



Gordon-Keeble GT 1964 – 67.

1. Volvo Cars köper brittiska Carwow
2. Bakslag för Volvo Cars
3. BMW kapar finesser för att klara chippbristen
4. Hur låter BMW:s lyxigaste elbil
5. Otillåtet att byta skyltbelysning från halogen till LED
6. Ingen risk för batteribrist
7. Volkswagen och BP bygger snabbladdare som inte måste vänta på elnätet
8. Snart måste nya bilar varna när föraren kör för fort
9. Hyundai skrotar vätgas-projekt med Rimac
10. Så mycket gratisladdar vi
11. Jättesäljaren VW Golf nästan borta från Sverige
12. Tata Motors visar nya konceptet Avinya
13. Vi kör Porsche Cayman 718 GT4 RS
14. Test: Nissan Qashqai
15. Volvo startar försäljning av tunga eldrivna lastbilar
16. Regeringen vill tillåta längre lastbilar: 34,5 meter
17. Isetta-kopian väcks till liv igen
18. Peugeot 205 GTI är den ultimata busbilen
19. Busbilen från 80-talet såldes för rekordbelopp
20. Volvo P1800 förvandlad till supersnabb roadster
21. Renaulten från Rumänien
22. Så ska Volkswagen tjäna pengar på Formel 1
23. Volvo Construction Equipment går in i rallycross-VM med svenska PWR
24. Fredagsfilmen: Begagnattest av Saab 99 från 1980



1. Volvo Cars köper brittiska Carwow.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-05-09, 14:09.

Du har säkert inte missat Carwows roliga och informativa biltester på Youtube. Nu lägger Volvo vantarna på verksamheten.



Biltesterna är bara en liten del av [Carwows](#) verksamhet. Företaget har 400 anställda och verkar i Storbritannien, Tyskland och Spanien. Affärsidén är att hjälpa privatpersoner att få bra pris när de ska köpa och sälja bil.

Volvo Cars motiverar köpet, som sker till en hemlig summa, med att de vill ta del av Carwows kunskaper. Hur de raggat kunder, kränger bilar och skapar intressant innehåll på webben.

[Volvo vill sälja sina bilar online](#) framöver och Carwow hjälper dem en bit på vägen.

– Vi var en av de första biltillverkarna som meddelade att vi kommer att gå över till att sälja våra bilar online. Vårt samarbete med carwow kommer att hjälpa oss att vi kan nå vårt mål om att hälften av vår försäljningsvolym ska ske online till 2025, berättar Lex Kerssemakers, affärschef på Volvo Cars.

Carwow ska samverka med Volvos tjänst för att prenumerera på bilar samt förmedla kundkontakter till Volvos säljorganisation. Det gäller både nybilsköp och försäljning av tillbehör.

– Tredjepartsmarknader spelar en viktig roll i alla konsumentbranscher, säger Lex Kerssemakers.



2. Bakslag för Volvo Cars: Försäljningen minskade med 25 procent.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-05-09, 16:13.

Den fortsatta bristen på halvledare ledde till ett försäljningsras på 25 procent i april för Volvo Cars. Det kommande halvåret ser dock ljusare ut, menar tillverkaren.



Arkivfoto: Produktionslinan för elbilen Volvo C40 Recharge på tillverkarens fabrik i Gent, Belgien.

Volvo Cars bilförsäljning låg på 47 150 bilar i april, rapporterar biltillverkaren. Det är en minskning med 25 procent jämfört med samma månad förra året.

Under det första kvartalet blev totalen 195 445 bilar, även det en minskning jämfört ifjol; 21 procent för att vara exakt. Detta trots en fortsatt hög efterfrågan från bilköparna.

Tappet skylls istället på fortsatt komponentsbrist. Dels pekar man på [de stora corona-relaterade nedstängningarna](#) i östra Kina, som även påverkat andra tillverkarens leverantörskedjor, men också på en brist av särskild typ av halvledare som behövs i tillverkningen av bilarna.

Det sistnämnda problemet lär bestå även under det andra kvartalet, bedömer Volvo Cars.

"Företaget betraktar detta som ett tillfälligt bakslag och förväntar sig att begränsningarna i försörjningskedjan relaterade till halvledare kommer att förbättras under andra halvåret", skriver man i ett pressmeddelande.

Efterfrågan hos kunderna ska vara särskilt stark för Volvos elektrifierade fordon, uppger tillverkaren. Under april månad stod Volvos laddbara Recharge-modeller för 38 procent av försäljningen.

Samtidigt ökade andelen elbilar Volvo sålde till 10 procent, jämfört med 8 procent under mars månad.



Billeveranserna ökar igen – var fjärde är elbil.



Arbetare fast i VW-fabrik – företaget arrangerar filmkvällar och träning.



Försäljningsras för storsäljaren VW Golf: "Tar inte upp beställningar".



Biltillverkarna i "kris" – men håvar ändå in rekordvinster.



Wiggo Björck

3. BMW kapar finesser för att klara chippbristen.

Publicerad 2022-05-09 13:35. Text Erik Söderholm.

Bilköparna som slår till på en BMW kan bli utan Android Auto och Apple Carplay, åtminstone tillfälligt.



Biltillverkarna har tvingats ta bort flera viktiga finesser för att inte behöva stoppa produktionen. Volvo har till exempel behövt pausa systemet som [varnar för bilar i döda vinkeln](#) och Polestar kan inte erbjuda [Pixel LED-strålkastarna](#).

BMW har också drabbats. Förra året stoppades tillvalet [head up-display](#) som kan visa information i vindrutan, men nu dras även andra tillval in som är betydligt mer populära.

I flera länder har BMW-ägare rapporterat att deras nya bilar inte har stöd för Apple Carplay eller Android Auto, som gör det möjligt att se mobilens appar i bilens skärm. Det beror på att BMW nyligen bytt chippleverantör, skriver [Automotive News](#).

”Chippen som byggs in i bilarna under årets fyra första månader behöver uppdaterad mjukvara för att fungera fullt ut och erbjuda Apple Carplay, Android Auto och trådlöst nätverk”, uppger BMW.

Kunderna ska få Apple Carplay och Android Auto med en mjukvaruuppdatering som ska skickas ut ”senast i slutet av juni”, enligt BMW.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvos kluriga knep – för att klara chipbristen.



BMW pausar teknikfiness på grund av chippbrist.



Nu ryker Polestars uppskattade finesse – köparna får rabatt.

4. Hur låter BMW:s lyxigaste elbil?

Publicerad: 2022-05-06 kl 13:15.

Text: Joakim Nyberg.

Som Hans Zimmer. Det är nämligen han som ljudsatt upplevelsen.



Gladiator, Batman, Interstellar, Dune... och BMW i7. Alla dessa verk ackompanjeras av musik – eller ljud – komponerade av Oscarsvinnaren Hans Zimmer.

