macan ska till exempel även i fortsättningen erbjudas med förbränningsmotor i bland annat Ryssland.

Men även där ska nu till slut tillverkningen av elbilar dra igång. Modellen Zetta CM1 är landets första inhemska elbil och går i produktion i slutet på året.

Egentligen skulle tillverkningen av den lilla elbilen dragit igång redan förra året. Men som för så mycket annat satte coronapandemin stopp för det.

– Vi räknar med att serietillverkningen kommer igång innan årets slut, sa Rysslands handels- och industriminister Denis Manturov till TV-kanalen RBK TV enligt den statliga nyhetstjänsten Sputnik News.

Om så verkligen blir fallet återstår att se. Produktionsstarten har utlovats flera gånger tidigare, senast i slutet på förra året, men hela tiden skjutits på framtiden.

Zetta ska vara helt utvecklad i Ryssland bortsett från batterierna på 10 kWh som är från Kina. Innanför den lilla karossen finns plats för två personer som förhoppningsvis inte förväntar sig allt för mycket prestanda. Räckvidden anges i alla fall till 20 mil och toppfarten till 120 km/h.

Årsproduktionen ska börja med 15 000 exemplar. Trots ett lågt pris från 550 000 rubel, omkring 65 000 kronor, ser det inte ut som att man förväntar sig någon stor efterfrågan på hemmamarknaden. Två tredjedelar av produktionen är tänkt för export och möjliga marknader som nämnts är Tyskland, Indien, Pakistan och Egypten. Om den kommer dyka upp på även i Sverige är idag oklart.

4. Ryssland planerar subventioner för elbilar.

Publicerad 2021-08-11 kl 15:29 (uppdaterad 2021-08-11 kl 15:59).

Text Magnus Kvandal.

Men bara för de som byggs i landet.



*Zetta är Rysslands första elbil,
och ska enligt uppgift gå i produktion senare i år.*

Den ryska regeringen planerar att införa subventioner för de som köper en ny elbil från och med 2022. Men det ska bara gälla för bilar byggda inom landet, [skriver Automotive News](#).

Ambitionen är att stimulera efterfrågan och produktion av ryska elbilar och göra dem tillgängliga för fler. Staten ska täcka en fjärdedel av kostnaden för en ny bil, upp till ett pristak på drygt 70.000 kronor.

I dag rullar det försvinnande få elbilar på ryska vägar. Uppskattningsvis 11.000 av de 45 miljoner bilar som var i trafik i landet förra året var eldrivna.

Det produceras heller inga elbilar i landet just nu, vilket potentiellt kan göra subventionerna verkningslösa. Rysslands första elbil, kallad Zetta, ska enligt uppgift börja produceras i slutet av 2021 men modellen har blivit försenad flera gånger tidigare.

Den lilla bilen får en toppfart på 120 km/h, en räckvidd på upp till 20 mil och ska kosta från omkring 60.000 kronor innan den statliga premien räknas in.

Ambitionen från statligt håll är att det ska byggas 220.000 bilar i Ryssland årligen från år 2030. Flera internationella biltillverkare har enligt uppgift visat intresse för att bygga bilar i landet.

Ryssland skrev på Parisavtalet år 2019 och har förbundit sig att till år 2030 minska sina växthusgasutsläpp med 70 procent jämfört med 1990 års nivåer.

5. Dodge lanserar laddhybrid nästa år – Jeep elbil 2023.

PUBLICERAD: 05 AUG 2021, KL 09:18.

Stellantis planerar för en eldriven framtid och ska lansera 20 elektrifierade modeller inom två år. I dag annonserade man att Dodge kommer med en laddhybrid nästa år och att Jeep kommer få sin första helt eldrivna modell året efter.



Det är medvind för storkoncernen Stellantis för tillfället. Resultatet från bolagets första halvår var [långt bättre än väntat med en nettovinst på runt 59 miljarder kronor.](#) Samtidigt har man bestämt sig för att storsatsa på att elektrifiera sitt modellutbud och [avser att investera över 300 miljarder kronor.](#)

Många av Stellantis 14 märken som Alfa Romeo, DS Automobiles och Lancia har redan förbundit sig till en mestadels eldriven framtid. Företagets vd Carlos Tavares kungjade dessutom i veckan att Stellantis ska lansera 20 eldrivna modeller inom de kommande 24 månaderna. Tio stycken ska vara rena elbilar, nio laddhybrider och en modell ska erbjudas med både helelektrisk och hybridiserad drivlina.

Nu avslöjar man att två av dessa kommer att vara en ny laddhybrid från Dodge som kommer nästa år och en helt eldriven bil från Jeep som ser dagens ljus 2023. Exakt vilka modeller det rör sig om avslöjades dock inte men ska man tro spekulationerna så är det Dodges SUV Durango som ligger närmast en elektrifiering.

I Jeeps fall sägs det röra sig om en mindre crossover som ska byggas i Polen och bli syskon med Fiat och Alfa Romeo, där den sistnämnda tros få namnet Brennero. Stellantis har redan meddelat planer på att investera i den polska fabriken i Tychy för att bygga elektrifierade fordon åt dessa tre märken.

21 PHEV AND BEV LAUNCHES OVER NEXT 2 YEARS STELLANTIS

Start of Sale	H2 2021	2022	H1 2023
Alfa Romeo			
Chrysler			
Citroen			
DS Automobiles			
Dodge			
Fiat/Abarth			
Fiat Professional			
Jeep			
Lancia			
Maserati			
Opel/Vauxhall			
Peugeot			
Ram			

20 electrified nameplates to be launched in next 24 months:
 10 – BEV only option
 1 – BEV & PHEV options
 9 – PHEV only option

Battery Electric (BEV)
 Plug-in Hybrid (PHEV)

August 3, 2021

H1 2021 RESULTS | 15

Karta över Stellantis planerade elektrifiering över kommande 24 månader.

Enligt kartan ser det dock ut som att vi kommer få vänta ett tag på elektrifierade modeller från Chrysler, Fiat/Abarth, Lancia och Ram.



Dodge Durango SRT 392 6,4 V8 Hemi AWD.



Tim Dahlbacka

6. CATL visar första generationen av natriumjonbatteri för elbilar.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-07-30.

Kinesiska CATL är världens största tillverkare och elbilsbatterier med de flesta biltillverkare som sina kunder. Men konkurrens om framtidens batterier är hård och utvecklingen sker på flera håll med olika tekniker.



CATL meddelar nu att de har tagit fram en första generation av ett natriumjonbatteri.

Tekniken bygger på samma princip som de idag vanliga litiumjonbatterier som sitter i de flesta elbilar. Natriumjonbatterier klassas som "nästa generation batterier" där litium är ersatt av natrium.

Nackdelen med natriumjonbatterier anses vara att de generellt har en lägre energitäthet än de mer konventionella litiumjonbatterierna.

