



Talbot-Lago T150-C SS "Goutte D'Eau/Vattendroppen" Coupé 1937.

1. 317 Nevs-anställda sparkas
2. EU-kommissionen och Tyskland har enats om fossilbilens framtid
3. Huawei utvecklar supersnabba elbilsladdare med 600 kW
4. BMW:s "Teslaceller" uppges ge 40 procent längre räckvidd än Teslas
5. Hyundai behåller fysiska knappar
6. Sverige är enda EU-landet där elbilarna backar
7. Fords otroliga förlust per såld elbil 2022 var 357 000 kronor
8. Ford Capri kommer tillbaka som elbil med Volkswagenteknik
9. Toyotachefen tror på vätgas
10. Audi har 44 procentig ökning av elbilar
11. Helt eldrivna Porsche Cayenne ska tillverkas i Slovakien
12. Indisk elbil utmanar: Kostar 109 000
13. Vietnamlansering för Skoda i år
14. Första Hongqin har levererats i Sverige
15. SsangYong blir KG Mobility
16. Vi kommer att sakna denna snabba Peugeot kombi
17. Jaguar-paret vann i Svea hovrätt
18. Nu ska Volvo elektrifiera Boliden
19. Mercedes smet före Audi
20. Innovationer från Saab som förändrade bilvärlden
21. Talbot-Lago T150-C SS "Goutte D'Eau/Vattendroppen" Coupé 1937
22. Case ångtraktor drar 36 plogar
23. Porsche kanske inte alls återvänder till F1

1. Klart: 317 Nevs-anställda sparkas

Publicerad 2023-03-28 kl 17:08 (uppdaterad 2023-03-28 kl 17:35)

Text Fredrik Lund

Fackordföranden Ronnie Hermansson är en av 317 Nevs-anställda i Trollhättan som får lämna företaget i samband med krisen. "Det är en tung dag för många", säger han.



På tisdagen stod det klart att 317 av Nevs 340 anställda i Trollhättan tvingas sluta. Det rapporterar **P4 Väst**. Det innebär att endast 23 personer får behålla sin anställning: 8 inom produktion och 15 tjänstemän.

– Jag kommer nu lämna företaget efter 40 år, säger fackets ordförande Ronnie Hermansson till P4 Väst. Det är en tung dag för många, och för oss också, alla vi som varit involverade. Samtidigt skönt att vi kommit fram och att vi ser en slutpunkt på det här idag, så det är både och.

Nevs vd Nina Selander säger till radion att företaget nu avvecklar sin utvecklings sida helt. – Sedan hoppas vi att det ska komma igång någon form av produktion i fabriken så klart, säger hon. Men det behöver inte vara under Nevs vingar utan det kan vara att vi hyr ut det. Det är de planer vi har idag.

Samtidigt köper Trollhättan stad och det kommunala fastighetsbolaget Kraftstaden både fastigheter och mark av Nevs, en affär värd 256 miljoner kronor. Enligt kommunstyrelsens ordförande, Peter Eriksson, sker det för att kommunen ska säkra möjligheten att utveckla Stallbackaområdet i framtiden.

– Vi har sett ett behov att få bort den här blöta filten som legat över Stallbackaområdet efter konkursen, när konkursförvaltare låst området, säger han till P4 Väst. Nu ser vi att vi kan möjliggöra att det kan finnas mark över lång tid framöver.

Någon brist på företag som vill etablera sig på platsen säger Peter Eriksson inte föreligger. – Vi har en lista med 70 förfrågningar i dagsläget.



Fredrik Lund

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Nevs i "viloläge" – nästan all personal sägs upp



Nevs kämpar vidare – nu med ny ägare



Nya beskedet: Nevs kan säljas inom några veckor



Försökte rädda Nevs – nu får vd:n sparken

2. EU-kommissionen och Tyskland har enats om fossilbilens framtid

PUBLICERAD AV CARL UNDEHN 2023-03-25

Det i princip redan klara beslutet om att endast tillåta försäljning av utsläppsfria nya personbilar och lätt lastbilar inom EU från 2035 varit en omdiskuterad fråga de senaste veckorna.



Nu är det klart att Tyskland får igenom sitt plötsliga krav om att även efter 2035 tillåta bilar med förbränningsmotor. Förutsättningen är att "kan endast tanka koldioxidneutralt bränsle", enligt det tyska transportministeriet.

För att det ska bli möjligt kommer en ny bilkategori att införas i EU från 2024.