Ljuden välkomnar föraren, hörs vid start, stopp och färd. Det är inga orkestrala alster som spelas när man trycker plattan i mattan. Ljudet kan liknas vid en synt som glider mellan tonerna på en kromatisk skala. Beroende på gaspedalens läge och förarens handlingar anpassar sig ljudet.

I sportläget ökas först basen. Ju snabbare det går desto mer glider ljudet över i en ljusare ton. Alltså ungefär som en motor som varvas högt, men här är det två distinkt olika toner som byter av varandra. Och det låter verkligen inte som en förbränningsmotor.

Du kan lyssna på framtiden i klippet nedan:

FILM: <https://youtu.be/xg6vNfcqdx8>.

5. Bilfrågan: Otillåtet att byta skyltbelysning från halogen till LED?

Publicerad 2022-05-09 kl 7:00. Text Redaktionen.

"De hävdar att de är en otillåten ändring och jag fick krav på ombesiktning för andra gången nu. Stämmer det?" Vi Bilägare svarar.

**Fråga:**

Jag har en fråga angående att ändra skyltbelysningen från halogen till LED på min Mazda 6, årsmodell 2005. Det är nämligen så att jag bytte för 4 år sedan men först nu har jag blivit stoppad av samma poliser två gånger inom loppet av 3 månader på grund av att jag har bytt till LED-lampor i nummerskyltbelysningen bak.

De hävdar att de är en otillåten ändring och jag fick krav på ombesiktning för andra gången nu. Vid besiktning har det aldrig funnits några invändningar mot belysningen av registreringsskylten.

Jag vet att om man LED-konverterar halvljus eller dimljus så är det en otillåten ändring. Men gäller det verkligen också bilens skyltbelysning?

Hampus**Svar:**

Eftersom bilen är helbilsgodkänd så gäller godkännandet enligt de specifikationer som då angivits och godkänts. Jag förstår att besiktningsföretagen inte gör några mer ingående kontroller då det gäller skyltbelysningen, annat än att den finns och fungerar. De är förstås mer noggranna när det gäller huvudstrålkastarnas funktion och att de inte bländar. Att du blivit så intensivt "uppvaktat" av polis gällande att skyltbelysningen fått LED-lampor, som väl bör innebära registreringsskylten snarare blir lättare att läsa av i mörker, förvånar mig en aning. Men i sak har polisen rätt.

Erik Rönnblom, Vi Bilägare

6. Råmaterialet räcker – ingen risk för batteribrist.

Publicerad 2022-05-09 kl 19:15. Text Erik Söderholm.

Enligt en ny rapport finns tillräckligt med råmaterial för att bygga tillräckligt många elbilar de kommande åren.



Det finns tillräckligt med råmaterial för att bygga batterier till 14 miljoner elbilar under nästa år, vilket är 50 procent fler bilar än den nuvarande prognosen. Det visar en [ny analys](#) från organisationen Transport & Environment.

Flera biltillverkare har annars larmat för att det inte kommer finnas tillräckligt med råmaterial för att bygga tillräckligt många elbilsbatterier, något som kan hota omställningen och ge ännu längre leveranstider.

– Halvledarna är bara en liten förrätt till vad vi kommer märka av framöver kring battericeller under de kommande två decennierna, har R J Scaringe, chef för Rivian, tidigare sagt [i en intervju](#).

Men enligt analysen från T&E blir det alltså ingen batterikris – åtminstone inte fram till 2026.

– Tvärt emot vad många säger finns ingen brist på litium eller nickel i jordskorpan, säger Julia Poliscanova, chef för T&E.

Enligt henne är problemet istället att europeiska politiker inte gör tillräckligt för att säkra tillgången, vilket innebär att Europa inte blir självförsörjande utan beroende av andra regioner.

Organisationen har räknat med att snittbatteriet har en kapacitet på 60 kWh och att nya batterityper som lanseras nu innehåller betydligt mindre litium, nickel och kobolt än dagens batterier.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Varningen: Rusning efter elbilar kan ge batteribrist.



Elbilsbatterier kan sjunka i pris snabbare än väntat.



Ny teknik ger lättare batterier – trots samma räckvidd.



Nytt elbilsbatteri ger betydligt längre räckvidd.



7. Volkswagen och BP bygger snabbladdare som inte måste vänta på elnätet.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-05-03.

Snabbladdare med ett inbyggt batteri ska göra det möjligt att snabbare påskynda utbyggnaden av publika snabbladdare. Volkswagen har [tidigare visat upp tekniken](#) tillsammans med EON.



Nu visar Volkswagen upp tekniken igen, tillsammans med brittiska BP och en plan framåt för utbyggnaden. Planen är att lansera 4 000 nya laddpunkter i Tyskland och Storbritannien vid BP:s anläggningar under de kommande två åren.

Den nya laddstolpen Flexpole 150 kW innehåller två laddpunkter och ett eget energilagringssystem i form av batterier. Tekniken gör det möjligt att ansluta stolpen till elnätet utan att dra fram kraftfullare ledningar.

Istället kommer den kraften som en laddande elbilen kräver direkt från batteriet i snabbladdaren. Så länge laddaren inte har hundra procent beläggning hinner batteriet i laddaren att laddas upp av den lägre spänningen från elnätet.

– Elbils-laddning är en av nyckelmotorerna som driver BP:s förvandling till ett integrerat energibolag. Det är därför vi är så glada över vårt partnerskap med Volkswagen. Detta är ett viktigt steg framåt på vår resa för att påskynda elektrifieringen av transporter i Europa, meddelar BP:s VD Bernard Looney.

8 000 nya laddpunkter

Till slutet av 2024 är målet att erbjuda upp till 8 000 nya laddpunkter i Tyskland, Storbritannien. Men även andra europeiska länder kommer ingå i satsningen, står det att läsa i Volkswagens pressmeddelande.

– Idag har vi det bredaste utbudet av elbilar på marknaden och sålde fler elbilar i regionen än någon annan biltillverkare förra året. Att investera i allt från mjukvara, till batterier och laddning är en del av vår strategi. Vi är glada över att samarbeta med BP för att påskynda utbyggnaden av snabbladdning över hela Europa, säger Volkswagen-chefen Herbert Diess.

De nya laddarna har också stöd för Plug&Charge. En teknik som [Volkswagen genom en mjukvaruppdatering rullar ut till sina elbilar till sommaren](#).

8. Snart måste nya bilar varna när föraren kör för fort.

Publicerad 2022-05-09 kl 13:30. Text Erik Söderholm.

Fortkörare får snart en särskild varning i nya bilmodeller – en nyhet som ska rädda liv. Men systemet kommer gå att stänga av.



Från och med i sommar måste alla nya bilar som lanseras ha ett system som varnar när föraren kör för fort. Systemet har skjutits upp flera gånger, men blir nu verklighet. Nyheten går under namnet [Intelligent Speed Assistance \(ISA\)](#) och ska alltså finnas på plats i alla nya bilar som utvecklas och lanseras från och med i sommar.