CATL menar däremot att de lyckas kringgå det genom att använda andra anoder, utan att gå in på detaljer. Grafit, som används som anod i litiumjonbatterier, går inte att använda med tekniken men vilket material det rör sig om i de nya batterierna framgår inte.

För tillfället ska natriumjonbatterierna från CATL ha en energitäthet på 160 Wh/kg, men företaget uppges arbeta på att uppnå 200 Wh/kg i nästa generation. Där omkring ligger genomsnittet på de batterier som idag används i elbilar. Med solid state-batterier, som har en fast istället för flytande kärna, är betydligt högre siffror möjliga. Teslas chef Elon Musk har tidigare sagt att batterier med 400 Wh/kg är möjliga om tre till fyra år.

Enligt CATL ska det dessutom finnas flera fördelar med natriumjon-tekniken. Batterierna ska kunna laddas snabbt och prestera bättre vid låga temperaturer. Även vid kyla ned mot -20 grader ska batteriet kunna prestera med 90 procent kapacitet, menar CATL.

CATL menar också att batterierna går att kombinera med litiumjonbatterier genom en enkel anpassning av bilens energistyrning.

CATL säger att produktionen är tänkt att starta 2023. Då tekniken har mycket gemensamt med dagens tillverkning av litiumjonbatterier ska det även vara enkelt att ställa om produktionen.



7. Renault säkrar koldioxidneutralt litium.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-08-02.

Med strategin "Renaulution" vill franska Renault bli en mer modern, teknologisk och framförallt mer elektrisk biltillverkare. Tio nya elbilar ska lanseras till år 2025. Dessutom ska ett kluster av fabriker i norra Frankrike ska tillsammans utgöra "ElectriCity" och enligt chefen Luca de Meo bli Europas största hub för elbilstillverkning med 400 000 fordon per år.



För det behövs råvaror och Renault har nu ingått ett avtal med det tysk-australiensiska företaget Vulcan Energy om leveranser av litium. Med start år 2025 ska det unga företaget leverera mellan 6 000 och 17 000 ton litium från koldioxidneutral framställning i Tyskland, rapporterar bland annat Reuters.

Idag kommer majoriteten av litiumet i batterier från Asien eller Sydamerika. Vulcan Energy satsar istället på att utvinna materialet från nyupptäckta källor i Rhendalen i södra Tyskland.

Varmt vatten innehållande litium pumpas upp från djupt under marken med hjälp av geotermisk energi och orsakar därför inga koldioxidutsläpp.

– Vårt ekologiska och sociala ansvar står i centrum för "Renaulution" och det måste även gälla för de underleverantörer vi samarbetar med när vi vill skapa mervärde och sälja de mest hållbara bilarna på marknaden, sa Renaults inköpschef Gianluca de Ficchy.

Litium är något som Renault också kommer behöva i stora mängder. En del av fabriksklustret "ElectriCity" innefattar även batteritillverkning. Nyligen meddelade Renault att de ska bygga en batterifabrik i norra Frankrike tillsammans med kinesiska Envision AESC. Den ska till en början ha en kapacitet på 9 GWh årligen för att öka till 30 GWh år 2030.

Vulcan Energy räknar med att kunna utvinna stora mängder litium i södra Tyskland. Häromveckan säkrade företaget även ett avtal med en av världens största batteritillverkare, koreanska LG Chem.

Utvinning av litium i Europa ses som en framtidsindustri med potential. EU-kommissionen räknar med att enbart bilindustrin kommer göra att behovet av litium ökar med 18 gånger jämfört med idag fram till 2030.

8. GM fasar ut flera modeller – ersätter med nya elbilar.

PUBLICERAD: 2021-08-02.

Amerikanska General Motors, med märken som Cadillac, Buick och Chevrolet i portföljen, slog tidigare i år in på en kurs som innebär en snabb övergång till eldrift. Basen för det är den så kallade Ultium-plattformen som kan utrustas med 800-voltsarkitektur för snabb laddning och användas för modeller ända upp till stora Hummer EV.



Och det innebär stora förändringar för flera av tillverkarens klassiska modeller. Nu rapporterar branschtidningen Automotive News att General Motors de närmsta åren kommer att fasa ut ett stort antal modeller med förbränningsmotor och ersätta dem med elbilar.

Bland annat förkortas levnadstiden för Chevrolet Camaro med förbränningsmotor. Från att det tidigare hetat att den skulle byggas fram till minst 2026 rapporterar tidningen att en elektrisk ersättare nu är planerad till 2024.

Även modellerna Spark och Trax från Chevrolet ska försvinna ur programmet och istället ersättas av elbilar.

Cadillac har redan visat upp elbilen Lyriq som ska börja säljas tidigt nästa år. Utan att ange tidpunkter för lansering meddelas att Lyriq ska följas av eldrivna modeller som ersätter fossilbilarna XT4, XT5 och samt den suven XT6.

Men även de få eldrivna modeller som General Motors har idag kommer ersättas med nya modeller på Ultium-plattformen. Det handlar om elbilen Chevrolet Bolt samt den större versionen Bolt EUV som om två år får lämna plats för vad som beskrivs som en crossover-modell. Mer detaljer än så avslöjades däremot inte.

Utfasningen av modeller innebär stora förändringar som ändå är väntade. I slutet av förra året presenterade General Motors sina nya plan för elektrifiering som innebär 30 elbilar till år 2025.



Carl Undéhn

9. Premiummärkena Alfa Romeo, DS Automobiles och Lancia.

PUBLICERAD: 05 AUG 2021, KL 15:25.

Stellantis redogör för hur den elektriska framtidsvisionen ska se ut för tre av koncernens premiummärken. Lancia ska vara fullständigt elektrifierade till 2024 och från samma år ska DS Automobiles endast lansera elbilar, medan Alfa Romeo enbart ska erbjuda batterielektriska modeller i vissa marknader från och med 2027.



Många stora företag smider planer för hur man ska klara den omställning till fossilfritt som ser allt mer oundviklig ut. Jättekoncernen Stellantis är så klart inget undantag och bolaget har sedan tidigare hunnit meddela förslag på hur man tänkt ställa om. Bland annat ska man [investera över 300 miljarder kronor i elektrifiering av modellutbudet](#) och på nya slogans under de kommande åren.

Några av dessa kronor är öronmärkta för tre av koncernens så kallade premiummärken: Alfa Romeo, DS Automobiles och Lancia och Stellantis har nu avslöjat hur deras elframtid ska se ut. Tanken är att Lancia – som i dag enbart säljer modellen [Ypsilon](#) i Italien – ska bli 100 procent elektrifierade till 2024, vilket i praktiken kommer innebära att man om tre år kommer att erbjuda en mix av rena elbilar och hybrider. När det kommer till DS Automobiles ska märket enbart lansera elektriska bilar från och med 2024, men existerande modeller med förbränningsmotorer kommer inte nödvändigtvis att läggas ned bara för det. Planen för Alfa Romeo är att märket ska vara 100 procent batterielektriskt till 2027 i viktiga marknader som Europa, Nordamerika och Kina.