Det ska då handla om bilar som tankas med syntetiska bränslen, så kallade e-fuels, eller e-bränslen.

Genom att samla in koldioxid från luften och tillsätta vätgas som framställts genom elektrolys med grön el från vindkraft produceras "e-metanol". Det kan sedan behandlas till ett syntetiskt bränsle som går att använda till förbränningsmotorer.

Enligt förespråkarna innebär det ett nollsummespel vad gäller utsläppen av koldioxid. Kritikerna menar i stället att framställningen av syntetiskt bränsle förbrukar en stor mängd energi som bättre kan användas till att ladda elbilar.

I början av mars skulle beslutat röstas igenom. Då EU-parlamentet och medlemsländerna redan sagt ja till förslaget sågs det som en ren formsak.



Carl Undéhn

3. Huawei utvecklar supersnabba elbilsladdare med 600 kW

Publicerad 2023-03-24 kl 9:55, text Erik Söderholm

Kinesiska Huawei siktar in sig på bilbranschen med en supersnabb elbilsladdare.



Många nya elbilar kan snabbaddas med en effekt på upp till 150 kW, och vissa klarar ännu mer än så. Men även dagens mest "snabbaddande" modeller hamnar i skuggan av kinesiska Huaweis nya teknik.

Företaget har planer på en snabbaddare med effekt på upp till 600 kW, något som också **Volvoägaren Geely presenterat**.

Laddeffekt är inte allt – hur lång laddtiden blir beror också på flera andra faktorer. Men en teoretisk laddeffekt på 600 kW är mer än dubbelt så mycket som dagens bästa snabbaddare, vilket kan korta laddtiden rejält för de bilar som kan ta emot effekten.

Bilder på Huaweis snabbaddare har dykt upp i kinesiska medier och det är oklart när de ska lanseras, och om de även ska dyka upp i andra länder. Huawei har visat upp **flera bilmodeller** och siktar på att bli ett av Kinas tre största bilmärken inom några år.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvoägarens nya plan: Extrem snabbladdning på 600 kW



Nya snabbladdare ska köra om Tesla och Porsche



Nio visar ny elbilsmodell – och supersnabba laddare



Elbilsbatteriet fulladdat – på bara 90 sekunder



4. BMW:s ”Teslaceller” uppges ge 40 procent längre räckvidd än Teslas

PUBLICERAD AV CARL UNDÉHN 2023-03-22

Med den nya battericellen 4680 såg Tesla ut att ha ett riktigt trumfkort på fickan i konkurrensen mot andra biltillverkare.



Den cylindriska cellen med en diameter på 46 millimeter och en höjd på 80 millimeter – därav namnet – ska innehålla fem gånger mer energi än dagens 2170-celler och ge elbilar med 16 procents längre räckvidd.

Dessutom ska de vara billigare att tillverka och även vara möjliga att framställa med en metod med torr elektrod tillverkningsteknik. Det ska göra det möjligt att ytterligare sänka tillverkningskostnaden samt mängden kemikalier som behövs.

Men konkurrens vilar som bekant inte. Även BMW har meddelat att deras nästa generation elbilar från 2025 med samlingsnamnet Neue Klasse kommer använda cylindriska celler. De ska bland annat tillverkas av kinesiska EVE. Under pågående [International Battery Seminar](#) i Orlando, Florida, har företaget nu [presenterat data](#) kring den så kallade 4695-cellen som BMW ska använda.

Enligt den tyska teknikportalen [Golem](#) har de också flera fördelar mot Teslas runda celler. Cellerna från EVE väger 21 procent mer än Teslas, men ska innehålla 46 procent mer energi. En orsak är naturligtvis att BMW-cellen med en höjd på 95 millimeter är högre, vilket framgår av namnet 4695.

Energidensiteten uppges till mellan 260 och 280 Wh/kg beroende på version. Trots den högre vikten ska ett batteripaket med BMW:s cylindriska celler kunna ge 40 procent längre räckvidd än ett motsvarande paket med Teslas 4680-celler.

[Undersökningar av Teslas 4680-celler](#) har visat att de har en energidensitet på drygt 240 Wh/kg.

EVE säger också att versionen med en energidensitet på 260 Wh/kg kan laddas från 10 till 80 procent på endast 12 minuter.

BMW har tidigare sagt att de kommer använda två storlekar av de cylindriska cellerna med olika höjd. EVE ska därför också tillverka de högre 46120-cellerna av samma typ som ska användas i elsuvar med mer plats i botten.



