



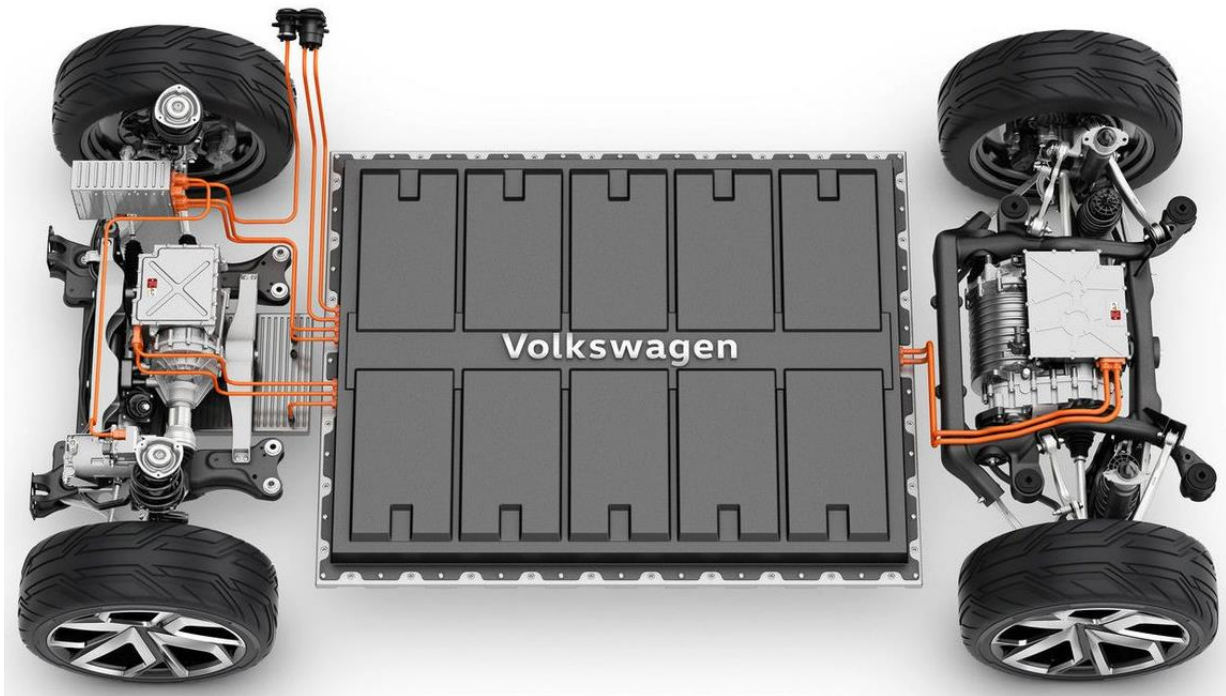
Austro-Daimler 22/86 "Prinz Heinrich" 1911-1914.

1. Snabbare laddning och 70 mils räckvidd med dagens teknik
2. Rivian ökar produktion och försäljning
3. Mercedes EQXX körde över 100 mil på en laddning
4. Felvänd takbox
5. AdBlue slutsålt på många ställen
6. Genesis X Speedium Coupe illustrerar lyxmärkets framtida elbil
7. Renault Arkana
8. Så tycker Top Gear om eldrivna Hummern
9. Husbilen som blir tre gånger så stor på ett knapptryck
10. Fiat Topolino gör comeback
11. Fiat 500
12. Citroën SM
13. Saab 99 Turbo förändrade bilvärlden
14. Ultimata ladugårdsfyndet en unik Saab
15. Saab 93 var den svenska tillverkarens första lyft
16. Rekorddyr Volvotraktor för 700 000 kr
17. Volkswagengruppens krav på F1

1. Snabbare laddning och 70 mils räckvidd med dagens teknik från Volkswagen.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2022-04-14.

Med lanseringen av Trinity 2026 och nästa generation av Volkswagens elbilar lovar tillverkaren ett steg upp med allt. Längre räckvidd, snabbare laddning och mer självkörning.



Men redan med dagens elbilsplattform MEB, som används till bland annat ID.3 och ID.4 samt Audi Q4 e-tron, Skoda Enyaq och Cupra Born, finns det utrymme för förbättringar.

Genom uppdateringen till mjukvara 3.0 kan modeller med det större batteripaketet ladda med 150 eller 135 kW, mot tidigare 125 kW.

To come: Enhancements in the MEB platform



Range

up to 700 km

Charging power

> 200 kW

Acceleration

about 5.5 sec. (w/ AWD)





Skiss av kommande Aero B.

Genom fortsatta förbättringar ska laddeffekten kunna höjas till över 200 kW. Det meddelade Silke Bagschick, marknadsföringschef för Volkswagens ID-modeller, under en presentation vid mässan Paris Electric Car Day.

Utan att gå in på detaljer sa hon också att Volkswagen siktar på att lansera modeller på MEB-plattformen som har en räckvidd på 70 mil. Om det även då handlar om ändringar i mjukvaran framgick inte. Volkswagen har tidigare sagt att även räckvidd är något som kan förbättras genom uppdateringar av mjukvaran.

Mer troligt är ändå att det handlar om ett mål för den kommande sedanen Aero B som ofta beskrivs som en eldriven Passat.

Med mindre luftmotstånd tack vare en slankare sedankaross än elsuvarna ID.4 och ID.5 är en räckvidd på 70 mil för Aero B ingen omöjlighet. ID.3 S Pro kommer idag drygt 55 mil på en laddning med ett batteripaket på 77 kWh, men den kommande sedanen kan eventuellt också få att ännu större batteripaket.

De fyrhjulsdrivna GTX-versionerna av Volkswagens ID-modeller ska i framtiden också komma iväg snabbare från ett rödljus. Accelerationen från 0-100 km/h ska sänkas till 5,5 sekunder, jämfört med de 6,3 sekunder som kommande ID.5 GTX klarar idag.



Carl Undéhn

2. Rivian ökar produktion och försäljning.

PUBLICERAD: 08 APR 2022, KL 16:37.

Den nya elbilstillverkaren Rivian har fått upp ångan under första kvartalet. Under årets första tre månader tillverkade man dubbelt så många bilar som under hela 2021. Kommer den på sikt att utmana Ford F-150 Lightning?



Eldrivna pickusen R1T utanför huvudentrén till Rivians fabrik i Illinois, USA.

Rivian meddelar att man under perioden januari-mars 2022 tillverkade 2 553 bilar i sin fabrik i Normal i Illinois, USA. Under samma period hann man med att leverera 1 227 bilar till kunder. Siffrorna ser inte mycket ut för världen, men jämfört med 2021 är det en stor ökning. Under förra året tillverkades nämligen bara 1 015 Rivian.

De flesta bilar som producerades under första kvartalet var pickup-modellen [Rivian R1T](#). Fabriken gör även en suvmodell, [R1S](#), men den tillverkas i mindre volym. Rivian skriver att tillverkningsvolymen är vad som har planerats.

”Dessa produktionssiffror är i linje med företagets förväntningar, och företaget tror att det är väl positionerat för att klara den förväntade årliga produktionen av 25 000 bilar” skriver Rivian.

Den prognosen förutsätter förstås att man ökar produktion kraftigt. De tre återstående kvartalen av 2022 ska man tillverka 22 500 bilar, vilket förutsätter att tillverkningsstakten ökar trefaldigt. Men det var bara några dagar sedan Rivian skyllde svårigheter att få upp tillverkningsvolymerna på [krisen i Ukraina](#).

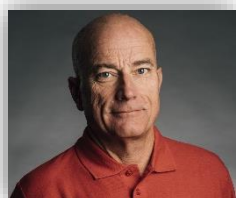


Eldrivna suven Rivian R1S.

Företaget sägs ha 80 000 beställningar som ligger och väntar. Målet är att tillverka 150.000 bilar 2023, och 200.000 bilar per år när fabriken är fullt utbyggd och intrimmad. Rivian planerar också börja bygga en ny bilfabrik i Georgia med byggstart sommaren 2022, med kapacitet på upp till 400.000 bilar. Bilarna ska enligt Rivian börja levereras från fabriken redan 2024.