Alfas utbud består i dag endast av två modeller: [sedanen Giulia](#) och [suven Stelvio](#), men kommer att breddas nu när nya [suven Tonale](#) och en kommande helelektrisk crossover som spås gå under namnet Brennero är på ingång.



DS Automobiles ska enbart sälja nya eldrivna bilar från och med 2024.

Gemensamt för Alfa Romeo, DS Automobiles och Lancia är att de alla har haft det lite tyngre finansiellt de senaste åren, men efter att [Stellantis lovat att investera i alla koncernens bilmärken tio framåt](#) ges de båda italienska märkena möjligheten att (äntligen) få in lite nya produkter.

På tal om italienare ska Fiat göra comeback i Europas B-segment med en direkt efterföljare till halvkombin [Punto](#) som fasades ut 2018. Bilen kommer lansera 2023 och ska byggas på en "vanlig plattform", vilket innebär att kommer använda hårdvara som redan finns inom koncernen för att sprida ut kostnaden och snabba på utvecklingen.

Stellantis avslöjade även att Maserati planerar att hålla världspremiär för kommande [crossovern Grecale](#) under årets fjärde kvartal. Därefter kommer eldrivna modeller lanseras under 2022 och 2023.

Läs mer om Lancias framtid här:



Så ska Lancia återfå sin forna glans.



Tim Dahlbacka

10. Stort försäljningstapp för Volvo i juli.

Publicerad 2021-08-11 kl 10:42. (uppdaterad 2021-08-11 kl 10:51).

Minskade nästan nio procent jämfört med 2020.



Volvo Cars sålde 56.883 bilar globalt i juli – en minskning med 8,7 procent jämfört med samma månad förra året. Biltillverkaren skriver i ett pressmeddelande att minskningen framför allt är ett resultat av lägre försäljning i Europa.

Försäljningen i juli 2020 var också ovanligt hög, eftersom många marknader då öppnades upp efter lättade coronarestriktioner.

Under årets första sju månader som helhet ökade Volvos försäljning med nästan 32 procent jämfört med förra året. I juli presenterade företaget sitt [bästa halvårsresultat](#) i företagets 94-åriga historia.

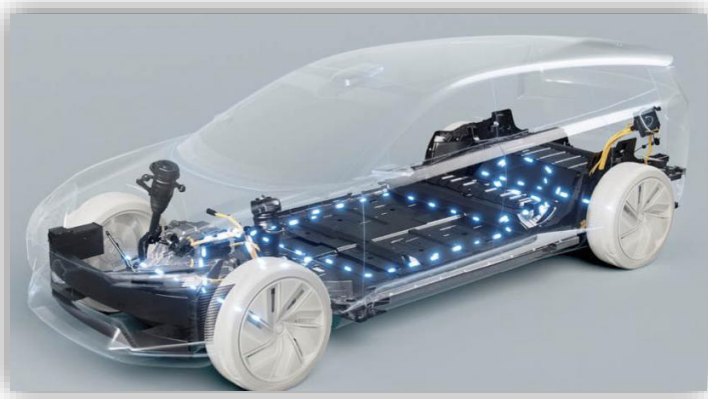
En dryg fjärdedel av alla bilar Volvo sålde i juli var laddbara. År 2025 ska hälften av försäljningen bestå av elbilar och hälften av hybrider – och från 2030 ska företaget bara sälja elbilar.

Det är alltjämt suvmodellerna XC60 och XC40 som är Volvos bästsäljare.



Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvos nya elbilslöfte: Räckvidd på 90–100 mil.



Historiska milstolpen: Volvo omkörd av Volkswagens elbil.



Nya rekordresultat för Volvo Cars.



Volvos besked: Snart är det bara elbilar som gäller.

11. Polestar vill fördubbla antalet försäljningsplatser.

PUBLICERAD: 04 AUG 2021, KL 14:59. TEXT TIM DAHLBACKA.

En expansion är i vardande för Polestar där 50 försäljningsplatser ska bli till 100 under 2021 och 100 bli till 200 under 2022. Det berättar företagets globala försäljningschef Mike Whittington i en intervju med Automotive News Europe.



Det finns storslagna planer för framtiden för Volvo Cars dotterbolag Polestar. Man siktar på att dubbla antalet försäljningsplatser under detta år och dubbla det ytterligare en gång under nästkommande år. Enligt försäljningschefen Mike Whittington ska detta vara genomförbart då man avser att expandera företagets verksamhet avsevärt. Vad som rymms inom begreppet försäljningsplats är ganska flytande när vi talar om Polestar.

Dit hör så kallade Polestar Spaces, märkets flaggskeppsbutiker som vanligtvis är placerade centralt i någon större stad som exempelvis Stockholm. Dessa finns även som pop-up-versioner som kan smällas upp tillfälligt i samband med ett större event eller liknande. En nyhet är Polestar Destinations som kommer att placeras på större områden utanför storstäderna där kunder också ska kunna få hämta och provköra sina bilar.

– Detta kommer att tillåta oss att sätta ett ännu större avtryck. Nu kan vi ha kvar våra Spaces i städerna samtidigt som vi har en mer traditionell bilhall utanför tätorterna där vi kanske kan ha ett större modellutbud och möjlighet att leverera och provköra bilarna medan du är där, säger Mike Whittington till Automotive News Europe.

Han anser att företaget har en stor konkurrensfördel gentemot andra märken genom att man har bättre koll på hur man säljer bilar online samt inte behöver fokusera på fasa ut förbränningsmotorer. Vanligtvis leder endast runt 8-9 procent av alla provkörningar till affär, men enligt Jonathan Goodman, vd för Polestar i Storbritannien, ligger Polestar betydligt mycket högre än så. Exakt hur mycket högre avslöjade han dock inte.

Nästa modell ut för företaget är Polestar 3.

– Vi tror att det finns en väldigt stor efterfrågan efter denna produkt och när den anländer kommer vi vara i en mycket bättre position när det gäller nätverk och infrastruktur, säger Mike Whittington.

12. Storvinst för BMW efter förlusten ifjol.

Publicerad 2021-08-11 kl 10:51 (uppdaterad 2021-08-11 kl 12:05). Text Magnus Kvandal.

BMW tjänar mer pengar än väntat.



BMW tjänade betydligt mer pengar än väntat under årets andra kvartal. Vinsten för perioden landade på 4,8 miljarder euro, motsvarande 49 miljarder svenska kronor.

Under samma period under coronaåret 2020 gjorde den tyska biltillverkaren en förlust på knappt 2,2 miljarder kronor.