Carl Undéhn



5. Hyundai behåller fysiska knappar: Touch är för farligt

Av redaktören för bytbil 2023-03-24

"Under tiden du kör är det svårt att kontrollera"



Sang Yup Lee, chefsdesigner på Hyundai, vid sidan av insidan av Kona.

De flesta biltillverkare kastar in touchknappar i sina nya modeller men Hyundai går mot strömmen och lovar att behålla sina fysiska knappar. Sydkoreanerna menar helt enkelt att det är säkrast så.

Touchknappar i bilar är något av en vattendelare. Visst är det modernt och smidigt i flera avseenden. Men många är det också som av olika anledningar föredrar det gamla sättet, med fysiska knappar.

Hyundai är av den åsikten åtminstone.

Det var i samband med introduktionen av nya Hyundai Kona som Sang Yup Lee, chefsdesigner på Hyundai, också lovade att de fysiska knapparna kommer att finnas kvar i deras bilar.

– För mig måste säkerhetsrelaterade knappar vara fysiska, sa han då till australiensiska [CarsGuide](#).

"Svårt att kontrollera"

Det är just av säkerhetsskäl som Hyundai väljer att hålla sig borta från touch screen i högre utsträckning än andra.

I vissa moderna bilar måste föraren dyka in i menyer för att justera volymen eller AC:n. Inte minst kan det kräva att blicken behöver tas bort från vägen för att hitta rätt.

– Under tiden du kör är det svårt att kontrollera det. Men med fysiska knappar är det enklare att känna sig fram, säger Lee.

Ändras vid självkörande bilar

Med det sagt kan Hyundai komma att använda sig mer av touchknappar i framtiden.

Men med den syn som företaget har idag skulle det först bli aktuellt när självkörande bilar blir en verklighet.

– När det kommer till nivå 4 av autonom körning, då kommer vi ha virtuella knappar för allting.

Relaterade artiklar:



Hyundai lämnar över Apples bilprojekt till systemmärket?



Uppgifter: Hyundai tvekar om Apple.



Världspremiär: "Designrevolutionen" Hyundai Tucson är här.



Hyundai avslöjar designen på Ioniq 6.

6. Sverige sticker ut: Enda EU-landet där elbilarna backar

Publicerad 2023-03-22 kl 9:50

Text Erik Söderholm

Antalet nyregistrerade elbilar minskade med två procent i Sverige under januari och februari, när nästan alla andra EU-länder ökade.



Den svenska bilförsäljningen går trögt och tidigare i veckan [skrevs prognosen ned](#) för hur många nya bilar som beräknas rulla ut på vägarna i år.

Även ute i Europa ser det dystert ut på bilmaknaden, men faktum är att nyregistreringarna inom EU ökade med 11,5 procent till över 800 000 bilar i februari jämfört med samma månad året innan, enligt nya siffror från Acea. Det ska dock ses i ljuset av att siffran för februari förra året var ovanligt låg, på grund av komponentbristen.

Flera stora länder i Europa visade en kraftig ökning av antalet nyregistrerade bilar. Hittills i år är den totala ökningen 11,4 procent jämfört med samma period förra året.

Elbilar står nu för över tolv procent av alla nya bilar som registreras i Europa – en ökning med över 30 procent på ett år.

Men Sverige sticker ut när det gäller elbilsregistreringarna under januari och februari. Å ena sidan har Sverige den högsta elbilsandelen bland nyregistreringarna inom EU. Men å andra sidan är Sverige enda landet där antalet nyregistrerade elbilar backade under samma period – med 2,3 procent. Det beror till stor del på den slojade elbilsbonusen. Bensinbilar är fortfarande vanligast i Europa med en marknadsandel på 37 procent.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Kraftigt sänkt prognos: Sämsta siffran på 14 år



Sämsta bilåret på nästan 30 år – men flera märken går mot strömmen



Raset fortsätter – sämsta siffran på 28 år



Bilförsäljningen kraschar – sämsta siffran på 25 år

7. Fords otroliga förlust per såld elbil 2022 var 357 000 kronor

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 23/03/2023

Ford går nu ut med att de räknar med att göra en jätteförlust på elbilar under 2023. Totalt kommer tillverkningen av elbilar att blöda 32 miljarder kronor.



Ford har delat upp företaget i tre olika delar för att få mer fokus på olika verksamheter. Elbilarna ses som framtiden, men går än så länge riktigt dåligt. Under 2022 förlorade Ford 22 miljarder kronor på att tillverka och sälja 61 575 elbilar. Det betyder att Ford förlorade 357 000 kronor på varje såld elbil. Under 2023 förväntas förlusten stiga till 32 miljarder, uppger Autonews.