Rivian R1T pickup, med ett batteri på 135 kWh och en räckvidd på 50 mil i amerikanska körcykeln, kostade från början 634 000 kronor (67 500 dollar) men har redan prishöjts till 742.000 kronor vilket har orsakat arga reaktioner från kunder på väntelistan. Som jämförelse kan nämnas att den mest sålda pickupen i USA, [Ford F-150](#), kostar från 280.000 kronor med bensindriven V6. Modellen alla väntar på, den helelektriska [F-150 Lightning](#), börjar på 375 000 kronor med minsta batteriet med räckvidd i amerikanska körcykeln på 37 mil. Med stora batteriet, med 51 mil i räckvidd i amerikanska körcykeln, är priset 680.000 kronor. Leveranserna börjar till sommaren.

Fotnot: Den amerikanska körcykeln är inte jämförbar med WLTP. I runda tal brukar WLTP-värdena för räckvidd vara tio procent högre.



Mikael Stjerna



3. Mercedes EQXX körde över 100 mil på en laddning.

Av Elias Medelberg.

Publicerad 2022-04-23, 09:00.

I början av året visade Mercedes upp deras radikala eldrivna konceptbil, Vision EQXX, som skulle klara över 100 mil på en laddning. Nu har man visat att det är möjligt.



*Mercedes EQXX ser sportig ut men den har inte mer än 240 hästkrafter.
Effektivitet är ledordet.*

Färden gick från Sindelfingen över Alperna, genom norra Italien och fram till målet Cassis i Frankrike. Körningen gjordes i "normal hastighet" och på autobahn låg man stundtals i hela 140 km/h.

Mercedes säger dock att man låg "nära hastighetsgränsen" på de andra ställena. Vilket tyder på att man kanske körde något långsammare än medelsvensson. Medelhastigheten på 87,4 km/h visar dock på att framfarten inte var speciellt långsam.

Resultatet är mäktigt imponerande i vilket fall som helst. Förbrukningen landade på otroligt låga 8,7 kWh/100 km. Snålast i vårt [75-milsrace med elbil](#) blev Tesla Model Y på 19,5 kWh/100 km. [Förra året var Model 3](#) den som drog minst med en förbrukning på 17,4.

För att säkerställa att allt gick rätt till var laddkontakten förseglad och en oberoende expert från TÜV Süd var med på resan.

Kunde kört ännu längre



Längs autobahn låg man sporadiskt i upp till 140 km/h.

I mål hade bilen kört 1.008 km och hade då runt 15 procent kvar i batteriet. Så ungefär 14 mil till hade varit möjligt utan att behöva ladda.

Den höga effektiviteten är möjlig genom ett lågt luftmotstånd. Mercedes EQXX har ett C_d -värde på 0,17. Det kan vi jämföra med uppdaterade Model S som enligt Elon Musk har ett C_d -värde om 0,208.

EQXX är dessutom väldigt lätt för att vara en modern bil. 1 755 kg gör den ungefär 150 kilo lättare än helt förbränningsmotordrivna BMW M3.

Batteriet är stort och har en kapacitet på 100 kWh. Eller ja, stort var kanske fel ord då Mercedes skryter med att de är 50 procent mindre än batteripaketet i [EQS](#), som dock har något högre energikapacitet.

Kolfiber och aluminium används förstås i massor på EQXX för att hålla nere vikten.

Tekniken i EQXX, [som vi skrivit mer om tidigare](#), kommer dyka upp i nästa generations elbilar från Mercedes om ungefär tre år.



Premiär: Mercedes Vision EQXX kommer över 100 mil på en laddning.

4. Felvänd takbox? Därför ska du INTE gå på elbilstrenden.

Publicerad 2022-04-23 kl 14:15.

Text Nils Svärd.

Elbilstrenden som går ut på att montera takboxen åt "fel" håll ska ge längre räckvidd. Men det innebär allvarliga säkerhetsrisker.



På olika internetforum florerar teorier om att en takbox blir mer aerodynamisk om den [monteras bakvänd](#). Först ut var en svensk Teslaägare som [gjorde ett eget test](#), och senare lanserade tillverkaren Autoform en ["bakvänd" takbox](#) som ska ge längre räckvidd i elbilar.

Kan det gälla alla takboxtyper? Vi körde en särskild testslinga längs E18 (tre mil enkel resa och tre mil tillbaka) med en låg, platt Thule Flow monterad åt fel håll. Det visade sig finnas viss sanning i påståendet. Förbrukningen sjönk något – men inte så mycket så det är värt säkerhetskompromissen. Frånvaron av krockskydd i takboxens akter gör att en slalomskida kan komma farande som en dödlig projektil ut ur boxen om olyckan är framme.

Vi vet inte heller något om hur lyftkrafterna påverkar bilens köregenskaper i högre farter. Därför vill vi å det starkaste betona vikten av att använda takboxen som den ska vara monterad.

Ett annat sätt att få mer packutrymme utan att höja energiförbrukningen är den senaste trenden med att montera en [lastbox på bilens dragkrok](#). Vi fann att både bensenbilen och elbilen fick något *lägre* förbrukning med lådan monterad än när bilen gick helt tom på teststräckan. Kanske minskar lastboxen den störande turbulensen som uppstår bakom en hög suvkaross?

LASTA PÅ TAKET ELLER DRAGKROKEN?

► Att låta takbågarna sitta på hela vintern kostar snabbt många hundralappar extra. En lastbox på dragkroken istället för takbox sänker energiförbrukningen avsevärt. Faktiskt snålare än helt utan last.



	Utan last	Takbågar	Takbox	Lastbox, dragkrok
Hyundai Ioniq 5 (El)				
Förbruk., 110 km/tim	22,9	24,0	28,1	22,7
Kostnad 100 mil, kr*	350/1260	370/1320	430/1550	350/1250
Räckvidd, mil	31,7	30,3	25,8	32,0

* Hemma-/snabbladdning.



	Utan last	Takbågar	Takbox	Lastbox, dragkrok
Nissan Qashqai (Bensin)				
Förbruk., 110 km/tim	6,5	6,8	7,8	6,3
Kostnad 100 mil	1380	1440	1650	1330
Räckvidd, mil	84,6	80,9	70,5	87,3

VÄNDA PÅ TAKBOXEN – MYT ELLER SANNING?

► En takbox blir faktiskt något mer aerodynamisk vänd bakochfram. Men den lilla fördelen kan INTE försvara säkerhetsriskerna med att vända på boxen. Boxens bakdel saknar i regel krockskydd och vi vet inte hur eventuella lyftkrafter påverkar köregenskaperna.



	Takbox rättvänd	Takbox bakåtvänd	Skillnad i räckvidd
Hyundai Ioniq 5 (kWh/100 km)	28,1	26,6	1,5 mil
Nissan Qashqai (l/100km)	7,8	7,7	0,9 mil

SÅ HAR VI TESTAT

- Snittförbrukning enligt färddator i konstant hastighet i 3+3 mils motorvägssträcka (en mätning per riktning) med farthållare efter GPS-justerad hastighet.
- Kupén inställd på 20°C och om bilen har körprogram har vi valt "Eco".
- Bilarna har körts utspridda och ej i karavan.
- Takbox: Thule Flow. Lastbox: Thule Onto. Takräcken: original från resp. märke med aerodesign.



Nils Svärd

5. AdBlue slutsålt på många ställen – beställningsstopp hos tillverkare.

PUBLICERAT 13/04/2022 AV MATHS NILSSON.

AdBlue är nu slutsålt på många bensinstationer och tillbehörsbutiker i Sverige, rapporterar kunder. Många har hamstrat dieselreningen. Dessutom har den stora tillverkaren Yara infört leveransstopp på AdBlue. – Sedan första april tar vi inte längre emot beställningar, uppger Yaras kundtjänst.



Den hotande bristen på dieseltillsatsen AdBlue tycks nu vara ett faktum. Kunder rapporterar till Carup att de åkt runt på 10-tals bensinmackar och tillbehörsbutiker för att försöka hitta AdBlue. Överallt har det varit slutsålt. Orsaken tros vara hamstring i kombination med att tillverkare infört stopp för nya beställningar.