Efter den oväntat stora vinsten i år höjer BMW sina förväntningar för resten av året, men varnar samtidigt för att [chipbrist](#) och höga råvarupriser kan påverka resultaten framöver.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Teslas vinstrekord: En miljard dollar.



Nya rekordresultat för Volvo Cars.



Efter krisåret – nu rusar både BMW och Mercedes.



13. Premiär: Morgan Plus Four CX-T – byggd för äventyr.

Av Wiggo Björck. Publicerad 2021-08-11, 16:20

Brittiska Morgan överraskar med en offroad-anpassad version av sin tvåsitsiga cab Plus Four som ska byggas i en mycket begränsad upplaga.



Morgan Motor Company är nog kända för många som den tillverkaren av den motorcykelmotoriserade [3 Wheeler](#) som likt deras bilar (med fyra hjul) sett mer eller mindre sett likadant ut sedan 1930-talet.

Men de senaste åren har det faktiskt hänt rätt mycket under skalet på Morgans bilar. 2019 lanserade man en helt ny modell, [tvåsitsaren Plus Six med en BMW B58-turboradsexa](#) och ett helt nytt chassi i aluminium istället för stål (men förstås fortfarande med förstärkningar i askträ som traditionen kräver) kallat CX.

Ifjol gick även dess (storleksmässiga) lillebror Plus Four (tidigare kallad +4) över till det nya CX-chassit och fick med BMW:s 2,0-liters turboradfyra B48 på 258 hästkrafter.

Äventyr över land

Tillsammans med företaget Rally Raid UK, som annars brukar bygga tävlingsbilar för det anrika Dakar-rallyt, har Morgan nu tagit fram en specialversion av Plus Four som anpassats för terrängkörning: CX-T.

Ett oväntat drag, får sägas, även om Morgan hävdar att inspirationen tagits från tidigt i märkets 111-åriga historia. Under 1900-talets tidiga hälft var trots allt asfalterade vägar inte nödvändigtvis normen och många tävlingslopp kördes därmed i både grus och lera.

MOTORNYTT

Motorn har lämnats orörd och likaså den 6-växlade manuella lådan. Den bakre [differenti-
alen](#) är däremot nu av samma sort som på BMW:s fyrhjulsdrivna xDrive-bilar och har tre distinkta körlägen; Det första heter Road som låter diffen helt olåst. Nästa är All-Terrain som ger en 45-procentig låsning och till sist finns All-Terrain Extreme som låser diffen helt så att lika mycket vridmoment skickas till båda bakhjulen.



En hel drös olika skyddsplåtar och förstärkta chassikomponenter har också monterats av Rally Raid som kommer göra slutmonteringen på samtliga Morgan Plus Four CX-T som byggs. Bland annat ökas man markfrigången 230mm med hjälp av coiloverstötdämpare från tillverkaren EXE-TC.



Sugen? Då gäller det att passa på. Endast åtta stycken Morgan Plus Four CX-T ska byggas. Exklusivitet kostar förstås och prislappen blir därmed 170.000 brittiska pund, eller ungefär 2 miljoner kronor, plus moms.

Eftersom det rör sig om en brittisk biltillverkare fick för övrigt Henry Catchpole och Carfection självklart förtur på att provköra Plus Four CX-T. Det (som vanligt) mycket välgjorda avsnittet som resulterade ser du här nedan:

FILM: <https://youtu.be/o8dWW5QwKDY>.



Rally Raids underredsskydd består av fyra skyddsplåtar och ett nytt avgassystem som anpassats för att ge bilen maximal markfrigång.



14. Rivian visar att elsuven R1S klarar terrängkörning.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-08-03.

Hur stor andel av alla fyrhjulsdrivna suvar som aldrig utsätts för mer än asfalterade vägar och stadstrafik är det ingen som vet. Men de flesta behöver nog inte klättra upp för 45-graderslutningar i vardagen.



Med pickup-modellen R1T och även suven R1S vill amerikanska Rivian ändå rikta sig till förare som är sugna på kombinationen av äventyr och eldrift. Det utannonserade egna laddnätverket i Nordamerika innefattar bland annat laddstationer i anslutning till populära utflyktsmål i naturen.

Och nu har företaget visat att deras elsuven R1S inte har några problem att ta sig upp även för branta sluttningar.

På sitt [twitter-konto](#) har Rivian presenterat en video där R1S klättrar upp för en nästan 45 graders lutning i Moaböknen.

Om även deras pickup R1T klarar klättringen framgår inte. Den ska börja säljas i USA i september och tidigare i veckan kom även nyheter om planer på en fabrik i Europa.

Brittiska Sky News rapporterade att Rivian för samtal med landets regering om att etablera en fabrik i närheten av Bristol. Där finns industriparken "Gravity" som beskrivs som ett campus för industrier som verkar för en "intelligent och ren framtid".

Brittiska regeringen är intresserad av att locka öka tillverkningen av elbilar i landet för att säkra jobben. Rivian kan därför räkna med stora statliga stöd för fabriken som uppges handla om en investering på en miljard pund, omkring 12 miljarder svenska kronor. Även Nissan meddelade nyligen att de bygger om sin brittiska fabrik för just elbilstillverkning.

Samtalen ska däremot ännu befinna sig på ett tidigt stadium, men enligt Sky News ändå föras på "ministernivå".



15. Nikola visar när deras eldrivna lastbil kör uppför.

AV WILLE WILHELMSSON | GÅR KL 21:00.

Inget fusk med nedförsbackar den här gången.



FILM: <https://youtu.be/3C3uQ10jo0k>.

Lastbilstillverkaren Nikola har släppt ett nytt klipp där man visar upp när en prototyp av deras eldrivna lastbil Tre kör upp för en backe med 12 procents lutning.

Det här kommer efter det att Nikola förra året blev påkomna med att ha fuskat i en produktvideo. Då visade Nikola upp när lastbilen körde för egen maskin på vad som såg ut att vara en raksträcka. I själva verket så rullade dock lastbilen utan egen motorkraft på en väg som lutade svagt nedåt.

Den fejkade videon tvingade Nikolas grundare Trevor Milton att avgå som vd för företaget och förra veckan åtalades även Milton för bedrägeri. Bedrägerianklagelserna kommer efter det att en åklagare ansett att Milton med den fejkade videon försökte föra investerare och andra bakom ljuset.



Nikola visar produktionsversionen av lastbilen Tre.

Nikola Motors vd avgår.

Nikola Motors tuffar på.

16. Nikolas grundare hävdade att Badger skulle ha dricksfontän – åtalas.

PUBLICERAD: 04 AUG 2021, KL 17:15.