Ford räddas av att de tjänar pengar på förbrännings- och transportbilar. Bilar med förbränningsmotorer förväntas göra över 70 miljarder kronor i vinst, medan transportbilarna ska tjäna 60 miljarder kronor. Det här är första gången Ford särredovisar sina verksamheter.



Maths Nilsson

Teknikens Värld

8. Ford Capri kommer tillbaka som elbil med Volkswagen-teknik

PUBLICERAD AV ERIK WEDBERG

24 MARS 2023, KL 19:00

Ford Capri kommer tillbaka, nu som elbil. Enligt obekräftade uppgifter ska Ford lansera sin andra Volkswagen-baserade elbil nästa år och dammar då av ytterligare ett gammalt modellnamn.



Mustang, Explorer och nu...Capri? Ford gör precis tvärtemot Volkswagen när de elektrifierar sitt modellutbud. I stället för att hitta på nya, framtidsosande namn väcker Ford liv i gamla, halvt insomnade modellbeteckningar. Nu rapporterar brittiska **The Sun** att Fords nästa elbil kommer att heta Capri.

Fords första elbil baserad på Volkswagens MEB-arkitektur visades så sent som häromdagen. Nya Explorer har ingenting med laddhybridsuven Explorer att göra, utan är nära besläktad med **Volkswagen ID.4**.

Nästa VW-baserade elbil, som alltså kan komma att heta Capri, kommer inte att likna original-Capri som var en av Fords stora kassakor från slutet av 1960-talet till 1986. Det blir inte en tvådörrarscoupé, troligtvis snarare en suv, precis som Explorer, men med slokande taklinje. Den kan alltså förhålla sig till Explorer på samma sätt som **ID.5** till ID.4.



Erik Wedberg

9. Toyotachefen tror på vätgas: ”Ett hållbart alternativ”

Publicerad 2023-03-23 kl 17:10

Text Erik Söderholm

Den nytilträdde Toyotachefen är precis som sin föregångare övertygad om att satsningen på vätgasdrivna bränslecellsbilar ska fortsätta.



Toyota har fått en ny chef i form av Koji Sato som bland annat gjort klart att märket ska **ändra inriktning när det gäller elbilar**.

– För att leverera attraktiva batterielbilar till fler kunder måste vi strömlinjeforma strategin och drastiskt förändra hur vi gör affärer, har han sagt i en **intervju**.

Men märkets strategi att storsatsa på vätgasbilar med bränslecellsteknik står fortfarande fast. En satsning på batterielbilar utesluter inte en fortsatt satsning på vätgasbilar, enligt Toyotachefen.

– Vi vill säkerställa att vätgas förblir ett hållbart alternativ, sa Koji Sato under ett event nyligen, enligt **Automotive News**.

”Vi vill säkerställa att vätgas förblir ett hållbart alternativ”

Toyota utvecklar en ny plattform för elbilar som ska stå klar 2026. Den ska sänka tillverkningskostnaden och förbättra bland annat räckvidden och förbrukningen jämfört med dagens teknik.



Att tanka en vätgasbil går relativt snabbt – om du lyckas hitta en mack.

Men vätgassatsningen får alltså fortsätta. Vätgasbilar är mindre effektiva än batterielbilar och macknätverket är dåligt utbyggt i de flesta länder. Det har gjort att försäljningen av vätgasbilar hittills varit minimal. Men tankningen går snabbare än att ladda en elbil och räckvidden förkortas inte lika mycket på vintern. Tekniken skulle också kunna passa bilägare som inte kan ladda hemma eller på jobbet.

– Det är viktigt att fortsätta vara flexibel när det gäller att skraddarsy produkter för olika koldioxidneutrala behov på olika marknader, säger Koji Sato.



Erik Söderholm

Läs också:



Toyota: Högsta prioritet att göra om elbilsstrategin

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Här är Toyotas nya motor – som går på vätgas



Nytt räckviddsrekord för Toyotas vätgasbil



Toyota visar V8-motor med vätgasdrift på 455 hk



Vintertest nästa för Toyotas nya vätgasmotor

10. Audi: 44 procent ökning av elbilar – mindre modell bekräftad

PUBLICERAD: 2023-03-17 AV Carl Undéhn

Efter Volkswagen och BMW har i veckan även Audi haft sin stora årliga presskonferens. Under den meddelades att försäljningen av helt eldrivna modeller under 2022 steg med 44 procent, jämfört med året innan.