– Jag var runt på ett 10-tal ställen, det var slut överallt. Till slut hittade jag i en butik, då tog jag fyra dunkar för att vara på den säkra sidan, uppger en kund för Carup.

Vissa försäljningsställen som Biltema har infört en maxgräns på fem dunkar AdBlue per kund. Hos vissa stormarknader är den enligt hemsidorna helt slutsåld.

De senaste månaderna har priset gått upp kraftigt på Adblue och det har varats för brist. Adblue tillverkas till stora delar av vatten och gas, vilket gjort att produktionskostnaden skjutit i höjden. Dessutom kommer en stor del av råvaran som behövs för att tillverka ämnet från Ryssland. Tillverkarna har minskat sin produktion, då det trots de höga priserna gjort att de sålt med förlust på grund av höga gaspriser..

Priset har mångdubblats. Men värre än priset är en hotande brist. Tar Adblue slut i Sverige blir 50 000 lastbilar, 10 000 bussar och 600 000 dieslbilar omöjliga att köra. Tar Adblue slut blir också var tionde personbil i Sverige stående. Yara som är en av de största tillverkarna uppger för Carup att de infört leveransstopp på AdBlue sedan den 1 april. Bensinkedjan OKQ8 manar dock till lugn. Hos dem finns det gott om Adblue än så länge.

– Vi har i dagsläget inga indikationer på brist från våra leverantörer. Dock kan det vara tillfälligt slut på enstaka stationer, säger kommunikationschef Karin Hellgren.



6. Genesis X Speedium Coupe illustrerar lyxmärkets framtida elbil.

Skriven av Kristofer Rask.

Publicerad 2022-04-23.

Hyundai-koncernens lyxbilmärke Genesis har visat upp ett nytt koncept som ska ge oss en förhandstitt på märkets riktning för elbilar framåt.



Konceptet Genesis X Speedium Coupe är en vidareutveckling av ett koncept som Genesis visade upp förra året.

– Den här bilen är en öppen vy va Genesis resa mot vår framtida elbilsdesign. Det här är inte bara utställningsbil. Det är en glimt av våra designprocesser när vi utforskar idéer för nästa våg av elbilar. En elbil som innehåller Genesis DNA, säger Genesischefen Luc Donckerwolke.

Det framgår inte om Genesis kommer låta X Speedium gå i produktion. Men en tidigare [silhuett](#) av Genesis modellprogram för de kommande åren inkluderar något som formatmässigt kan passa in på det här konceptet.

Genesis påbörjade förra året en nyetablering i Europa. Först ut är [suven Genesis G60 som ska lanseras under det här året](#). Målet är att erbjuda sex stycken eldrivna modeller till 2030. Då ska man också ha slutat att lansera nya modeller med förbränningsmotorer.



Kristofer Rask





7. Renault Arkana.

2022-04-04 kl 07:03.

Snygg och smart men körglädjen uteblir.



Nya Renault Arkana är den snyggaste bilen vi har sett från Renault hittills, men tyvärr är den rätt trist att köra.

Utseendemässigt ligger Renaults nya Arkana någonstans mittemellan en crossover suv och en sportig sedan i GT-stil. Markfrigången är hög samtidigt som vi gillar bilens sluttande bakparti. Vi testar RS Line-versionen av Arkana i hybridutförande med sportiga fälgar, dubbla avgasrör och en hel del extra påkostade detaljer invändigt.

Omdöme Betyg 3 av 5

En av de snyggaste bilarna vi har testat på länge men som tyvärr inte imponerar alls när det gäller körningen. Bilen känns överlag påkostad och välbyggd men MMI:t är för segt.

POSITIVT

Snygg och rymlig för klassen

Bra säkerhetsfunktioner

Billig att köpa och att äga

NEGATIVT

Klen motor

Högljudda motorer

MMI:t



Snygg och rymlig Renault

När vi sätter oss i förarstolen sitter vi bekvämt och kupén känns rymlig även om vi sitter väldigt nära medpassageraren. Även stolarna bak är bekväma med förvånansvärt bra benutrymme och okej takhöjd. Vår första tanke när vi såg bilen var att en vuxen person inte skulle klara av att sitta bak, men är du inte över 1,80 lång lär huvudet knappast ta i taket.

Du väljer mellan tre olika körlägen i den här bilen: Mysense, Eco eller Sport. Men bilens yttre bedrar dig. Det här är absolut inte en sportig bil att köra på något sätt. Oavsett körläge händer det inte mycket när vi trycker till på gaspedalen, även om motorn varvar högljutt så fort bensinmotorn aktiveras. Tänk en trött gammal Toyota Prius så får du en bild över körglädjen i Renault Arkana.

Det finns en EV-knapp i mittkonsolen men det är ytterst sällan vi kan köra på ren el utan det här är en klassisk hybrid-drivlina. Men vi noterar ett störande vinande visslande ljud som varvar upp och ned i samband med att bilen växlar till eldrift.

Bilen är annars hyfsat bra isolerad och komforten är god. Bilen går tryggt och säkert med bra förarhjälpmedel som till exempel adaptiv farthållare och aktiv lane assist. MMI:t känner vi igen sedan tidigare. Här finns en stående skärm som är ganska trevlig att se på men så fort vi ska swipa på skärmen blir vi påmind om samma fördröjning som i tidigare testade Renault modeller. Inte alls bra.

Den digitala mätardelen är snygg men här noterar vi snabbt problem med skyltavläsningen. Arkana läser ofta av hastighetsskyltar fel, betydligt oftare än andra bilar vi har testat.



Skärmen är rejäl men tyvärr är touchresponsen dålig och hela systemet lite segt.



Snittförbrukningen under testperioden hamnade omkring 0,55 l per mil, vilket är helt okej. Men att köpa en hybridbil idag som inte går att ladda känns lite omodernt även om det här är en bil som är ganska billig både att köpa och att äga. Det som framför allt sänker helhetsupplevelsen när det gäller Renault Arkana är den i vår smak för klena drivlinan och det sega MMI:t.



Baksätet är förvånansvärt rymligt.



Störande detaljer

En annan detalj som vi stör oss på är att ljudanläggningen alltid slås på automatiskt när vi startar bilen, oavsett källa. Det enda sättet är att sänka volymen manuellt till minimum om du inte vill slå igång radio eller något från din telefon varje gång du startar bilen. Det kan tyckas petigt att anmärka på den här detaljen, men vi lovar att det kommer att bli jobbigt i längden. Ljudanläggningen från Bose låter heller inte så bra som vi förväntar oss av ett premiummärke och handsfree-mikrofonen är riktigt dålig.

Fakta Renault Arkana RS Line

Tillverkare: [Renault](#)

Testad: Mars 2022

Pris: Från 333 900 kronor

Motor: E-Tech 145, 1,6-liters bensinmotor på 92 hk + el

Prestanda: 0-100 km/h på 10,8 sek

Toppfart: 174 km/h

Angiven bränsleförbrukning (WLTP): 0,49 l/mil blandad körning

CO2-utsläpp (WLTP): 108 g/km

Miljöklass: Euro 6

Fordonsskatt: 1 754 kr de första 3 åren, därefter 382 kr/år



Mikael Lindkvist
CHEFREDAKTÖR



Renault 4 CV 1954–61.

8. Så tycker Top Gear om eldrivna Hummern.

Av Mia Jacobs.

16 April, 2022.

Top Gear har testat den nya eldrivna Hummern, och faller pladask. Världens första elektriska supertruck får Top Gear-testarna att gå i spinn.



Hummer EV är ett kraftpaket med körglädje både i terräng och på vägen.

”Det är riktigt svårt att övertyga oss själva om att den här HEV faktiskt existerar. Men fordon som är så här kul kommer inte ut särskilt ofta”, skriver Top Gear.

Drygt 5,48 meter lång, 1,98 meter hög, drygt 2 meter bred och med en vikt på över fyra ton kan det inte vara annat än en Hummer. Men det är en Hummer med extra allt, [enligt Top Gear](#).