– Den ska tillämpas från och med den 6 juli 2022, säger Maria Blässar på Europeiska kommissionens pressavdelning, till Vi Bilägare.

I existerande bilmodeller ska det finnas från och med juli 2024. Systemet kan minska antalet personer som omkommer i dödsolyckor i trafiken med 20 procent.

Bromsar inte – ännu

Redan i dag har många nya bilar skyltigenkänning som kan upptäcka hastighetsskyltar, och den aktuella hastigheten kan också finnas inlagd i bilens navigationssystem. På så sätt vet bilen när föraren kör för fort och föraren får en varning.

– Det kommer inte bara att göra oss alla säkrare, utan också hjälpa förare att undvika fortkörningsböter, säger Róza Thun som varit drivande i frågan inom EU.

I nuläget är inte planen att bromsa in bilen om föraren kör för fort, utan att varna. Men på sikt finns inga tekniska hinder för att bilen också ska strypa effekten vid fortkörning.

– Vi lanserar inte någon hastighetsbegränsare utan ett intelligent system som gör föraren helt medveten om att han eller hon kör för fort, säger Róza Thun.



Om det finns olika uppgifter om hastigheten i ISA-systemet är det alltid det som står på skylten som "går före".

Brister i systemet

Den här typen av system har dock sina nackdelar. Vi Bilägare har tidigare skrivit om exempelvis Volkswagen där systemet enligt flera ägare [fungerar dåligt](#).

Systemet kan ha föråldrad data och då kör bilen i ["fel" hastighet på vägen](#), antingen för fort eller för långsamt. I vissa fall har bilen bromsat in plötsligt när systemet tror att hastigheten sänks.

– Det är en rejäl inbromsning som kommer helt utan förvarning. Det kan bli katastrof, berättade en bilägare i vårt [reportage](#).

En bilägare har fått ersättning från Volkswagen efter att bilens system fungerat dåligt, och i ett annat fall fick en bilköpare rätt mot bilhandlaren i Allmänna reklamationsnämnden för fel på systemet.

ISA-systemet ska gå att stänga av om föraren tycker det fungerar dåligt, eller vid dåligt väder när bilens sensorer kan ha svårt att upptäcka skyltarna vid vägen. Men systemet aktiveras alltid när bilen startas.

SÅ SKA BILEN VARNA

Biltillverkarna får själva välja vilken varning som ska skickas ut till föraren vid fortkörning.

1. Stegrande ljudvarning
2. Stegrande vibration
3. Haptisk återkoppling som försiktigt "skjuter tillbaka" gaspedalen
4. Hastighetsbegränsning

De två sista alternativen innebär inte att bilen aldrig går att köra för fort. Föraren kan trycka ner gaspedalen hårdare för att köra fortare. Systemet ska gå att stänga av, men aktiveras igen när bilen stängs av och startas. Om det finns olika uppgifter om den aktuella hastighetsgränsen är det skyltarna vid vägen som har företräde.



9. Hyundai skrotar vätgas-projekt med Rimac.

AV BOBBY GREEN 2022-05-09 KL 17:00.

Men en eldriven sportbil ska vara på väg.



N som i Nej.

2019 kastade Hyundai Motor Group in 80 miljoner Euro i Rimac. Pengarna skulle bland annat gå till att utveckla prototyper - en eldriven sportbil och en bränslecellsbil med bra prestanda. Målet var att prototyperna slutligen skulle gå över till att produceras för marknaden. Men nu får vi reda på att några av de gemensamma projekten läggs ner. Vätgasbilen som förhandsvisades genom konceptbilen Vision FK som presenterades förra året får tacka för sig, men den eldrivna sportbilen ska dock bli av. Den ska nästan vara färdigutvecklad och sägs presenteras tidigt nästa år.

Det ska inte finnas något smolk i bägaren mellan Hyundai och Rimac utan det bara blir så här ibland att alla projekt inte blir av. De båda ska dock ha flera gemensamma saker på gång men vad det handlar om återstår att se.



BOBBY GREEN



**Hyundai och Kia investerar i Rimac.
80 miljoner euro.**



**Hyundai visar vätgasdrivet sportbilskoncept.
Har inte övergett tekniken än.**



**Porsche investerar ytterligare 70 miljoner euro i Rimac.
Äger nu 24 procent.**



**Rimac och Bugatti går ihop.
Kommer att ledas av Mate Rimac.**



**Rimac och Bugattis nya företag är igång
Detta kommer bli spännande!**



10. Elbilsägarna: så mycket gratisladdar vi.

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2022-05-02 kl 14:50, uppdaterad 2022-05-02 kl 16:08.

Vissa affärer och arbetsgivare bjuder på ström. Det finns också publika laddare där kommuner ger bort ström. Resultatet från vår enkät där 1.022 elbilsägare berättat om sin laddning bör göra ägare av bensin- och dieslbilar gröna av avund ...



Priset på elektricitet varierar men för en storkonsument med bundet avtal kostar det ofta runt tio kronor att ge bort en timmes laddning – vid en 11 kW-stolpe. Kan en affär locka till sig kunder med hjälp av laddare är det förmodligen mer lönsamt än traditionell reklam.

En hel del arbetsgivare "ger bort" ström också, vilket inte är lagligt. Skatteverket upplyser om att fritt drivmedel är en skattepliktig förmån, som ska beräknas utifrån kostnaden på el och bilens förbrukning. För en privatbil beräknas förmånen till marknadsvärdet och för en förmånsbil räknas den summan upp med 1,2.

Enligt vår enkät är det bara 35 procent av elbilsägarna som aldrig laddar gratis. Det betyder således att 65 procent av elbilsförarna någon gång får gratis energi. Räknar vi med att snittkörsträckan är 1 200 mil per år och att majoriteten ungefär får 25 procent av energin utan att betala betyder det att de flesta kör cirka 300 mil om året – utan drivmedelskostnad.

Har du en bensinbil som i snitt drar 0,8 liter per mil och bränslet går på 21 kronor per liter, kostar 300 mil 5 040 kronor – så mycket i värde får alltså elbilisten, förutom att den el hen betalar för är billigare än bensin och diesel.

Var tionde elbilist laddar minst 70 procent av sin el gratis

Det är bara en av 100 som uppger att all ström de laddar med är gratis, men tittar vi på hur många som får minst 50 procent av sin laddning hamnar siffran på 12 procent, och tio procent får minst 70 procent utan att betala.

Gör vi samma kalkyl som tidigare med en årlig körsträcka på 1 200 mil landar bränslenotan för en bilsinbilist på 20 160 kronor. En elbilist som bara betalar 30 procent av sin egen laddning kommer undan med runt 1 500 kronor, räknat på en förbrukning på 2 kWh per mil och ett elpris på två kronor per kWh.