Amerikanska Nikolas kommande pickup Badger har redan skapat stora rubriker. Bland annat efter företagets grundare Trevor Milton påstående om att bilen skulle komma utrustad med dricksfontäner. Ett påstående han hävde ut sig utan att konsultera företagets ingenjörer om det ens var möjligt att genomföra och nu riskerar Milton ett långt fängelsestraff.



Det var i fjol som det USA-grundade bilföretaget Nikola presenterade sin batteri- och bränslecellsdrivna pickup [Badger](#) – tänkt att konkurrera med modeller som [Ford F-150](#), [GMC Hummer EV](#) och [Tesla Cybertruck](#) som redan [tagit emot 1,25 miljoner förbeställningar](#).

[Nikola stämde för övrigt Tesla](#), inte på grund av namnet, utan för att man ansåg att Teslas eldrivna lastbil Semi var för lik deras egen kallad Nikola One, vilket man också fick delvis rätt för i domstol. Nu är man aktuella på nytt, den här gången ”tack vare” ett något ogrundat påstående från företagets grundare Trevor Milton, som nu står åtalad av amerikanska myndigheter.

Han uppgav nämligen att Badger skulle anlända med en dricksfontän inmonterad i bilen. I en tweet för drygt ett år sedan skrev Milton att Badger skulle producera ”fint, kallt och rent dricksvatten” och att bilen skulle kunna skapa sin egen spolärvätska till vindrutetorkarna. Efter att ha förhörts av amerikanska åklagare visade det sig att Milton hade gjort dessa uttalanden utan att veta om det ens var möjligt att genomföra.

Enligt åklagarna ska Milton ha, bara dagar efter att ha skickat ut tweeten, googlat om det gick att sätta in en dricksfontän i en vätgasbil. Han ska ha sökt efter ”om du kan dricka vatten från en bränslecell” på nätet. USA:s värdepappers- och börskommission, som står för åtalet, menar att Nikolas medarbetare ska ha blivit överrumplade av Miltons påstående då han inte konsulterat någon ingenjör kring möjligheten att installera en fontän i bilen.



Invändig vy av Nikola Badger – utan någon dricksfontän i sikte.



Åtalet gäller ett påstått bedrägeri där myndigheterna menar att Milton har konspirerat för att lura investerare att köpa aktier i Nikola och har gjort så genom missledande uttalanden om företagets produkter, teknik och framtida försäljningspotential. När aktien stod som högst räknades Trevor Milton till de 100 rikaste personerna i världen. Skulle han fällas riskerar han 20-25 år i fängelse.



Tim Dahlbacka

17. E10 i gammelbil.

PUBLICERAD 2021-08-02 kl 14:45



Fråga: *Det pratas ju om E10-bensinens påverkan på slangar och gummipackningar. Men det finns ytterligare ett problem. Den högre temperaturen gör att de stora motorerna lättare kokar. Den gamla bensenhaltiga bensinen var inte lika lättantändlig. Vad bör man göra? Skulle man kunna blanda i t.ex. 10% diesel i bensinen för att mera efterlikna den gamla? Ett projekt för Jim Lundberg...*

Mvh Arne

Svar: Frågan är alltså vad du bör göra med din gammelbil för att kunna köra den på E10. I bästa fall behöver du inte göra någonting. Jag rekommenderar dock att du gör en service på motorn, inklusive tändinställning och förgasarinställning.

Att motorer skulle koka lättare om de körs på etanol beror inte på bränslet. Det beror snarare på att motorn inte är rätt inställd. Kör du på E85 behöver du bestycka om förgasaren, annars får du fel bränsleblandning och motorn blir för varm. I sammanhanget är det även klokt att justera tändningen.

Etanol, och även metanol, gör snarare att motorn går en aning kallare, det vill säga om motorn är rätt inställd för bränslet.

Etanol är en produkt som är snäll mot material. Är en slang klassad för att tåla bensin tål den också etanol. Är en slang klassad för att tåla etanol är det inte säkert att den tål bensin.

Att blanda diesel i bensinen är inget jag kan rekommendera, det förvandlar inte E10 till något annat än just E10 med diesel i.

Jim håller för övrigt på och testar det nya bränslet. Artikel/artiklar om detta kommer i Classic Motor och då belyses även de olika bränslenas flyktighet.

Lycka till

Robert Gustavsson

Skribent



18. Är etanolen i bensinen skadlig för gummidetaljer? Dag 1.

PUBLICERAD 2021-08-03 17:25.

Den 1 augusti fick vi ett nytt bränsle i Sverige: E10. Detta är då bensin upplandat med 10 procent etanol. Men vad händer med gummidetaljer i våra fordon om vi tankar detta nya bränsle?



*Vad kommer att hända med våra gummidetaljer?
Är E85 mest elak - eller 95 oktanig bensin?*

När jag gick i yrkesskolan som fordonsmekaniker fick vi lära oss att etanol (sprit) är snällt mot de flesta gummisorter. Skulle man rengöra gummitätningar i bromssystem så var T-sprit i princip det enda som gällde. Senare test som vi gjort här på *Classic Motor* har bekräftat detta: sprit är snällt mot diverse gummisorter. Tilläggas bör att "gummi" är ett samlingsnamn för väldigt många material som egentligen bara liknar naturgummi (polyisopren) från gummiträd på ett vis: det är elastiskt.

En vanlig fråga som vi får är om etanolen i bensinen skadar gummit i bränslesystemet - alltså slangar, membran och o-ringar. Vi har gjort flera prov med olika gummisorter i olika bränslen och kommit fram till att ju **mer** etanol bränslet innehåller - desto **mindre** påverkan sker på gummidetaljerna.

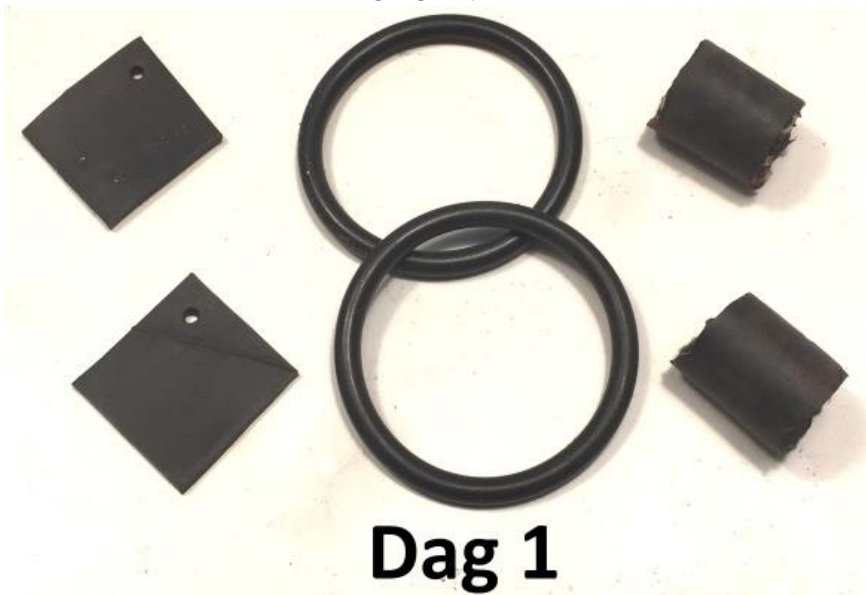
Nu ska vi göra följande experiment som ni får följa mer eller mindre i realtid. Vi har två glasburkar - en med E85 (85 procent etanol, resten bensin) och en burk med "gamla" 95 oktaniga bensinen som innehöll 5 procent etanol, resten bensin. Då har vi ett stort spann mellan mest och minst etanolblandning.