Så kul det går på fyra hjul

Med en 246 kWh batteripack och tre motorer (två i bak, en i fram) är det inte längre fråga om att vara affischnamn för klimatförnekare. Inte heller är Hummer EV designad som militärfordon för att sedan anpassas till civil användning. HEV är helt och hållet till för att ha så mycket kul som civilister kan ha på fyra hjul, [enligt Top Gear](#).

GMC har stoppat in det pånyttfödda Hummer-märket i sin befintliga organisation, så det behövs inga specialåterförsäljare längre. Hummer kommer att säljas där andra GM-premiumtruckar finns.



Interiörens designelement har inspirerats av Apollo 11:s månlandning.

Apollo 11-tema

På lite över två år har teamet designat och utvecklat Hummers nya EV-truck. Trots den korta tiden är den enligt Top Gear "dränkt i design-påskägg" och detaljer. Utgångspunkten är Apollo 11:s månfärd, och referenserna finns överallt. Från kartor av Stillhetens hav där Apollo 11 landade på dörrarnas högtalare till grafik av HEV som kör på månens yta på skärmen.

Svängradie som Tesla Model 3

Det ett kraftpaket man kör. Första upplagan av HEV har 1 000 bhp och drivlinan ska ge 1.000 hk att leka med. Räckvidden anges till motsvarande dryga 56 mil, och med 800 volts snabbladdning [tillfredsställer det Top Gears testgång.](#)

Därtill kan luftfjädringssystemet höja fordonet knappt 41 cm och gå ned så lågt som till lite drygt 20 cm. På vägen kan HEV svänga i samma radie som en Tesla Model 3, och 0-100 går på 3,1 sekunder, [enligt Top Gear.](#)

Marknadens bästa självkörning

Med SuperCruise hands-free kan Hummer EV till och med byta fil alldeles själv, och det självkörande systemet är enligt Top Gear ett av de bästa på marknaden just nu. Ute i terrängen använder Hummer EV de 18 olika UltraVision-kamerorna för att ta sig upp på trånga stigar utan blinda fläckar, och som ett fordon hälften så stort. [Lättkörd och fantastiskt rolig är betyget – även om den "äter batteri som en liten stad"...](#)

Priset för Hummer EV Edition 1 är 110 000 dollar, just över miljonen kronor. Vål värd pengarna, [tycker Top Gear efter provkörningen.](#) Spekulanter får dock vänta på nästa utgåva – de 66 000 exemplaren är redan bokade.

Läs även: [Läcka: Tesla Cybertruck görs om – se bilderna.](#)

Läs även: [Hummers nya elpickup – i SUV-version.](#)



Supertrucken är slutsåld, med 66 000 exemplar bokade.



Hummer EV är en supertruck som tar sig fram överallt.



Mia Jacobs



9. Husbilen som blir tre gånger så stor på ett knapptryck.

Av Anders Nilsson.

2022-04-23

Expanderar till 12 kvadratmeter på en minut.



Husbilen kan expandera från fyra till 12 kvadratmeter.

FILM: <https://youtu.be/iaZhrvqCcf4>.

Nu går det att köpa en husbil, stor som en skåpbil. När du har parkerat fordonet, blir den genom ett knapptryck, tre gånger så stor.

Ibland dyker det upp annorlunda husvagnar och husbilar på Bytbil. I september förra året skrev vi om [Volkner Mobil som lanserade den nya modellen Performance S](#). Den hade ett extra garage, där man kunde parkera sin [Bugatti Chiron](#), eller någon annan bil för den delen. Vill man ha något mindre, fanns i stället [Hike 100 som Winnebago Industries](#) lanserade i oktober. Husvagnen är 2,1 meter bred och 4,8 meter lång.

En annan typ av husbil kommer från det franska företaget [Beauer](#). Modellen heter 3XC. Den cylinderformade kapseln kan placeras på en skåpbil från [Volkswagen](#), [Renault](#), [Peugeot](#), [Fiat](#), [Mercedes](#) eller [Iveco](#). Dock kräver det en chassihytt med ett plant golv. Men det fiffiga är att den kan expandera när fordonet har parkerats.

Kan expandera till 12 kvadratmeter

Cylindern expanderar fyra till tolv kvadratmeter, och är designad att tillhandahålla fyra personer. Företaget använder sig av teleskopprincipen, som gör det möjligt att expandera två moduler horisontellt för att öka utrymmet. Allt som allt tar det cirka en minut att fälla ut cylindrarna. Alla möbler fälls automatiskt in- och ut. Det finns ett kylskåp på 120 liter, och 19 liter med rent vatten.

Inuti finns ett kombinerat kök/vardagsrum där upp till fem personer kan vara. Det är två av modulerna som sitter ihop. Där finns även en mikrovågsugn, diskbänk, och kokplatta. Den tredje modulen är ett sovrum, där en dubbelsäng får plats. I utrymmet mellan köket och badrummet finns badrummet. Som tillval finns en dusch.

Andra tillval som bland annat finns, är värme som värms upp elektriskt eller med gas, ekologisk toa, cykelställ, och solpaneler.

Är man intresserad av att köpa en, kostar de från 66 900 euro, motsvarande 690 370 svenska kronor.

Relaterade artiklar:



Efterfrågan på begagnade husbilar ökar kraftigt.



Lyx-husbilen som designats av Porsche.



Skåpbilar säkerhetsklassas för första gången.

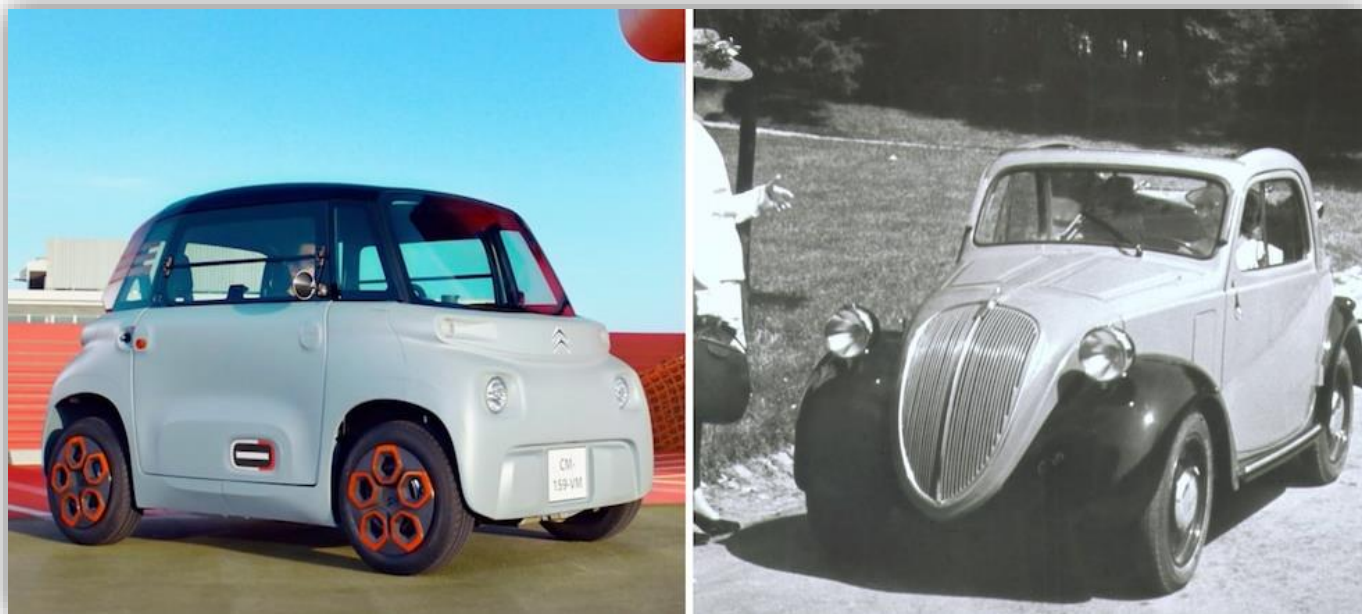


Som ett femstjärnigt hotell på hjul.