Så mycket gratisladdar "elbilssvensson"

Andel gratisladdning	Andel ebilsägare
0	35%
1–10%	37%
11–50%	16%
51–80%	4%
81–99%	8%
100%	1%



EU-krav: Sverige måste bygga en laddare var 20:e minut!



Billeveranserna ökar igen – var fjärde är elbil.



Kravet: Laddplatser till alla hyresgäster i Stockholm.

11. Jättesäljaren VW Golf nästan borta från Sverige.

PUBLICERAT 26/04/2022 AV MATHS NILSSON.

”Kan inte garantera produktion”.



FILM: <https://youtu.be/UhszcQfYu-I>.

Storsäljande bilmodellen Volkswagen Golf har nästintill slutat säljas i Sverige. Under 48 år har Golf varit en av svenskarnas verkliga favoritbilar med nästan 600 000 sålda bilar.

– Skälet är att det är så långa väntetider för Golf och vi har svårt att garantera när man får produktion på en beställd bil, säger Marcus Thomasfolk, informationschef för Volkswagen i Sverige.

Volkswagen Golf är en av svenskarnas favoritbilar ända sedan lanseringen av den första generationen 1974. Nästan 600 000 bilar har sålts under 48 år i Sverige. I hela världen har det sålts över 36 miljoner exemplar. Men nu kan bara ett fåtal versioner av jättesäljaren köpas i Sverige, kan Carup avslöja. Det är bara tre år sedan Golf toppade registreringsstatistiken i Sverige, men hittills i år har endast 759 bilar registrerats.

– När det gäller Golf är det så att vi sedan 1 april valt att inte ta upp nybeställningar på de flesta versionerna av denna modell. Skälet är att det är så långa väntetider för Golf och vi har svårt att garantera när man får produktion på en beställd bil, säger Marcus Thomasfolk på Volkswagen i Sverige.

Den vanliga halvkombimodellen med enklare motoralternativ finns inte alls längre. Den som ändå vill ha en Golf får beställa de dyrare versionerna, GTE, GTI, sportbilen Golf R, eller Golf Sportscombi. Om den ikoniska bilmodellen, som grundat ett helt segment, kommer tillbaka i full skala kan Volkswagen inte säga idag. Efterfrågan har snabbt svängt om till elbilar, där Volkswagen var marknadsledare förra året.

– Detta är vad som gäller just nu men kan ju även komma att ändras framgent. Golf har haft och har en mycket stor betydelse för Volkswagen men idag är det våra eldrivna ID-modeller som seglat upp som våra bästsäljare, säger Marcus Thomasfolk.



12. Tata Motors visar nya konceptet Avinya med globala ambitioner.

Skriven av Kristofer Rask.

Publicerad 2022-05-09.

En kopia av Audi Urbansphere?



FILM: https://youtu.be/fVYZ-3_XOIE.

För knappt en månad sedan visade indiska Tata Motors upp sitt produktionsnära [Tata Curvv](#) och andra generationens elbilsplattform. På tur står ännu ett koncept på elbil men denna gången med tredje generationens elbilsplattform från den indiska tillverkaren.

Konceptet Tata Avinya ska samla det bästa från en kombi, suv och minibuss i en och samma premiumbil. Rejält med utrymme och stora dörröppningar ska bjuda in till den lugna interiören.

Trots att man tagit fram en premiummodell i det större segmentet så är målet att elbilen ska bli tillgänglig för majoriteten av kunderna som är i behov av en större elbil.

– Green Mobility är kärnan i Tata Passenger Electric Mobility, och AVINYA-konceptet är den perfekta återspeglingsen av vad företaget står för. En skapelse som inte bara kommer att påskynda införandet av elbilar utan också leda denna rörelse, säger Natarajan Chandrasekaran, ordförande för Tata Motors.

Genom mottot ”minimera, maximera och optimera” ska man hålla kostnaderna nere. Till drivlinan har man valt lättviktsmaterial vilket ska sänka vikten och öka effektiviteten. Vi får däremot inte några detaljer om batteristorlek eller räckvidd.

Klart är dock att Tata har som mål ett erbjudande världsledande snabbladdning i nya Avinya. Genom att snabbladda i 30 minuter ska bilen få upp till 500 kilometer i räckvidd. Den planerade lanseringen av den produktionsklara Avinya är satt till 2025.



Tata Motors berättar också att det är den tredje generationens elbilsplattform som ska göra Tata Motors till en global spelare. Men om det är Avinya som blir den första globala modellen framkommer inte.

– Vi är övertygade om att vi under de kommande åren kommer att göra en större och hållbar inverkan inte bara i Indien utan också globalt, avslutar Natarajan Chandrasekaran.



Påminner om Audi-koncept

Konceptet påminner en hel del om ett annat koncept som Audi nyligen visade upp [konceptet Urbanspehere](#). Audis vision av en självkörande elbil framtagna för världens megastäder.







13. Film: Vi kör Porsche Cayman 718 GT4 RS – fånigt snabb och kul!

Av Redaktionen, Publicerad 2022-04-01 kl 13:38, uppdaterad 2022-04-03 kl 21:26.

Den ultimata versionen av Porsche 718 Cayman heter GT4 RS. Utmanar den storebror 911 GT3?



*Porsche 718 Cayman GT4 RS är en vässad banräser,
som lånar sin motorn från storasyskonet 911 GT3.*

Nyare än vad man kan tro. [GT4 RS](#) har 25 procent mer marktryck, 80 hästar extra, 1 000 r/min högre rödmarkering, större bromsar, uppdaterat chassi och den tar sig runt Nord-slingan 23,6 sekunder snabbare. Detta jämfört med redan råa Cayman GT4. Mäktigt, inte sant? Detta är mycket troligt den bästa Cayman vi någonsin kommer få se. Ur entusiast-synpunkt i alla fall.

Porsche tar farväl av förbränningsmotorn (i Cayman) med stil. Från och med nästa generation, som kommer 2025, ska Cayman vara eldriven. Till GT4 RS har man därför tagit i från tårna med just drivlinan.

Sugmotorn från [911 GT3](#) har nu fått ta plats i den mindre och mittmotoriserade sportbil-en. Det ger hela 500 hästkrafter, vilket är riktigt bra, men rödmarkeringen vid grymma 9 000 varv per minut är mycket viktigare och bättre. Motor(svan)sången är ljuvlig!

Motorns väg upp till 9 000 varv per minut får du höra i videon och den är i sig självt en tillräckligt bra anledning att titta. Hur bra är Porsches senaste RS-monster?

FILM: https://youtu.be/FYW_cg3VSQw.

HÖGSTA VÄXELN

14. Test: Nissan Qashqai.

Av Morgan Petri - 01/05/2022.