Totalt sålde Audi 118 196 elbilar under 2022. Med det steg också andelen elbilar i den totala försäljningen till 7,2 procent. Året innan stod de för 4,8 procent.

Totalt levererade Audi under förra året 1,68 miljoner bilar, vilket var en minskning mot 2021 då det levererades 1,69 miljoner bilar.

– Den stora efterfrågan på modellerna Audi Q4 e-tron, Audi e-tron och Audi e-tron GT quattro bekräftar vår kurs mot e-mobilitet, kommenterade Audis chef Markus Duesmann ökningen.

2027 ska Audi erbjuda eldrivna modeller inom alla ”kärnsegment”. Det innefattar även en mindre elbil än dagens Audi Q4 e-tron. Tidigare har det kommit olika uppgifter kring vad som händer med Audis mindre modeller vid övergången till eldrift.

– Konkret innebär det att vi har bestämt oss för att upphöra med A1 och det kommer inte heller att finnas någon efterföljare till Q2, har Markus Duesmann tidigare meddelat.

Det **motsades senare av utvecklingschefen Oliver Hoffman** som sade till branschtidningen Automobilwoche de även ser ett behov av premiumbilar i A-segmentet.

– Vi står inför den största modelloffensiven i vår historia. Fram till 2025 kommer vi att lansera mer än 20 nya modeller, varav mer än tio elektriska. Vår väg går mot 100 procent elektrisk mobilitet, sa Markus Duesmann under presskonferensen.

Men ännu dröjer det ett tag innan Audi helt kommer att satsa på eldrivna modeller. Nästa år lanseras också en ny plattform för bilar med förbränningsmotorer, vilken har beskrivits som tillverkarens sista. Fram till 2030 ska bilar med förbränningsmotorer steg för steg fasas ut.



11. Helt eldrivna Porsche Cayenne ska tillverkas i Slovakien

Skriven av Kristofer Rask, publicerad 2023-03-24

Tredje generationen Porsche Cayenne. Den eldrivna blir den fjärde generationen.



Efter succén med Porsche Taycan fortsätter den tyska sportbilstillverkaren att satsa på fler elbilar. Planerna inkluderar eldrivna versioner av Porsche Macan med premiär 2024 och Porsche 718 året efter det.

Märkets fjärde eldrivna modell kommer sedan att bli Porsche Cayenne. Nu bekräftar Porsche planerna ytterligare en gång. Samtidigt slår man också fast att den ska byggas i Slovakien.

– Fabriken i Bratislava har gjort ett enastående arbete de senaste åren och har fått flera utmärkelser. Den framtida Cayenne kommer att vara den första helelektriska SUV som tillverkas där, säger Albrecht Reimold, Porsches styrelseledamot för produktion och logistik.

– Jag är säker på att teamet kommer att vara noggrant förberedda och när det är dags leverera i karakteristisk Porsche-kvalitet, tillägger Albrecht Reimold.

Porsche passar också på att bekräfta också en femte elbil. Det blir också en SUV som ska placera sig över Porsche Cayenne. Produktionen av den ska starta i Leipzig under andra halvan av detta årtiondet.



Kristofer Rask

12. Indisk elbil utmanar: Kostar 109 000

Av Marcus Berggren 25 Mars 2023

Billiga elbilar är något som många väntar ivrigt på, men det är redan verklighet på andra marknader utanför Europa. I exempelvis Indien erbjuder Tata modellen Tiago EV som kostar en liten bit över 100 000 kronor.



Den indiska elbilen Tata Tiago EV har ett pris som är rysligt billigt.

Den indiska marknaden må inte i första hand förknippas med elbilar – under 2022 var andelen elbilar på marknaden kring en procent.

Nu har emellertid allt fler aktörer dykt upp och den gemensamma nämnaren är ett lågt pris.

För att på allvar penetrera den indiska marknaden – som växer så det fullständigt knakar – krävs det elbilar som är ruskigt billiga.

Eftersom den indiska marknaden totalt saknar säkerhetskrav har biltillverkare helt andra möjligheter när det kommer till att utveckla billiga bilar.

Det är även en de huvudsakliga anledningarna till att den europeiska marknaden har så mycket högre priser. **25 mils räckvidd för 110 000 kronor**

Den billigaste elbilen på den europeiska marknaden är Dacia Spring (**som vi har provkört**), men den säljs inte i Sverige. Den går loss på 240 000 kronor och stoltserar med en räckvidd på 230 kilometer enligt WLTP.