10. Fiat Topolino gör comeback.

PUBLICERAD: 16 APR 2022, KL 13:00.

Ytterligare ett klassiskt Fiat-namn kommer ut på marknaden efter succén med 500. Men bilen blir inte som man kan föreställa sig. Den kommer att baseras på Citroën Ami.

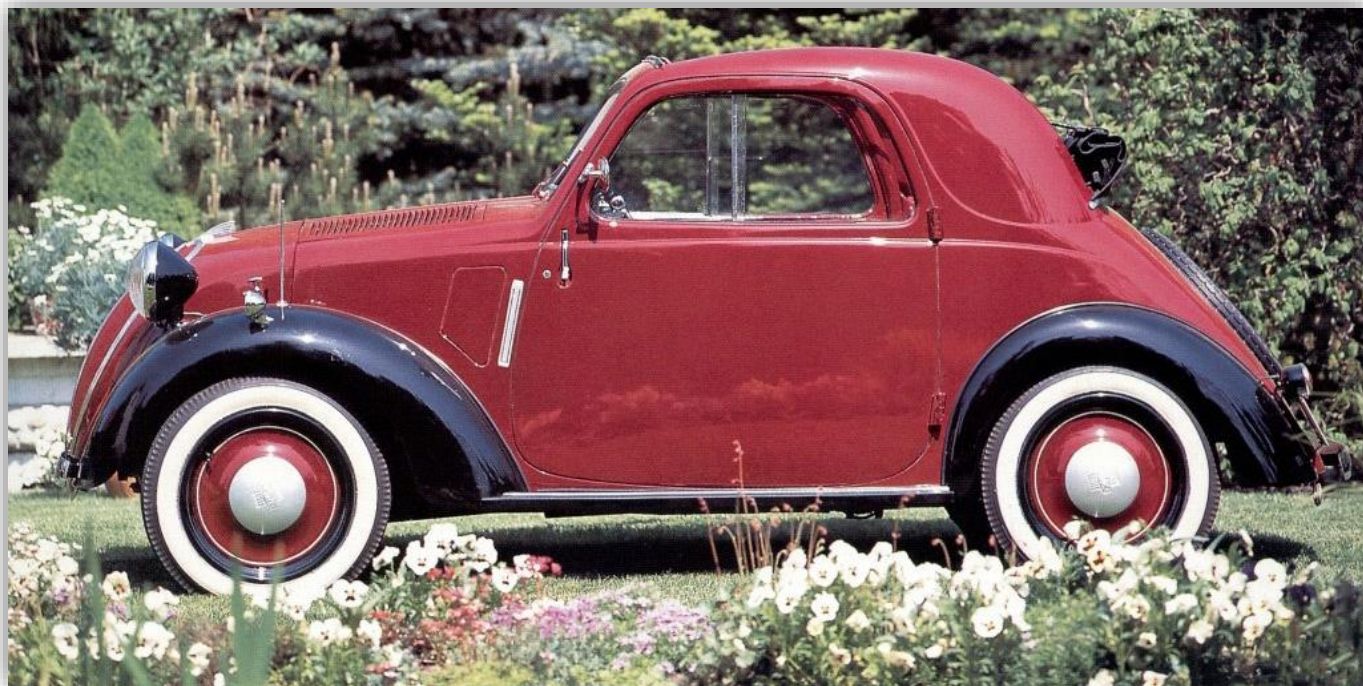


Retrobilen [Fiat 500](#) lanserades 2007 och har blivit en succé. Frågan är var Fiat hade varit i dag utan den modellen. Snart kommer ett annat klassiskt Fiat-namn göra comeback: Topolino, alltså smeknamnet för första versionen av 500 – lanserad 1936.

Det är [Automotive News](#) som först har rapporterat i ärendet, något offentligt uttalande har ännu inte gjorts men bilen ska redan ha presenterats för utvalda återförsäljare och väntas komma i produktion nästa år.



Citroën Ami kom först – här ses Opel Rocks-e.

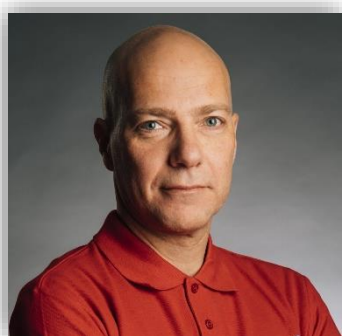


Fiat Topolino – originalet, dock utan canvastak.

Det handlar emellertid inte om någon regelrätt nytolkning av originalet, det inte heller frågan om en helt ny bil. Fiat ingår i [Stellantis-koncernen](#) och där finns sedan tidigare modellerna [Citroën Ami](#) och [Opel Rocks-e](#) som nya Topolino blir en version av. Bilen kommer dock att få unika drag som ett canvastak – precis som originalet.

Nya Topolino är med andra ord en eldriven mikrobil mindre än förlagan och långsammare. Tekniken väntas bli den samma som för Citroën Ami och Opel Rocks-e med en elmotor på åtta hästkrafter vilket ger en topphastighet på 45 kilometer i timmen. Räckvidden på en laddning är 7,5 mil.

Nya Topolino väntas komma ut på marknaden 2023.



Peter Klemensberger



11. Fiat 500: Chockerande liten och själfull skönhet.

Publicerad 2022-04-16 kl 06:15.

Text Claes Johansson.

BACKSPEGELN.

Fiat 500 är bilen som fick det moderna Italien på hjul. En bil för massorna och de allra smalaste gränderna, tillverkad mellan 1957 och 1975.



Den är liten. Chockerande liten när du ställer dig bredvid den, inte ens tre meter lång och lite drygt 1,3 meter bred. Ändå rymmer den en färsk kärnfamilj och lite bagage.

Den gjordes av en berömd konstruktör – Dante Giacosa. Ett geni som behärskade massproduktionens krav på standardisering men också förstod att tolka de breda folklagens behov och drömmar. Resultatet blev en reducerad bil, men ändå en bil på riktigt. Ingen pappig motorcykelbil med dödslängtan i varje manöver. Och det bästa av allt. Han gav Fiat 500 en själ.

Giacosa hade förmågan att våga tänka nytt när han skulle förnya 1930-talets Fiat 500 Topolino, som han också var pappa till. Den nya fick en luftkyld tvåcylindrig radmotor bak, med toppventiler. Och en självbärande kaross som gav mer utrymme för de åkande.

Ändå kom Fiat 600 före med konceptet, 1955. Men någon ställde sig alltså upp på ett styrelsemöte och menade att det absolut behövdes en ännu mindre modell än den tre meter och 20 centimeter långa 600! Och antagandet var helt riktigt: "Nuova 500" kom att tillverkas i 3 427 648 exemplar.



Enkelt och prydligt, Fiat 500 är en snillrik ingenjörprodukt med fin kvalitet i de enkla detaljerna.

Sommaren 1957 kom den som 1958 års modell. Omdömena var goda. I Stora Bilboken 1958 karaktäriseras accelerationen som "ytterst obetydlig", men man lovordade köregenskaper och fjädring. En 500 De luxe kostade 5 043 kr, 1 532 kr mindre än en VW Typ 1. Modellen såldes regelmässigt i Sverige bara till 1961.

Den är klart peppig att köra. Ett halvt ton med körglädje inklusive den osynkade lådan. Direkt styrning, rusig och fin motor, men slö. Vettiga bromsar. Även långa personer får plats, men hu så liten man är bredvid långtradarna. Fiat 500 är en av få bilar som ser snygg ut även med lite sjavig lack och bucklor. Fenomenet omfattar även Citroën 2CV. Slängigt kontinentalt sådär. Helrätt!



Får du hastighetsmätaren att bottna är du på väg utför Åreskutan.



FIAT 500 DELUXE 1960

Nypris: 5 260 kr.

Motor: Rak tvåcylindrig fyrtaktare, överliggande kamaxel och toppventiler. Fläktkylning. Volym 479 cm³. Max effekt 21 hk SAE vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor bak, bakhjulsdrift. Fyrväxlad låda. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 184 cm. L 297/B 132/H 133 cm.

Tjänstevikt: 570 kg.