Nissan Qashqai, likt den [första iPhone](#), var revolutionerande när den först kom ut och banade vägen för ett helt nytt segment där den ständigt möter ökande konkurrens. Med tanke på dess historiskt omåttliga popularitet har Nissan gjort något väldigt rätt. En ny generation är därmed genast potentiellt intressant för fotbollsmorsor i hela landet. Låt oss därför lägga i Högsta Växeln och recensera nya Nissan Qashqai.



Det räcker med en kortare körsträcka på svenska vägar för att uppskatta komfortnivån i nya Nissan Qashqai som är en av dess paradgrenar. Fjädringen är mjuk och stolarna sköna även på längre resor.

Nackdelen med fjädring mjukare än en studsatta är naturligtvis att båtkänslan börjar blotta sig vid äventyrligare körning. De dynamiska egenskaperna är inte satta i första rummet och Qashqai uppmuntrar inte till sportig körning, vilket är helt i linje med förväntan.

En bidragande faktor till den goda komfortnivån är kupén. Utöver stolarna blir man omgiven av förvånansvärt högkvalitativa ytor och logiskt placerade fysiska knappar och reglage. Panoramataket samarbetar med den ambienta belysningen för att introducera ljus och skapa en luftigare känsla i en interiör med i övrigt mörka toner.

Det som drabbar interiören mest av allt är infotainmentsystemet, vilket liknar en äldre android-telefon både sett till utseende och användarvänlighet. Att använda sig av Carplay eller Android Auto är att rekommendera.



Det positiva i cockpit överförs i stort till baksätet där det är såväl rymligt som komfortabelt. Det märks att Qashqai är utvecklad i syfte att vara användarvänlig och avstressande. Apropå avstressande kan man simulera småbarn som sparkar en i ryggen medans man kör genom att slå på massagefunktionen, vilken känns som ett desperat försök att addera ännu mer krimskrams i toppmodellen. Något som känns väl genomtänkt däremot är BOSE-ljudsystemet som låter riktigt bra.

Tar man sig ännu längre bak finner man en redig lastkaj strax norr om 500 liter med en rad finurliga funktioner. Mattan i bagageutrymmet kan med fördel vändas på vid de tillfällen där en plastmatta önskas. Även krokar och 12V-uttag finns till ens förfogande.

Testbilens utrustningsnivå, benämnd Tekna+, medför föga förvånande en ordentlig uppsättning teknik: elbaklucka, adaptiva LED-strålkastare, Head-up display och digitalt instrumentkluster. Alla funktioner får nya Qashqai att kännas modern och snudd på premium, vilket med tanke på priset inte är självklart.

Något i mer gammaldags fattning finner man under huven. En bensinfyra med elassistent motsvarande en mobilladdare levererar mediokra 158 häst. 0 till 100 avverkas på längre tid än vad man orkar hålla räkningen. 0 till 30 däremot går förvånansvärt snabbt tack vare mildhybrid-assistansen och i tätorter känns Qashqai pigg. Jag skulle ha föredragit drivlinan från [Honda HR-V](#), en drivlina som snart även dyker upp i Qashqai.

CVT-lådan simulerar steg av någon oförklarlig anledning, men samarbetar väl med motorn samt bidrar med mjuka och snabba "växlingar". Kraften levereras till alla fyra på ett betryggande sätt och antisladd-lampan är ständigt släckt trots slaskigt väglag. Frågan man får ställa sig själv är huruvida man egentligen behöver fyrhjulsdrift eller om man kan spara en slant på den fronten.

Utvändigt lyder ledordet evolution snarare än revolution. Den går genast att identifiera som en Qashqai, förvisso med ett modernare designspråk. En större grill omsluten av det karaktäristiska U-formade krominlägget hör till moderniseringen.



Baktill har man varit ytterst subtil med ändringarna men det kan å andra sidan ses som positivt då baken inte hörde till de motbjudande sådana. Överlag är designen intressant men mer åt det polariserande hållet jämte föregångarna. Designen är sådan att den är subtil om färgen är neutral; en svart Qashqai lyfter ingen blicken för, medans den i kraftigare färger kommer designen till liv och får lite personlighet.

Nissan Qashqai träffar helt rätt på helt rätt punkter. Kunderna kommer utan tvekan att uppskatta precis allt vad den har att erbjuda minus ett fåtal saker. Som familjevagn är den bland de bästa valuta-mässigt, förutsatt att stylvor är ett krav. Det skulle komma som en förvåning om den inte sålde som smör.

Konfigurera din Nissan Qashqai [här](#).

Nissan Qashqai (2022)

Motor: 1,3-liters 12V-mildhybrid (bensin), 158 hästkrafter, 270 newtonmeter

Kraftöverföring: CVT-låda, fyrhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h: 9,9 sekunder

Toppfart: 198 km/h

Vikt: 1 570 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4425/1625/1835 mm

Pris: Från 369 400 SEK

(testbil cirka 426 500 SEK)

Konkurrenter

[Skoda Karoq](#)

[Seat Ateca](#)

[Volvo XC40](#)

För- och nackdelar

- + God komfort
- + Praktisk
- + Mycket teknologi
- Inget intresseväckande
- Tradigt infotainmentsystem
- Köregenskaper

Helhetsintryck

★★★★☆

SAMMANFATTNING

Nya Nissan Qashqai bibehåller det lyckade receptet från tidigare generationer. Hög komfort, praktikalitet och användarvänlighet står därmed i centrum. Den nosar på premium-territorium med ett stort teknologiskt arsenal och förblir en prominent pjäs i segmentet.

3.5

★★★★☆

TOTAL POÄNG



Morgan Petri

Nyaste tillskottet till redaktionen och även den yngsta. Anser att GT-bilar är överlägsna alla andra och rattar i nuläget en första generationens Audi TT till vardags.



15. Volvo startar försäljning av tunga eldrivna lastbilar.

Av Carl Undéhn PUBLICERAD: 2022-05-02.

2019 började Volvo sälja de eldrivna lastbilarna FL Electric och FE Electric som främst är tänkta för transporter i stan. Nu utökas programmet med säljstarten av de tre tunga lastbilsmodellerna FH, FM och FMX. – Det här är en milstolpe för Volvo Lastvagnar och intresset från kunderna är stort, säger Roger Alm som är vd för Volvo Lastvagnar.



Tillverkningen ska komma i gång i höst i fabriken i Tuve vid Göteborg. Några mål för hur många Volvo planerar att tillverka och sälja meddelas inte. Men enligt tillverkaren såldes det ”mer än 1 100 elektriska lastbilar” under 2021 och flest av dem gick till Norge, Sverige och Tyskland.

Lastbilarna FM och FH Electric har båda en räckvidd på upp till 30 mil och 44 tons tågvikt. De båda modellerna är tänkta för regionala transporter mellan orter. Modellen FMX har också den en räckvidd på 30 mil, men är främst tänkt för transporter för byggarbetsplatser.