I Indien kan man få en Tata Tiago EV från 110 000 kronor. För det priset får man 250 kilometers räckvidd från ett batteri på 19,2 kWh.

För ytterligare 30 000 kronor kan man uppgradera till ett batteri på 24 kWh som ger hela 315 kilometers räckvidd.



Tata Tiago EV har baklyktor som påminner om en Opel Corsa och en front som lika en Fiat Tipo.



Det finns även drag från Mitsubishi Spacestar i designen.

Tata Tiago EV är billig av en anledning

Med det sagt är inte Tata Tiago EV billig utan anledning. Dels har den samma säkerhets-egenskaper som en landmina, dels samma lyxnivå som ett ryskt fängelse.

Fortsättningsvis kan Tata Tiago EV endast ladda upp till 7,2 kilowatt och elmotorn har endast 74 hästkrafter och 114 newtonmeter.

Med det sagt gör den exakt vad man förväntar sig av den, levererar elektrisk mobilitet till den stora massan till en förmånlig peng.

Det finns alltså billiga elbilar ute i världen, frågan är bara när de blir mer mainstream på den europeiska marknaden.



Interiören är en funktionell historia.

Läs även: [Sveriges flopp: Sämst i Europa på elbilar.](#)

Läs även: [Elbilar blir billigare – priset på batteriet dyker.](#)

Läs även: [Analys – 100 procent elbilar i Europa inom 12 år.](#)

Läs även: [Recension av Dacia Spring Electric.](#)

Läs även: [Recension av MG ZS EV.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

Teknikens Värld

13. Vietnamlansering för Skoda i år

PUBLICERAD 24 MARS 2023, KL 08:00

Firande och nya modeller är att vänta från biltillverkaren Skoda i år men även en lansering i Vietnam.



2023 blir ett år av både firande, nya modeller och expanderande för bilmärket Skoda. Det framkom under biltillverkarens rapport för 2022 som visade en global försäljning av 731 100 fordon globalt och en vinst på 21 miljarder euro - strax över 234 miljarder kronor.

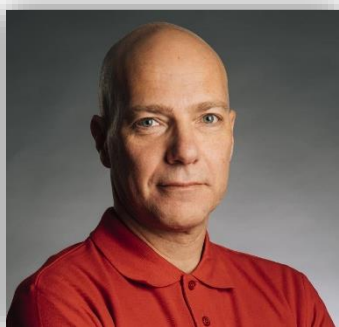
Detta år firar man sig själva på många sätt: såväl faciliteter, modeller, rekord som logotyper radas upp men mer intressant är vad som sker framåt. Största nyheten blir en ny elbilsmodell som är mindre än märkets enda eldrivna modell i dag: [Enyaq](#) – som under året kommer i en lyxig Laurin & Klement-version.

Under andra halvåret kommer en ny generation [Superb](#) att presenteras och suven [Kodiaq](#) får laddhybridteknik. Mindre nyheter som ligger närmare i tiden är att modellerna [Kamig](#) och [Scala](#) kommer att uppdateras.

Under året ska även Skoda ta sig an den vietnamesiska marknaden dit bilar tillverkade i Europa ska gå på export. Det handlar om modellerna [Karog](#), [Kodiaq](#), [Octavia](#), [Superb](#) och från år 2025 även elbilarna [Enyaq](#) och [Enyaq Coupé](#). 2024 ska en inhemsk produktion dra i gång i samarbetet med Thanh Cong Motor. Delar till modellerna [Kushaq](#) och [Slavia](#) levereras från märkets indiska division för att sättas samman i en fabrik som nu står under uppbyggnad.

Marknaden i Vietnam kan i viss mån ersätta den ryska som man nu drar sig ur. 2021 sålde man där över 90 000 bilar, i Vietnam siktar man på 30 000 bilar årligen, en siffra som 2030 ska stiga med 10 000. Det är ungefär hälften av vad konkurrenten Hyundai säljer i landet.

Vietnam har 100 miljoner invånare och är den fjärde största bilmarknaden i Sydostasien. Till 2040 räknar man att det totalt ska registreras 3,5 miljoner elbilar i landet.



Peter Klemensberger

14. SsangYong blir KG Mobility – kommer med fyra elbilar till Sverige

PUBLICERAD AV Carl Undéhn

Koreanska SsangYong började säljas i Sverige på 1990-talet, men lyckades aldrig få riktigt fäste. För några år sedan var tillverkaren också på väg att gå i konkurs, men räddades av investerare som också lanserade ett namnbyte till KG.