Fjädring/hjulställ: Individuella upphängningar, fram tvärställd bladfjäder och överliggande tvärlänkar, bak skruvfädring i vinkel-arm. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Trumbromsar fram och bak.

Fartresurser: Toppfart ca 95 km/tim. Acc. 0–80 km/tim 43 s.

Förbrukning: 0,45–0,75 l/mil.

LIVSCYKELN

1957 Uppföljaren till 500 Topolino introduceras och får heta 500 Nuova (N). Den har 13 hästar ur 479 kubik och en sportversion presenteras på 21 hästar.

1960 500:an blir något snär fyrarsitsig med plats för lite mer bagage tack vare att motorn lutas ner. Modellen heter Giardiniera. Samma år introduceras 500D med 499 kubik och 17,5 hästar, större bakljus och vevbara sidorutor som standard. Nu går det att komma upp i 100 km/tim.

1965 får dörrarna gångjärnen i framkant och tilläggsbokstaven blir 500F. Kanvastaket görs lite mindre och omfattar inte bakrutan. Större vindruta och bekvämare säten. Så här långt har 640 000 bilar tillverkats.

1968 En lyxversion "L" införs med mer påkostad inredning och extra krom.

1972 Sista versionen, "R". Inga andra varianter. Nu lyfts (den luftkylda) motorn över från 126, alltså 18 hästar ur 594 kubik.

1975 Tack och adjö. Men Fiat 500 är en bil med evigt liv.

12. Citroën SM.

Av Gran Turismo -24/02/2019.

Ingen annan bil är som Citroën SM – på gott och ont. Ett för hastigt utvecklingsarbete och en oljekris tog livet av en av världens mest vågade bilmodeller.



I en tid när alla bilar – nästan oavsett tänkt användningsområde – säljs på "sportighet" och "dynamik" kan det vara svårt att tänka sig att bilkonstruktörer kan ha ett helt annat fokus under när de tar fram en ny bil. Och då tänker jag inte på kostnadsbiten.

Citroën var efterkrigstidens kanske allra djärvaste bilföretag, med högre i tak på konstruktions- och designavdelningen än någon annanstans i bilvärlden. Chocken efter presentationen av den osannolika DS i Paris 1955 höll i sig långt in på 1960-talet och än i dag upplevs bilen futuristisk och ganska tekniskt avancerad.

"Paddan" hade inte byggts med ett uns av tanke på "dynamik", utan istället med total tonvikt på komfort och förfining. Prestandamässigt var den medelmåttig, om ens det. Citroën stod på två spretiga ben på 1960-talet med den lilla storsäljande 2CV och stora "Paddan".

Man behövde något mitt emellan, men ledningen ansåg också att märket skulle må bra av en bil som kunde krydda med en nypa prestanda, och ännu mer flärd.

I slutet av 1960-talet sålde Citroën 26 procent av sina aktier till Fiat, och för pengarna satte man igång en expansion, som bland annat innebar att man köpte Maserati i Bologna som då var illa ute finansiellt. Den affären utgjorde katalysatorn till det projekt som debuterade som Citroën SM i Genève 1970.

Grundkonceptet var att använda så mycket teknik från DS som möjligt, inklusive centralhydrauliken som hanterade både fjädring, bromsar och styrning och som egentligen var grunden till dessa bilars så egensinniga karaktär.



Citroëns motorkonstruktör Walter Becchia hade misslyckats med sin boxersexa som var under utveckling, men med Maserati ombord fanns plötsligt skarp motorbyggarkompetens tillgänglig, i synnerhet för en snabb Grand Routière som SM var tänkt att bli.

Kanske man överskattade kompetensen en smula, eftersom Maseratis chefsingenjör Giulio Alfieri bara fick några veckor på sig att ta fram en drivkälla med några tydligt begränsande krav: den skulle vara extremt kompakt och lätt, och inte på mer än 2,8 liters volym (på grund av franska skatteregler).

Alfieri hade ingen annan möjlighet att möta sin deadline än att modifiera Maseratis redan existerande V8-motor, vilket i och för sig inte var något nedköp eftersom det var en mycket lätt, fyrkams aluminiummotor. Vinkeln mellan cylinderbankarna, 90 grader, var idealisk för en V8 men skapade ojämn tändföljd i en sexa.

Formen, formellt tillskriven Citroëns chefsformgivare Robert Opron, men med signifikant bidrag från forne Buick-designern (!) Henri Lauve, var väl så provokativ och kontroversiell som någonsin en Citroën tidigare, och SM väckte nästan samma sensation i Genève 1970 som DS hade orsakat i Paris 15 år tidigare.

Korsningen av fransk avantgardism och italiensk motorbyggarkonst föreföll helgjuten. Äntligen kunde alla bilälskare njuta av den sublima och helt unika upplevelsen av att köra en framhjulsdriven "Grand Hydraulic" Citroën med en kraftkälla från en av världens mest meriterade motorbyggare.

SM var en bil som erbjöd superkomfort i hög fart för fyra åkande och deras bagage med ett minimum av ansträngning – en lika delikat som unik körupplevelse. Toppfarten var hög – 225 km/h – och mer en produkt av lågt luftmotstånd (C_d 0,34) än motorstyrka. Visserligen var 170 hästar rejält mycket effekt i en Citroën, men accelerationen åstadkom knappast någon andnöd hos de åkande.



Intresset visade sig hur som helst snabbt i orderböckerna. Trots att priset var i nivå med konkurrenter som BMW 3,0 CS och Mercedes 350 SLC, såldes nästan 5 000 bilar under det första produktionsåret.

Men allt var långt ifrån frid och fröjd hos Citroën, trots de relativa framgångarna med SM initialt. Att den vackra Maseratimotorn fick en del kritik för sin ojämna gång var en sak, men när motorerna började rasa ute på landsvägarna var måttet rågat. Konstruktionen var bristfällig på flera områden, både kamdrivning, tändning och oljepump visade svaghets-tecken.

Vintern 1973 hade inte bara försäljningen av SM rasat till en tiondel av den ursprungliga, Citroën förlorade mycket pengar (inte minst på sitt dödfödda wankelprojekt) och OPEC drog ur pluggen ur oljeförsörjningen vilket ledde till ransoneringar i hela västvärlden. FIAT måste ha känt vad som komma skulle, och sålde kvickt sin andel i företaget som inte kunde klara sig på egna meriter utan gick i konkurs 1974.

När Peugeot tog över Citroën 1975 var ett av de första offren ägandet i Maserati, och 1975 såldes de sista 115 redan tillverkade bilarna. Motorn överlevde dock ett tag till i Maserati Merak, där den i modifierad form trivdes riktig bra.

Totalt byggdes 12 920 Citroën SM, en hel del såldes i USA där modellen lite sensationellt blev vald till årets bil 1972 av Motor Trend. I USA såg lagkraven till att den hade runda strålkastare istället för originalets läckra ramp med sex rektangulära Cibiélampor.

I USA såldes den även med automatlåda från Borg-Warner och en lite större motor på 3,0 liter, en kombination som kanske bättre matchade bilens i övrigt så avslappnade karaktär.

Den relativt stora serien gör SM förvånansvärd överkomlig idag för den som vill uppleva en bil som har byggts under en tid när många bilmärken fortfarande hade distinkta karaktärer. En del mer provocativa än andra.

Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i GranTurismo Magazine nr.9 2011

13. Saab 99 Turbo förändrade bilvärlden.

AV MATHS NILSSON.

PUBLICERAT 10/04/2022.

Saab 99 Turbo är drömbilen som förändrade bilvärlden. När den kom för 44 år sedan hade inga vardagsbilar turbo – idag har varenda bil turbo. Nu säljs ett fint exemplar av Saabs historiska modell [på auktion](#) – och tros gå för en stor summa pengar.



FILM: <https://youtu.be/k-HyjRroEMo>.

Bilen gjorde sensation när den visades upp på Franfurtsalongen för 45 år sedan. Turbo okänt för de flesta även om Porsche och BMW hade använt det på sina dyraste modeller. Men Saab var först med turbomotorn på vardagsbilar genom Saab 99 Turbo. Motorn förvandlade Saabs lilla fyra till en riktigt vass maskin med ketchup-effekt när turbon började ladda för fullt.