Målet är att hälften av alla lastbilar som Volvo säljer ska vara eldrivna till år 2030. I det innefattas förmodligen även satsningen på lastbilar med bränsleceller. Arbetet med det sker i samarbete med Mercedes, som även visat upp prototypen GenH2.

– Allt fler kunder vill köra elektriskt. Det har helt klart blivit en konkurrensfördel att kunna erbjuda tysta, emissionsfria transporter, säger Roger Alm.



Carl Undéhn

16. Regeringen vill tillåta längre lastbilar: 34,5 meter.

Publicerad 2022-05-09 kl 16:39 (uppdaterad 2022-05-09 16:49).

Text Erik Söderholm.

Långtradare som är nästan tio meter längre än i dag kan snart tillåtas på svenska vägar.



Snart kan betydligt längre långtradare få köra på svenska vägar än i dag. Maxgränsen på 25,25 meter kan höjas till 34,5 meter på vissa utpekade vägar, enligt ett nytt förslag från regeringen.

– Redan för några år sedan fattade regeringen beslut om att tillåta tyngre fordon på vägarna och nu går vi vidare med lastbilarnas längd, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S).

Beräkningar som Trafikverket gjorde för tre år sedan visade att 450 mil av svenska vägar skulle klara 34,5-metersbilar, främst motorvägar och andra mötesseparerade vägar eftersom omkörningar annars kan bli en trafikfara. På längre sikt kan delar av vägnätet behöva anpassas, bland annat rastplatser och genomfarter i tätorter.

”Mycket efterlängtat”

Rapporten visade också att koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken skulle kunna minska med 4–6 procent med förändringen och beskedet välkomnas av Transportföretagen.

– Det är ett mycket efterlängtat beslut att regeringen nu kunnat sätta fokus på de åtgärder som verkligen gör skillnad för miljön. En av de billigaste men kanske viktigaste besluten att fatta är möjligheten att transportera med längre lastbilar upp till 34,5 meter, säger branschorganisationens samhällspolitiska chef Tina Thorsell.

Regeringen ska göra en anmälan hos EU-kommissionen om de förlängda lastbilarna och om förändringen blir verklighet ska också ett nytt vägmärke tas fram.



Erik Söderholm

Läs också:



Grönt ljus för lastbilar med "rund nos" – ska sänka förbrukningen.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Scanias lastbil med solceller – som kapar förbrukningen.



Scania avslöjar: Därför tror vi mer på batterier än vätgas.



Eldriven lastbil lönsam snabbare än många tror.

17. Isetta-kopian väcks till liv – igen.

PUBLICERAD: 03 MAJ 2022, KL 17:45. **AV DANIEL ÖSTLUND.**

Under nytt ägarskap ska Microlino till slut börja serietillverkas under namnet Karo. De första bilarna ska nå marknaden i början av nästa år.



I och ur kliver man där fram.

Somliga projekt vägrar helt enkelt att dö. Projektet med den eldrivna minibilen Microlino startades redan 2015 och tre år senare presenterade man en bil som i mångt och mycket var [en modern tolkning av Iso Isetta](#). Men när italienska Tazzari som skulle skruva ihop bilarna såldes till tyska Artega och den tilltänkta produktionsorten flyttades [från Imola till Delbrück-Hagen](#).

Redan då hade Artega förstås [gått i konkurs minst en gång](#), företaget startade med mitt-motorsportbilen [Artega GT](#) i slutet av 00-talet och har sedan dess försökt lyfta flera gånger. Utan att riktigt lyckas.

Inte heller med Microlino blev det någon succé. Inte minst fick man konstruera om hela bilen eftersom [den ursprungliga stommen var riktigt dålig](#). Och sedan fick Artega slut på pengar, som vanligt.

Men Microlino tänker inte vika ned sig. Nu har Artega köpts upp av den tyska tillverkaren ElectricBrands, som gjorde sig kända i fjol med [den elektriska minibussen Xbus](#). Och ElectricBrands har för avsikt att sätta Microlino i produktion, nu under namnet Karo. Det är för övrigt samma namn som Microlino kallades när den första prototypen ställdes ut på bilsalongen i Frankfurt 2015.



Karo är blott 248 centimeter lång, toppar 90 kilometer per timme och sägs ha en räckvidd på upp till 20 mil. Typgodkännandet lär redan vara klart och man planerar för en produktion 30 000 fordon per år, där de första bilarna ska nå marknaden i början av nästa år.

Tidigare har ett pris på motsvarande 120 000 kronor nämnts, men ElectricBrands säger ingenting om vad den innevarande inkarnationen av Karo kommer att kosta.



Messerschmitt Kabinenroller återuppstår – med bensin- eller eldrift.

18. Peugeot 205 GTI är den ultimata busbilen.

Publicerad 2022-05-09 kl 6:15.

Text Erik Söderholm.

BACKSPEGELN

Peugeot 205 GTI är något av den ultimata busbilen – hur kul som helst!



Peugeot 205 var en av 1980-talets mest lyckade modeller. Den fick Peugeotköparna att vända på kepsen och den tillverkades i mer än fem miljoner exemplar fram till 1999.

Pininfarina stod för designen. Modellprogrammet blev med åren enormt och sträckte sig från tanigaste 900-kubikaren till biffiga rallybilen 205 T16 med mittmotor och 200 hk. Det fanns massor av kul specialversioner med konstiga namn, en hette Roland Garros, en annan Lacoste. Men mest lyskraft har nog ändå 205 GTI som kom 1984.

Det fina med 205 GTI var att den var färdigförädlad redan i originalutförande. Inte ens fälgarna från Speedline behövde bytas ut.

En del hävdar att 205 GTI är den främsta busbilen av sin generation, att den till och med slår Golf GTI. Extremt lätt och med ny tredörrarskaross, tuffa hjul och breda dekorlister skiljde den sig rejält från övriga modeller. Mattorna var knallröda och instrumenteringen riklig. Kopplingen till rallybilen 205 T16 var tydlig men motorn bara hälften så stark. Men 105 hk räckte alldeles utmärkt för att sätta sprätt på den lilla bilen och priset låg 10 000 under Golfens. Klart att köparna strömmade till!

Bilar som 205 GTI tillverkas inte längre. De modeller som i dag kallas för GTI-bilar är visserligen starkare men också tyngre, klumpigare och mer tillrättalagda. Med en tjänstevikt under ett ton, reptilsnabb gasrespons och knäckebrödskrispig styrkänsla har man 205:an med sig i varje läge.



Med imponerande fingertoppskänsla förvandlade Peugeot alldagliga 205 till en entusiastbil med högt vill ha-värde.