Det är också under det namnet som SsangYong/KG nu ska återlanseras i Sverige genom den norska importören RSA. Sedan tidigare importerar de bland annat elbilar från Maxus och BYD till Sverige.

– Vi är nu redo att lansera KG Mobility i en helt ny skepnad för den skandinaviska bilmarknaden. KG Group har extremt offensiva och expansiva planer för den kommande tiden, och vi ser fram emot att komma i gång. Vi har stora ambitioner för samarbetet, säger Frank Duvold som är vd för RSA Group.

Genom dem ska sex modeller varav fyra eldrivna börja säljas här. Men exakt när nämns, men tidsplanen beskrivs som i en "nära framtid".

Bland de fyra eldrivna modellerna hittas en pickup samt tre elsuvar i olika storlek. Den ena beskrivs som en "fullstor" suv, den andra som en "kompakt elektrisk suv". Den tredje, på bilden ovan, är den enda som nämns vid sitt modellnamn, Torres EVX.

Också det är en suv med off road-optik som nyligen haft premiär. Några detaljer nämns inte för någon av modellerna. Inte heller priser har presenterats.



Carl Undéhn

Feber**15. Första Hongqin har levererats i Sverige**

AV BOBBY GREEN

TORS. 23 MAR 2023, 18:00

Gött enna!

FILM: <https://youtu.be/JpQNXSwz8Mw>.

Nu har de första exemplaren av den eldrivna, kinesiska, suven Hongqi E-HS9 levererats till kunder här i Sverige. Försäljningen drog igång i januari och för ett exemplar får man betala 899 900 kronor. En som tyckte det var lockande är herren i videon som blev den första i landet att få sin bil.





Hedin blir importör och återförsäljare för Hongqi Eldrivna suven E-HS9 först ut



**Priset för eldrivna suven Hongqi E-HS9 klart
Har premiär på eCarExpo**



**Genomgång av en Hongqi H9
Den kinesiska S-Klassen**



Bobby Green



16. Vi kommer att sakna denna snabba Peugeot kombi

Av Guido Naumann 22.03.2023

Googleöversatt

Är Peugeot 508 SW PSE ett intressant alternativ till den tyska tävlingen? Det var precis vad vi ville ta reda på i vårt långtidstest.



Men det gick fort! Fem månader har gått, 30 000 kilometer har täckts, genom hela världen, i vind och väder, i värme och snö, tiden flög förbi med **Peugeot 508 SW PSE**! Och ärligt talat är vi väldigt ledsna. Inte för att den eleganta fransmannen ofta svek oss eller att vi hade andra problem med honom.

Nej, ingenting hände. Tankning, tvätt, lastning, körning – allt utan att ens råka på. Och det hela var också kul. Även om vi var lite skeptiska innan. En tung hybridkombi (1,9 ton) i vardagligt SPORTSCARS-redaktionellt arbete, kan det fungera bra? I början var det verkligen lite av en förändring från våra tidigare långtidstestbilar som **Cupra Formentor** VZ5 och **Alpina** XD4.

Hur länge håller batterierna? Är enheten kompatibel i daglig användning? Står vi ofta på macken? Men låt oss börja från början. Och i första stund ser vi den här kombi. Ganska lång, ganska bred och ganska låg står fransmannen där och imponerar med sin sträckta bak, sina glödande huggtänder och de små wingletsna framför 20-tumshjulen.



Cockpiten verkar futuristisk vid första anblicken, men är ganska lätt att använda i vardagen.

508 PSE vill göra intryck

Medan varje 508 har huggtändarna, är de små vingarna specifikt reserverade för kraftpaketet bland de 508 modellerna: PSE - för **Peugeot Sport Engineered**. Likaså de olika elementen i kryptonitgult. Det är uppenbart att 508 PSE vill göra intryck. Kan han göra det på vägen? Naturligtvis vänder folk sig om, ingen tänker på en Peugeot. (**Fräscht utseende och teknisk uppdatering för Peugeot 508**).

Och från sittbrunnen inspirerar han oss också. Drivningen är en fyrcylindrig radmotor med en slagvolym på endast 1,6 liter och två elmotorer. En av dem sitter mellan förbränningsmotorn och växellådan, den andra på bakaxeln ger också fyrhjulsdraft. Den elektriska delen drivs av ett 11,5 kWh batteri.

Således har stationsvagnen en anständig 360 hk och 520 Nm. Växellådan fungerar alltid rent. Övergångarna mellan förbränningsmotor och elmotor kan dock vara smidigare. På 5,2 sekunder går det till 100, 250 km/h är inte marknadsföring, det kan man göra utan större uppstart. Förutsatt att batteriet är fullt.