I dessa burkar har vi hängt ner tre gummidetaljer.

- En o-ring av nitrilgummi (NBR) som är ett vanligt material i packboxar och o-ringar som man hittar i motorer.
- En bit cykelslang med måtten 21 x 21 mm.
- En stump bensinslang.

Vad ska vi göra? Jo, en gång om dagen ska vi lyfta ur dessa detaljer och lägga ut bilder på dem här på hemsidan så ni får se vad som händer med dem. Är eventuell förändring långsam kan det bli en gång i veckan istället. Vi får se.

Nu kör vi - dag 1 är här!



Dag 1

Här är våra kandidater. Från vänster: en bit cykelslang, en o-ring av nitrilgummi samt en stump bensinslang.



...och här ska de tillbringa ett antal dagar framöver - E85 (85 procent etanol) samt 95 oktän (5 procent etanol).



Dag 1

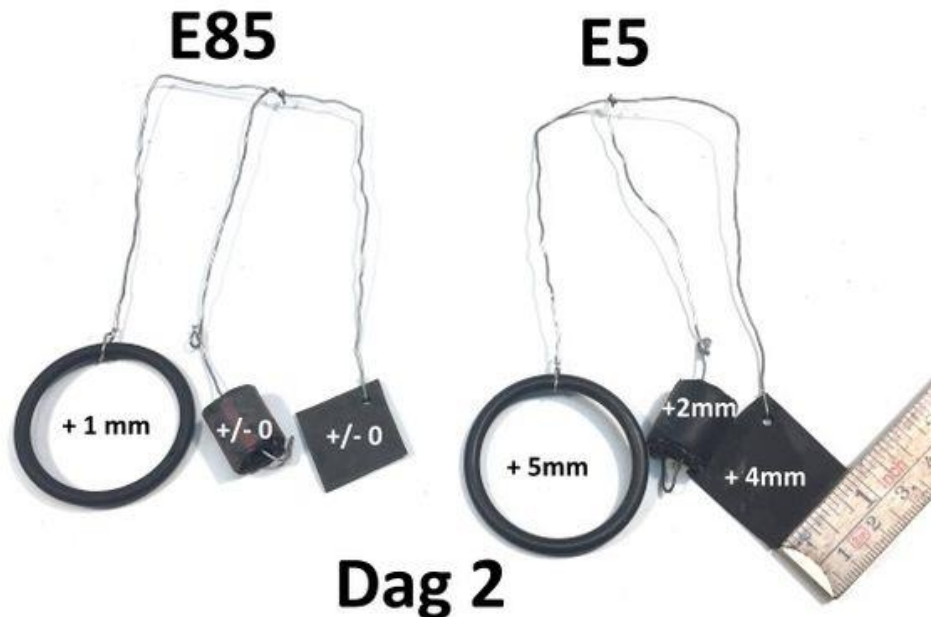
Gummidetaljerna hängs upp i ståltrådar. Den kvadratiska gummibiten till höger är 21 x 21 mm - än så länge. **Imorgon** får vi se om något har hänt.



Etanol vs gummi - Dag 2

PUBLICERAD 2021-08-11, 11:05.

Då har vi kommit till andra dagen i vårt lilla experiment då vi kollar vad som händer med gummidetaljer som fått ligga i E85 respektive E5.



Dag 2

Redan nu så har det hänt saker i burken med E5 (95 oktan). O-ringen av nitril (NBR) har ökat sin diameter med cirka 5 mm, den kvadratiska biten av en cykelslang har ökat från 21 x 21 mm till 25 x 25 mm och bensinslangen har ökat med cirka 2 mm i diameter.

När det gäller bensinslangen består den av två koncentriska slangar med textilarmering mellan dem och det är svårt att avgöra om det är den inre slangen eller höljet som har svällt - om nu dessa är av olika sorters gummi.

På andra planhalvan - burken med E85 - är det än så länge odramatiskt. O-ringen har ökat sin diameter med cirka 1 mm medan cykel- och bensinslangen är helt opåverkade.

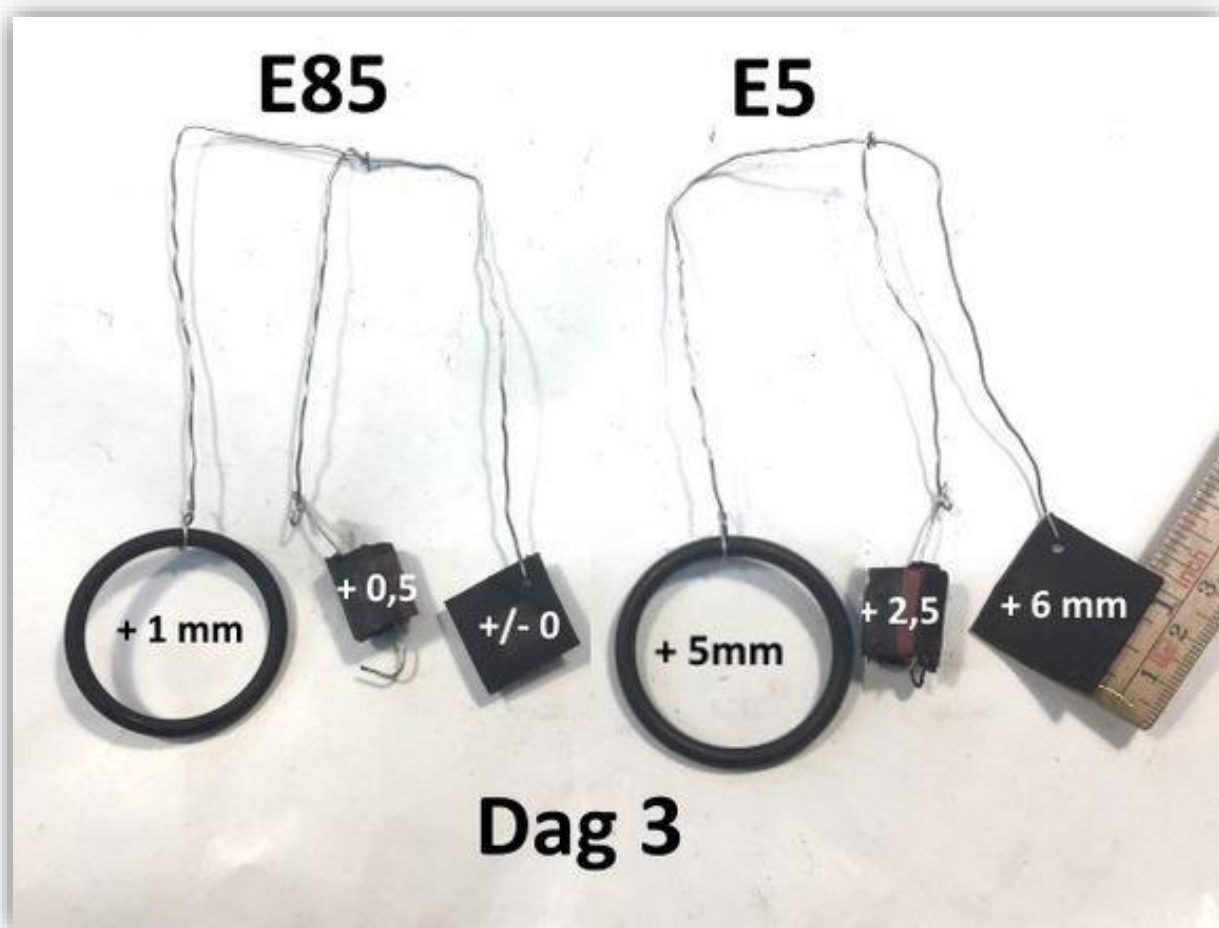
Spännande fortsättning i morgon!