De första åren hade 205 GTI en varvglad 1,6-litersmaskin på 105 hk men kapprustningen i klassen gjorde att man ett par år senare även lanserade 1,9 GTI med 130 hk. Längre slaglängd gav betydligt bättre bottendrag. Den kom inte till Sverige förrän 1988 men med katalysator och låg kompression var kraftuttaget oförändrat 105 hk. 1989 ökades effekten till 122 hk och toppfarten var nu över 200 km/tim!





PEUGEOT 205 GTI 1,6 1985

Nypris: 69 900 kr.

Motor: Rak fyra med en remdriven, överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. Vattenkylning. Volym 1 580 cm³. Max effekt 105 hk DIN vid 6 250 r/min.

Kraftöverföring: Tvärställd motor fram, framhjulsdraft. Femväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 242 cm. L 380/B 160/H 140 cm.

Tjänstevikt: 970 kg.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram, torsionsfjädring bak. Fram fjäderben och triangel-länkar, bak halvstel axel. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Styrning: Kuggstång, ej servo. Vändcirkel 10,8 m.

Bromsar: Skivor fram. Servo.

Fartresurser: Toppfart 190 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 9,5 s.

Förbrukning: 0,78 l/mil.

LIVSCYKELN

1984 205 GTI 1,6 debuterar. Tredörrarskaross, djup frontspoiler, breda dekorlister och skärmbreddare i plast, tuffa aluminiumfälgar från Speedline och en bränsle-insprutad, varvglad motor på 105 hk.

1985 Peugeot 205 GTI börjar säljas i Sverige som 1985 års modell.

1986 lanseras Pininfarinabyggda cabrioleten CTI.

1986 1,9-litersmodellen med 130 hk lanseras i Frankrike och börjar säljas parallellt med 1,6:an.

1987 Ny instrumentpanel, trekrad ratt, annan klädsel, bättre ventilation och rostskydd. Den svenska varianten får 1,9-litersmotorn men den är nedtrimmad till 105 hk och kopplad till en katalysator. (122 hk från och med 1989.)

1989 Mönstret på klädseln i stolarna ändras.

1990 Ny form på bakljusen och vita blinkers fram.

1991 Sista årsmodellen i Sverige, ABS är nu standard men inte servostyrning.

1994 Produktionen av 205 GTI 1,9 och 205 CTI läggs ned. Totalt tillverkades 332 942 GTI och 72 125 cabrioletter.

19. Busbilen från 80-talet som bara gått 672 mil såldes för rekordbelopp.

PUBLICERAT 02/05/2022. AV MATHS NILSSON.

1980-talets busbil har blivit värd en förmögenhet. En Peugeot 205 GTI i perfekt skick kostar mer än tre gånger nypriset. I helgen såldes ett exemplar som bara gått 672 mil för en rekordsumma efter en hysterisk budgivning i Frankrike.





Peugeot 205 var succébilen som räddade märket ur en ekonomisk kris på 1980-talet. Bilen byggdes i 5,3 miljoner exemplar och hade även stora framgångar i rallyskogen. Allra mest åtråvärd bland bilköparna var GTI-modellen som lanserades 1984 – och än idag får den bilköparna känslor att svalla.

Busbilen 205 GTI hade från början en 1,6-litersmotor på 105 hästkrafter. Efter ett par år kom 1,9-litersmodellen med hela 128 hästkrafter eller 120 hästkrafter med katalysator. Tuffa plastdetaljer med röda ränder och en inredning med halvsinn och röda sömmar fullbordade GTI-modellen.

Så här 35 år senare har busbilen från 80-talet blivit värd en mindre förmögenhet. I dagarna såldes en Peugeot 205 GTI från 1987 i perfekt skick som endast gått 672 mil på alla år. Bilen beräknades gå för mellan 450 000 och 650 000 kronor på auktionen. Bilen köptes ny av en 60-årig dam som ägde fram till sin bortgång 2009, sedan har den vårdats ömt och knappt körts. **Efter en enorm budstrid slutade priset på över 900 000 kronor på [auktionen i Frankrike!](#)**



20. Hemligt svensk bilbygge: Volvo P1800 förvandlad till supersnabb roadster.

PUBLICERAT 12/04/2022. AV MATHS NILSSON.

Här är det hemliga bygget som drar blickarna till sig. Volvo P1800 byggs om som läcker eldriven speedster. – Segmentet att elektrifiera klassiker exploderar just nu, många VW-bubblor, MGB, Alfa Romeo, Ford Mustang och många fler byggs om, säger designern Bo Zolland till Teknikens Värld.



Restomods där klassiska bilar byggs om med modern teknik har blivit en väldigt stark trend. Nu meddelar den svenske designern att han fått i uppdrag att designa en Volvo P1800 Speedster, åt en hemlig beställare. Vi har fått kände designern [Bo Zollands](#) tillåtelse att publicera de mycket läckra renderingarna på P1800 Speedster.

Enligt Teknikens Värld byggs bilen till stor del i kolfiber och blir helt elektrisk. Batteriet är på 60 kWh och accelerationen upp till 100 km/h går på snabba 4,4 sekunder. Det är än så länge hemligt vem som bygger bilen och när den kommer bli färdig.



21. Renaulten från Rumänien.

Publicerad 2022-04-21 07:12.

Text Mårten Carlsson.

Tidig rumänsk bilhistoria är ett kapitel som är lätt att sammanfatta, det fanns ingen.



Dacia 1100 började som en nödlösning.

Det hade gjorts enstaka försök genom åren, men först på femtiotalet började man bygga tunga lastbilar i någon större skala. Roman kallades dom och var rakt av en rysk ZIS-150

Rumänien var till stora delar ett mycket fattigt land, så först 1966 hade man kommit såpass långt att fundera på biltillverkning på hemmaplan. Ett bolag som först kallades UAP bildades, och vad skulle man bygga för nåt då? Jo, en helt ny modern modell från Renault, man fick rättigheterna att göra Renault 12 i Rumänien. Den presenterades ju 1968 och då hade man byggt klart fabriken i Colibasi för ändamålet. Men det kom att bli fördröjningar, med pressverktyg och annat som inte var helt färdigt för att fraktas dit.

Så för att få igång någon produktion alls, löste man det snabbt med att bygga den äldre lilla Renault 8 istället. Den hade ju en del år på nacken, och det fanns pressar med mera hos Renault att för att kunna sätta igång omgående. Åttan var i början på sextiotalet en rätt modern bil men 1968 var den redan ganska passé, men dög gott och väl för rumänska marknaden. I juli 1968 började produktionen av Dacia 1100 som den fick heta, och man gjorde 37546 stycken fram till 1972.

Då hade man redan kommit igång med den nya moderna Dacian, 1300 fick Renault 12:an heta där och den första rullade av bandet i augusti 1969.

Dacia 1100 var viktig i rollen som Rumäniens första personbil, men den var ändå en slags parentes. Dacia 1300 blev den verkliga rumänska folkbilen. Den kom i olika varianter hänga med ända fram till 2004. Då hade man gjort närmare 2 miljoner av den.