Biltidningarna hyllade bilen och Saabs stjärna steg på bilhimlen. Bilen toppade nästan 200 km/h med sina 145 hästkrafter, vilket var något oerhört för en familjemodell på 1970-talet. Vid den här tiden hade så gott som alla motorstarka bilar sex eller åtta cylindrar och sörp-lade bensen. Saabs turbo gjorde att bilen inte drog mer än en vanlig fyra vid vanlig körning, turbo kopplades in enbart när den behövdes. Idag är bilden en annan: Det är mycket ovanligt att en ny bil inte har turbo.

Saab 99 turbo har idag blivit en väldigt åtråvärd samlarbil och det finns inte mer än några hundra bilar kvar i Sverige. Nu finns chansen att köpa ett riktigt välbevarat exemplar av den historiska och åtråvärda modellen på auktion.



Bilen har delvis levt sitt liv utställd i bilhallen hos en Saabhandlare, där den renoverades och fick en ny lack. Den har haft många ägare genom åren, men är ändå i fint skick. Den har de klassiska Inkafälgarna och en tidstypisk jalusi för bakrutan ingår.

Köparen får också den klassiska turbomätare stående på instrumentpanelen, något som var standard på modellen. Priset på gamla Saabar har ökat otroligt snabbt de senare åren, och [Bilwebauctions](#) som säljer bedömer att priset blir omkring 200 000 kronor.

– En skön grön Saab 99 Turbo med matchande klädsel. En drömbil för många i ett mycket bra skick, uppger [auktionsbolaget](#).



Uppdatering: Det vinnande budet landade på **320 000** kronor.



14. Ultimata ladugårdsfyndet – unik Saab.

Av Anders Nilsson 27 dec. 2021.

Stått undangömd i över 40 år.



Den här Saaben har endast sju kilometer på måtarställningen.

Den har stått i en lada i över 40 år sedan den levererades dit som ny. Nu säljs en Saab 96 som har ynka sju kilometer på måtarställningen.

Det finns ladugårdsfynd och så finns det ladugårdsfynd. Nu säljs en otroligt välbevarad Saab som knappt har körts sedan den levererades och parkerades i ladan. Det är en Saab 96 som nu säljs via Netauktion.se.

Enligt auktionsfirman så tillverkades bilen antagligen 1979 och har varit avställd sedan 17 september det året. Bilen har med andra ord varit bortglömt i 42 år. Modellen tillverkades mellan 1960 och 1980. Det här exemplaret tillverkades i Finland av Saab Valmet, där de sista exemplaren av modellen producerades.

Under motorhuven finns en 1,5-liters V4-motor som genererar 65 hästkrafter. Kraften till framhjulen går via en fyrväxlad manuell låda. Accelerationen 0–100 km/h går på 18,5 sekunder och topphastigheten är 145 km/h.

Bilen är lackerad i Akaciagrön och har matchande grön klädsel. Bilen har endast rullat sju kilometer, och enligt auktionsfirman är det en exklusiv möjlighet för en Saab-samlare eller fordonsentusiast att bli den första registrerade brukaren på bilen. Den enda anmärkningen är att bilen inte har startats upp sedan den placerades i ladugården. Därför är en översyn och service en rekommendation innan motorn startas.

Är man intresserad av att köpa Saaben, har den ett uppskattat värde på 250 000 kronor, och man har till måndag 24 januari kl 19 på sig. I skrivande stund är det ledande budet uppe på 410.000 kronor.

Uppdatering: Det vinnande budet landade på 500 000 kronor.

15. Saab 93 var den svenska tillverkarens första lyft 1956.

Publicerad 2022-01-05 kl 18:43. Text Calle Carlquist.

På sitt sjunde år visade den färska svenska tillverkaren de första större förändringarna på sin bil – Saab 92 blev Saab 93.



Åren 1949–56 byggde Saab drygt 20 000 bilar. Fler blev det inte av första modellen, 92, innan den nya Saab 93 visades 1 december 1955.

Grunddragen hade inte ändrats så värst, ändå kändes nykomlingen fräsch jämfört med föregångaren. Formgivaren Sixten Sason hade ritat nya framskärmar, ny motorhuv och nya stötfångare. Fronten med den stående, stolta grillen med låga slitsar bredvid blev ett grundmönster som skulle hänga i länge på Saab. Där Saab 92 med sin upp- och nedvända klyftmun såg butter ut liknande nya 93 en snäll, belåten katt.

Under skalet fanns framför allt den nya, längsmonterade trecylindriga motorn på 748 kubik och 33 hk som ersatte den gamla tvåcylindriga på 28 hk. Växellådan var ny, det fanns fläkt, termostat och cirkulationspump, samt 12-volts elsystem, nya bromsar, låsbart frihjul, skruvfjädring, ökat axelavstånd och större spårvidd. Resultatet var en bil som flyttade fram positionerna gentemot konkurrenterna i körbarhet och komfort, men åt de knapra utrymmena hade inte så mycket gjorts.



Helt platt golv, rattväxel och frihjul... Sådant gjorde en gammal Saab speciell och njutbar.

Under 1956 och 1957 ändrades knappt något, förutom att Saab erbjöd automatkoppling "Saxomat" från och med april 1957. Årsmoell 1958 innebar att stolpen i vindrutan togs bort och själva rutan välvdes. Blinkers ersatte körriktningsvisarna, fästen för säkerhetsbälten infördes och äntligen slapp kunderna slabba med oljeinblandning i bensinen eftersom självblandade tank infördes, tillsammans med lägre inblandning (tre istället för fyra procent).

Bilen kallades Saab 93 B och årsproduktionen närmade sig 15 000 bilar. Saabs rallyframgångar fortsatte i oförminskad stil, inte minst i prövande långlopp i Europa och USA. Under våren 1958 introducerades en riktig specialare, Saab Granturismo 750, med dubbelförgasare, extraljus, de sedermera typiska dubbla kromlisterna längs med karossens nederdel, samt tolv extra hästkrafter.

Året därpå fortsatte detaljputsningarna, med vindrutespolning, nya stolar, större bromsar, utvändig backspegel och nya emblem.

1960 års modell blev den sista av Saab 93. Tillägget F innebar att dörrarna – äntligen – hängdes i framkant. Årsproduktionen blev bara drygt 5 000 bilar, men i kulissen väntade redan den kraftigt moderniserade Saab 96.



SAAB 93 1956

Nypris: 6 700 kr inkl värme.

Motor: Rak trecylindrig tvåtaktare. 748 cm³. Max effekt 33 hk vid 4 200 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Treväxlad låda med osynkad etta. Rattspak. Frihjul.

Mått: L 401/B 157/H 147 cm.

Fjädring/hjulställ: Fram tvärgående gummilagrade svängarmar, skruvfjädring och teleskopstötdämpare. Bak U-formad bakaxel, skruvfjädring och teleskopstötdämpare.

Styrning: Kuggstångsstyrning. Antal rattvarv 2,3. Vändcirkel 11 m.

Hjul: Plåtfälgar 4 tum, slanglösa däck 5,00 x 15.

Bromsar: Trumbromsar fram och bak.

Fartresurser: Toppfart ca 120 km/tim. Acc. 0–80 km/tim 20 s.

Förbrukning: 0,7–0,9 l/mil.

LIVSCYKELN

1956 Den 1 december 1955 visas Saab 93. En nästan helt ny bil, med samma profil som Saab 92.

1957 Säkerhetsbälten som tillbehör. Saxomat: bekväm körning utan koppling och bara två pedaler.

1958 Blinkers istället för pilar.

1960 Nya Saab 96. Ny panel, rymligare baksäte.

1961 Startas med nyckeln och inte som tidigare med vajer.

1962 Bilbälten standard. Saab Sport med separatsmord trimmad motor och skivbromsar fram.

1964 Fyrväxlad låda som tillval. Nya runda instrument.

1965 Omarbetat framparti. Entré: långnosen.

1966 Tuffa trippelförgasare kapar sex sekunder till 100 km/tim.

1967 V4:an kommer. En riktig fyrtaktare från Ford som passar Saab perfekt. Tvåtaktaren dör i samma ögonblick – men finns kvar på programmet.