Etanol vs gummi - Dag 3.

PUBLICERAD 2021-08-11, 11:54.

Dag 3 är här. Vad har hänt sedan igår?



Dag 3. Det är mest aktivitet i E5-burken (95 oktanic). Observera att alla mått utgår från de ursprungliga måtten hos respektive detalj som var: O-ring - 38 mm, bensinslang 13 mm samt cykelslang 21 x 21 mm) Den senare är nu uppe i 27 mm.

Vi börjar med E85: O-ringen står kvar på +1 mm. Bensinslangen har ökat med 0,5 mm. Cykelslangsbiten verkar trivas utmärkt i E85 och har fortfarande inte ökat någonting.

Och så var det E5: O-ringen har även här stannat i växten och ligger kvar på + 5 mm. Bensinslangen har ökat med 2,5 mm och cykelslangsbiten med hela 6 mm.

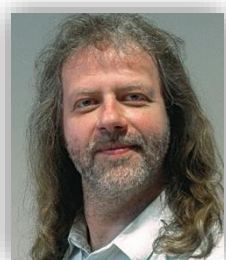
Observera att alla ökningar utgår från ursprungsmåtten.

Så här stora var detaljerna från början:

O-ringen: 38 mm (ytter)

Bensinslangen: 13 mm

Cykelslangen: 21 x 21 mm



Jim Lundberg

19. E 10 i mopeder och 125:or?

PUBLICERAD 2021-08-03 15:37. Text Jim Lundberg.



En liten obetydlig dekal på macken som avslöjar att man tankar E5 - alltså bensin med 5 procents etanolinnehåll. Bilden är tagen 2018.

Fråga: Hej Jim! Har tre frågor.

Fråga 1. Ny bensin i pumparna som heter E 10. Hur ställer det sig för oss som åker veteranmoppe och 125:or, går det bra eller ska jag/ vi satsa på E 5 ?

Fråga 2. Har en Yamaha Tr 1. 1000cc årsmodell 1981, Kan jag köra den E10 eller stökar det till sig med bensinslangar och förgasarmembran?

Fråga 3. Kan man med fördel köra moppar och 125:or på Aspen bensin?

Arne Persson. Delsbo

Svar: Frågorna handlar om det nya bränslet – som inte är så nytt. I Finland har man kört på E10 i tio år och här i Sverige har vi faktiskt kört på E5 i flera år. Nu har man alltså höjt etanolinnehållet med 5 procent till totalt 10 och nu kallar man bränslet för E10.

Vi tar dina frågor i tur och ordning:

1: Gör som du vill. Jag tror inte du kommer att märka någon skillnad – och knappast motorn heller. Möjligen att du inte låter tvåhjulingen stå med E10 under vinterhalvåret då etanolen kan dra i sig fukt från omgivande luft. Då är det bättre att avsluta säsongen med att tanka alkylatbensin – den är mer lagringsbeständig än vanlig 95 oktan och drar dessutom inte i sig fukt. Rent teoretiskt kan man behöva större huvudmunstycke, men troligen inte vid endast 10 procent etanol.

2: Om slangar och membran tar stryk så är det inte av etanolen, vilken är snäll mot gummi, utan av andra ämnen som finns i dagens bensin. Håll dig till 95-oktan med 5 procent etanol (som du förmodligen redan kört på) om du är osäker.

3: Ja. Alkylatbensin (Aspen är ett av alla fabrikat) fungerar väldigt bra i äldre fordon. Den bensinen är väldigt tålig mot ånglås vilket mer och mer blir ett problem hos äldre fordon vartefter bensinbolagen tillsätter nya och flyktigare ämnen. Däremot är det inte godkänt att köra bilmotorer på alkylatbensin då denna bensin inte uppfyller kraven på bränsle till bilmotorer. Men det är ju inte samma sak som att det inte skulle fungera. Fast alkylatbensinen är dubbelt så dyr som vanlig bensin.

Klassiker

20. Grattis Volvo 343 – 45 år!

Publicerad 2021-08-11 kl 14:30. TEXT Fredrik Nyblad.

Det var 1976 som Volvo presenterade sin nya småbil – du kan inte ana vad som hände sen!



Den kunde ha blivit Daf 77 – om inte Volvo blivit majoritetsägare i den nederländska personbilstillverkaren. I februari 1976 presenterades Volvo 343 med en motor på 1,4 liter från Renault och en steglös så kallad CVT-låda. Serietillverkningen kom igång i juni samma år.



Efter de första årens kvalitetsproblem fick 300-serien allt mer teknik-innehåll gemensamt med de andra Volvobilarna. Som årsmodell 1979 kom 343 med manuell växellåda och två år senare kom en version med den Skövdetillverkade B19-motorn.



*Först i mars 1991 avslutades tillverkningen,
då hade hela 1 139 689 exemplar tillverkats i fabriken i nederländska Born.*



Volvo 343 1976–81.



Volvo 343 1976–81.



Volvo 343 1981–91.



Volvo 343 1981–91.



Läs mer om:



[En rullande tillbehörskatalog.](#)



[Grovkörning med Remjohan.](#)



[Volvo 343 – redo för samlarmarknaden?](#)

21. Chevrolet C10 Pickup var en riktig arbetarklasshjärte.

Publicerad 2021-07-31 kl 6:02.

Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

En jänkepickup från förr är mer arbete än fritid i karaktären – precis som du själv?



Den smakligt glassfärgade Chevrolet C10 av 1968 års modell på våra bilder är lätt bedräglig i framtoningen – så här sommarnätta och nästan oanvända ser verkligen inte många av dessa det amerikanska samhällets stöttepelare ut längre. Nej, livsuppgiften för en riktig pickup har sedan snart ett sekel snarare varit att släpa, bära, dra och knega tills bucklor och repor och slitage blivit en naturlig del av exemplarets existens.





Chevrolet C10 1968

Sådana är de byggda, för att tåla allt. Eller var i alla fall, innan ett allt större mått av krom, plysch och allmän blingbling sipprade in i originalreceptet. I dag är en pickup från Ford, Chevrolet eller Dodge snarare en livsstilspryl än en livsnödvändighet.

Det mesta som tio år tidigare varit extrautrustning hade 1968 hunnit bli standard. Generation två som tillverkades 1967–1972 är för många själva urtypen för hur en amerikansk pickup bör se ut.

Slitstyrkan, stilen, enkelheten och bruksvärdet är fyra goda argument att börja leta efter ett exemplar. Här i Sverige är det enklast att välja Chevrolet, tillgången på delar är bättre än för Ford och Dodge och väljer du en version med V8 får du en av alla tiders mest pålitliga maskiner – för att inte tala om flest tillverkade; den klassiska Chevroletmotorn närmar sig 100-miljonerstrecket.

Enkelheten går igen i all mekanik och i inredningen. Rostskyddet var klent från fabrik men all plåt och alla balkar etc. är mycket kraftigt utförda. Bucklighet lite här och var får man acceptera, men inredningen ska förstås vara så fräsch som möjligt. På enkla versioner finns inte mycket som kan slitas ut – man sitter på en vinylbänk och i stort sett alla ytor runt omkring är naken plåt.

Arbetsvilligheten är finessen, det här är bilar som verkligen ställer upp på allt: plankhämtning, båtuppdragning, återvinningen – eller varför inte svänga upp på vd-parkeringen till ditt företag i en bil som signalerar mycket verkstad, lite snack?

Underhållet är enkelt, men försök hitta ett exemplar som inte tallats sönder av eftermarknadsgrejer. Original eller så nära som möjligt är den bästa, utslitliga stilen.

Läs också: [Volvo 740 i "paragrafversion" – trött och seg men bekväm.](#)

Nypris: Såldes inte i Sverige.

Motor: Rak sexa med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 4 093 cm³. Max effekt 155 hk SAE vid 4 200 v/min. Max vridmoment 235 Nm vid 2 500 v/min. V8 som tillval.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Treväxlad manuell låda. Rattspak. Automatlåda tillval.

Mått: Längd 490 cm. Tjänstevikt 1 760 kg. Tank 72 liter.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram dubbla triangellänkar, bak stel axel. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.

Bromsar: Trummor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 120 km/tim. Acc 0–100 km/tim 27 s.

Förbrukning: 1,3 l/mil.

LIVSCYKELN

1960 Chevrolets nya C-serie börjar säljas. De första åren med torsionsfjädring fram och panoramaruta.

1966 Nya säkerhetsbestämmelser gör att Chevrolet utökar standardutrustningen på sina lastfordon. Ytterbackspegel, vindrutetorkare, säkerhetsbälten och backstrålkastare.

1967 Generation två av C10 har färre pressveck, lägre huv och större sidorutor. Hytten sitter djupare över ramen.

1968 Fler blankdelar i fronten. Chevrolets tillvalslistor växer ordentligt med bland annat midjelister. Storblocksmotor på 396 kubiktum och 310 hk kan beställas.

1969 Modellen "Custom Sport Truck" får mycket krom, personbilslik inredning och extra ljudisolering.

1971 Reklamen riktar sig mer till unga. En pickup behöver inte vara en packåsa.

1973 När nästa generation C10 börjar säljas är det något så udda som en helt ny konstruktion. Mycket lite förutom drivlinorna ärvs från föregångaren. Generation tre byggs ända till 1987.



Klassiker

22. Vid bandet i Kopřivnice 1959.

Publicerad 2021-08-11 kl 7:12.

En sällsynt inblick i hur Tjeckoslovakiens förnämsta bil tillverkades.



FILM: <https://youtu.be/rk4zFzB7K48>.

Tatra 603 liknade inget annat när den visades upp 1956.

En representationsvagn för dignitärer, ambassadörer och samhällets toppskikt.

Dess särpräglade utessende talade om att här åkte inget vanligt folk.

Med små förändringar behålls originalformen ända fram till 1975. Första uppdateringen kom 1963 och den kallas då 603-2.

I praktiken innebar att många av bilarna på bilden togs tillbaka och fick en facelift.

Ny instrumentering, ändrad spårvidd och lite mer hästkrafter i motorn - det var billigare så än att bygga helt nya bilar.

Därför är det fortfarande svårt att bringa någon ordning i hur många bilar Tatra egentligen byggde. Siffrorna var säkerligen från början något friserade också.

Officiella siffran för modell 603 totalt är 20,422 bilar.

Läs mer om:



Reklamfilm för Tatra 603, i form av en nervkittlande biljakt.



Vintertator 1960.



Från Brno till Bryssel.



Mårten Carlsson

23. Fredagsfilmen: Kliv in i småbilen!

Av Jim Lundberg.

PUBLICERAD 2021-07-23, 06:00.

Hur tar man sig egentligen in i en liten bil? I filmen får vi svaret.



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



Jim Lundberg

BILSPORT

24. De Ridder oslagbar i elektrisk premiär.

Publicerad: 2021-08-02 07:37. Text: Thomas Lindberg.

BELGAREN Guillaume de Ridder, tidigare internationell mästare i RX2-klassen, var oslagbar när eldrivna RX2e debuterade i samband med VM-premiären i Spanien. De Ridder var snabbast i alla kvalomgångarna och vann sedan både sin semifinal och finalen.



Ingen av konkurrenterna rådde på Guillaume De Ridder i RX2e-premiären.

Tio förare från nio länder deltog. Svensk representant var jamaicanen Fraser McConnell som tävlade för Olsbergs-teamet och på svensk licens. Fraser var tvåa i kvalen och vann sin semifinal. Men en närkontakt med finnen Jesse Kallio förstörde alla chanser i finalen.

TOMOS

trip

En moped med pep och fräsig ungdomlighet. Högt ställbart styre, kromad framskärm, helkromad tank med verktygslåda och en sadel att bekvämt luta sig bakåt i — en fräck flott modell med samma kraftpaket som GT-modellen.

Finns i rött och ny raffig färg. Racing green.

SLUT