Det fanns även en rivigare Dacia 1100S, som i specifikation var en licensbyggd Gordini.

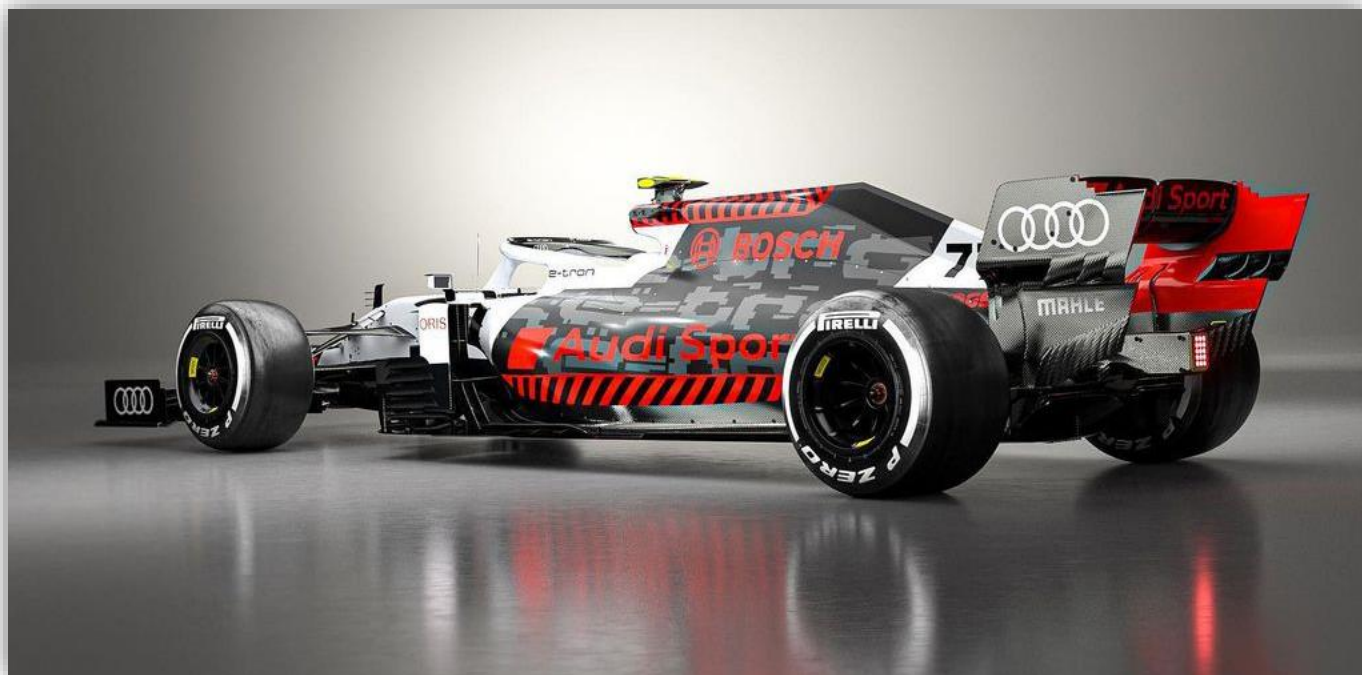




22. Så ska Volkswagen tjäna pengar på Formel 1.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-05-09, 09:41, uppdaterad 2022-05-09, 23:11.

Volkswagen-koncernen kommer att satsa på Formel 1 med två team: Audi och Porsche. Utvecklingen av nya motorer har redan börjat.



Så har kan kanske Audis F1-bil se ut.



2026-års bilmode?

Att utveckla en ny förbränningsmotor för F1 tar tid. Därför är Audis och Porsches motoringenjörer redan ingång inför säsongstarten 2026.

– Båda har börjat utveckla motorer, bekräftar VAG-chefen Herbert Diess till Automobilwoche.

Att driva ett Formel 1-team är hysteriskt kostsamt, men VAG-chefen Herbert Diess menar att det blir en garanterad plusaffär för koncernen.

Intäkterna kommer inte bara från merchandise och ökad bilförsäljning, utan även från andra F1-team. Porsche kommer troligen att leverera motorer till Red Bull och Alpha Tauri.

– När Porsche ägnar sig åt motorsport är det mest effektiva att köra Formel 1, säger Herbert Diess. För Audi är inte planerna lika konkreta.

Audi kan bli motorleverantör åt McLaren, Aston Martin och Sauber, uppger nyhetsbyrån DPA.

De nya förbränningsmotorerna som gör debut våren 2026 ska drivas med 100 procent förnybart bränsle. De ska stå för hälften av de nya F1-bilarnas motoreffekt, resterande kommer från en elmotor.

Hybridsystemet var en förutsättning för att VAG-ledningen skulle godkänna Audis och Porsches F1-satsningar.



Alrik: 13 skäl till att F1 är ...



Inför helgens F1-premiär: 6 största regeländringarna för 2022.



Magnus Fröderberg

23. Volvo Construction Equipment går in i rallycross-VM med svenska PWR.

PUBLICERAD: 04 MAJ 2022, KL 10:30.

Lagom till den första helt eldrivna säsongen av FIA World Rallycross Championship, eller rallycross-VM som det heter i folkmun, kliver racingteamet PWR, grundat 2012 av Peter "Poker" Wallenberg och Daniel Haglöf, in i hetluften.



Emil Axelsson är sportchef för nya rallycrossteamet Construction Equipment Dealer Team som drivs av PWR RX, ett systerföretag till PWR Racing.

Med flera underleverantörer och partners till Volvo Construction Equipment (de stora gula maskinerna...) som Ascendum, SMT, Swecon, SSAB och Engcon i ryggen så bör Construction Equipment Dealer Team (CE Dealer Team), som det nya teamet heter, ha en hyfsad chans att göra avtryck i resultatlistorna. Det är första säsongen i rallycross, men PWR Racing har mycket rutin från racingbanor världen över och har dessutom byggt den helt eldrivna tävlingbilsprototypen PWR001 som Teknikens Värld har provkört.

Årets rallycross-VM startar med ett lanseringsjippo på svenska Höljes 2-3 juli, följt av den första tävlingshelgen på legendariska Nürburgring den 30-31 juli.

Vilka som ska köra PWR:s två bilar avslöjas 10 maj.



Marcus Engström



24. Fredagsfilmen: Begagnattest av Saab 99 från 1980.

PUBLICERAD 2022-05-09, 23:40.

Glenning sågar 99:an. Rätt eller fel? Undertecknad jobbade på Saab vid denna tid och minns att 3:ans drev var en vanlig orsak till växellådsbyten. Men var det så illa som salig Glenning beskrev 99:an?



FILM: <https://youtu.be/VjFevWQUX1g>.



Jim Lundberg
Skribent

SLUT