1968 Vad fick 28 personer i Sverige att köpa en fabriksny tvåtaktare 1968? Kan man tänka sig något mer omodernt? Det hjälpte föga att sikten var förbättrad genom större vind- och bakruta och att ratten fick vadderat centrum.

Text Calle Carlquist.

16. Saabköparens nya kap: Rekorddyr Volvotraktor för 700 000 kr.

Publicerat 27/01/2022 AV MATHS NILSSON.

Gamla svenska fordon slår rekord på auktionerna. Efter att en Saab 96 sålts för 500.000 kronor har nu en Volvo BM 814 slagit rekord. Samme person som köpte Saaben ropade in traktorn för 700 000 kronor.



Gamla svenska klenoder är högvilt på auktionerna just nu. [Häromdagen såldes en fabriksny Saab 96 som stått gömd i en lada sedan 1979 för 500 000 kronor. Bilen hade bara gått 7 km.](#)

Nu har ytterligare ett svenskt 70-talsfordon slagit rekord på auktion. En Volvo BM 814 Traktor från 1978 beskrivs som traktorernas Rolls-Royce. Traktorn ropades in för 700 000 kronor av samme man som någon dag tidigare köpte Saaben.

Det handlar om en svensk lantbruksikon, tillverkad på klassiska Boliner-Munktell i Eskilstuna.

I dag är fabriken nedlagd och omgjord till museum. Volvo tillverkar inte längre lantbruks-traktorer, utan det handlar om lastmaskiner.

Samme man som köpte traktorn budade alltså hem en av Sveriges mest uppmärksammade bilar de senaste åren, en Saab V4 med bara 7 km på mätaren.

Nu visar det sig att de 500.000 kronor som bilen drog in går till välgörenhet. Mannen som ägde bilen tidigare hade testamenterat den till forskning om blodcancersjukdomen Myelom.

Pengarna för Saaben går till cancerforskning.

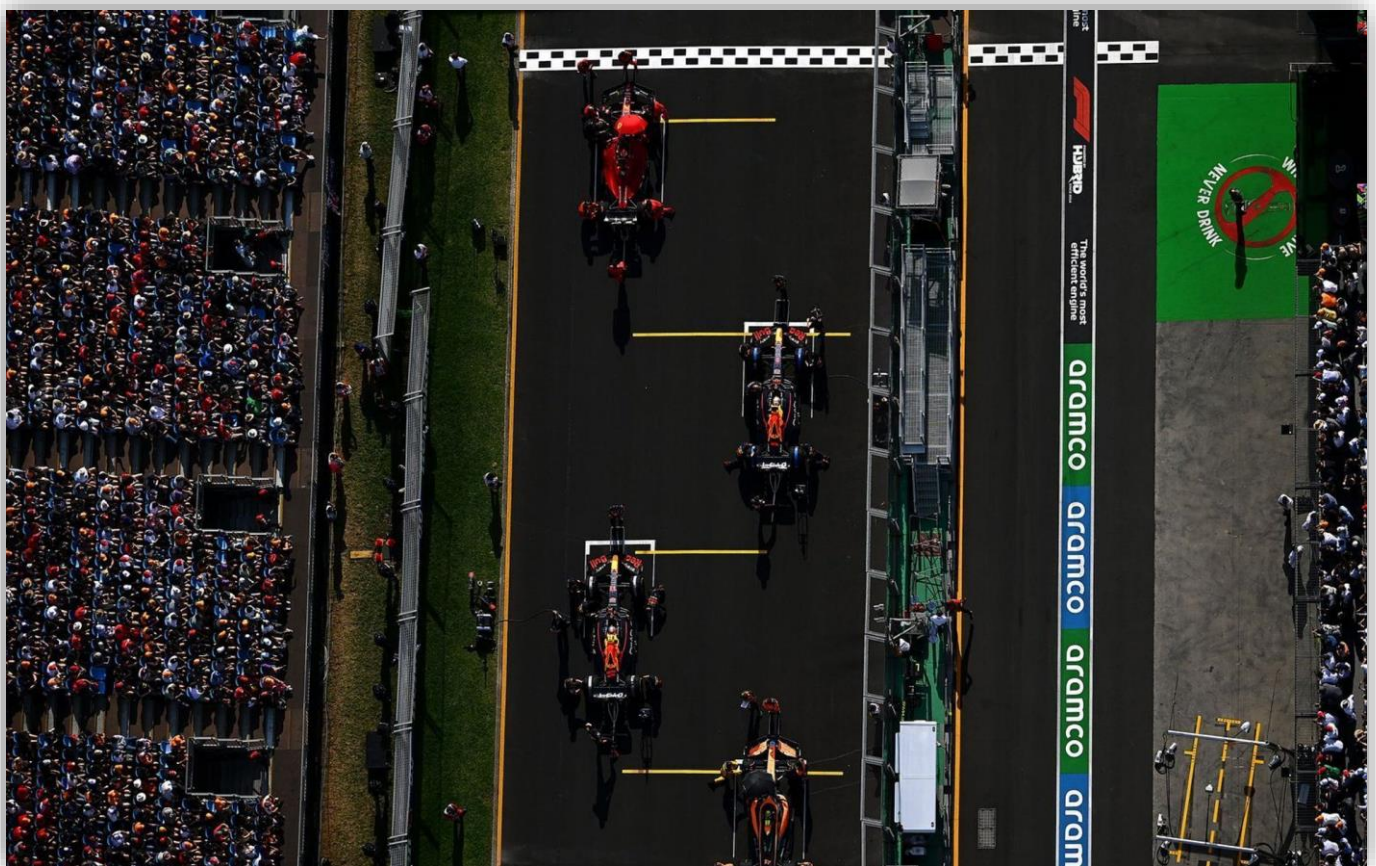
– I testamentet stod det väldigt noga vad pengarna skulle gå till, säger Ulf-Henrik Mellqvist, ordförande stiftelsen för medicinsk forskning på Södra Älvsborgs sjukhus i Borås till Sveriges Radio.

17. Volkswagengruppens krav på F1.

Publicerad: 2022-04-18 00:00.

Text: Joakim Nyberg.

Det är tillverkarna Porsche och Audi som visat intresse för att ansluta till Formel 1 som motortillverkare. Från och med 2026 tillämpas ett nytt motorreglemente som sannolikt kommer få ökat fokus på hybriddrift. Reglementet är avgörande för VW-gruppens medverkan.



Ingen av de två planerar att starta separata stall, men intresset för rollen som motortillverkare verkar vara på riktigt. VW-gruppens eventuella medverkande i sporten kommer däremot inte utan krav.

Sedan 2014 har F1-bilarna använt sig av turboladdade V6:or med hybriddrift. Porsche och Audi känner en viss oro över att redan etablerade motortillverkare har ett stort försprång och ställer därför kravet att stora ändringar behöver göras i det nya reglementet. Detta för att jämna ut alla tillverkares förutsättningar.

För det nya reglementet har de redan etablerade motortillverkarna Mercedes, Ferrari, Red Bull Power Trains och Renault gått med på att MGU-H-delen av hybridheten helt ska slopas, i linje med Porsches krav. Enheten genererar elektricitet från förbränningsmotorns turbo men kan också användas för att elektriskt snurra turbon och på så vis minska turbolagg under kortare stunder.

MOTORNYTT

I stället ska man utöka MGU-K-delen av hybriddriften. Även denna har två funktioner, generera elektricitet från rörelseenergi och sedan leverera denna elektriska energi direkt till bakhjulen.

Att större fokus hamnar på MGU-K-enheten beror på dess närmare koppling till vanliga bilar, något som är viktigt för Volkswagengruppen.

Just nu ser det ut som att Porsche är närmast ett samarbete med Red Bull, som inför årets säsong tog över sitt motorprogram från tidigare samarbetspartnern Honda. Audis position är inte lika klar. Det har talats om samarbeten mer flera stall, men även viljan att köpa delar av – eller ett helt – redan existerande stall.

SLUT