Stannar du för en laddstation? Sällan!

Och det leder oss till ämnet e-körning: Normalt kör du alltid tyst och tyst elektriskt. Men om batterierna är tomma, gå sedan till sportprogrammet och ladda med förbränningsmotorn eller aktivera blixtnappen för att spara den elektriska räckvidden (för 10 km, 20 km eller maximalt). Stannar du för en laddstation? Det hade vi sällan. Ändå stod vi ofta på bensinmacken.

Inte för att fransmannen dricker så mycket, nej, tanken är alldeles för liten med 43 liter. Apropos: Över 30 000 avstånd svalde 508 PSE i genomsnitt bara 9,1 liter per 100 kilometer. Och vi smög verkligen inte bara. Rent elektriskt ska stationsvagnen köra 42 kilometer och vara upp till 140 km/h snabb, stämmer också.



*När vi var i Italien på Maserati och Ferrari köpte vi naturligtvis vin på vägen tillbaka.
Och 508 "svalde" lätt flera lådor.*

Fransmannen behärskar den andra "butiken" bättre. 530 liter går in, nedfällda till och med 1780 liter. Den överlägsna adaptiva fjädringen, som utgör en stor del av körglädjen, gav positiva intryck. Den låga tyngdpunkten och det breda spåret säkerställer rullande kördynamik och rik väghållning. Styrningen kan göra med mer känsla, är ibland för smidig.

Innanför? Läder, Alcantara, tyger, trä och pianolack sötar vistelsen vid ratten. För att inte tala om de mycket bekväma sätena med massagefunktion. Baksätet är tyvärr lite hårt (möjligen på grund av litiumjonbatteripaketet under), takhöjden är bara genomsnittlig.

Tekniska specifikationer och pris: Peugeot 508 SW PSE

- **Motor** R4, turbo (147 kW), plus två elmotorer (81 + 83 kW), tvärgående fram
- **Batterikapacitet** 11,5 kWh
- **Systemeffekt** 265 kW (360 hk)
- **Systemmoment** 520 Nm
- **Drivning** fyrhjulsdraft/åttastegad automat
- **L/W/H** 4780/1860/1420 mm
- **Tomvikt** 1950 kg
- **Bagageutrymme** 530-1780 l
- **0–100 km/h** 5,2 s
- **Topp** 250 km/h
- **Bränsleförbrukning** 2,03 l S + 16,6 kWh/100 km
- **E-range** 42 km (WLTP)
- **Pris** från 71 600 euro

Resultat från BILD AV BILEN

Bensin plus el i det dagliga redaktionella arbetet – är det okej? Ja, och hur! Vi är förvånade över hur den eleganta stationsvagnen presterade över avståndet. Mycket komfort, lite sport, låg konsumtion, gott om plats!

17. Jaguar-paret vann i Svea hovrätt

Publicerad 2023-03-25 kl 14:07, text Björn Meyer

Jaguar bygger numera själva kopior av tävlingsbilen C-type – var det kanske därför man ville sätta ned foten mot Magnussons bil?



Paret Karl och Anne-Christine Magnusson fick i dagarna rätt av Svea hovrätt i den överklagan de gjort av tingsrättens dom som tvingade dem att förstöra den C-typereplica de byggt. De slipper även betala ett mångmiljonbelopp till Jaguar Land

Paret Magnusson fälldes 2020 i Patent- och Marknadsdomstolen vid Stockholms tingsrätt för att ha inkräktat på Jaguar Land Rovers (JLR) rättigheter till formen på den Jaguar C-type som de byggt en kopia av.

Avsikten var att bygga fler kopior och paret Magnusson använde sig av sitt bolag, Create form AB, både för inköp av delar och i marknadsföring. Tingsrätten gick på JLR:s linje vilket innebar att paret Magnusson skulle tvingas skrota den färdigställda kopian samt betala JLR:s rättegångskostnader. Karl och Anne-Christine Magnusson överklagade domen till nästa instans: Patent- och Marknadsöverdomstolen vid Svea hovrätt och i dagarna kom deras avgörande – som stöder paret Magnusson.

Deras C-type replika är räddad och JLR ska betala paret med flera cirka 5,3 miljoner kronor för att täcka bland annat rättegångs- och ombudskostnader. Svea hovrätt menar att även om Jaguar kan hävda upphovsrätt till C-type tillverkades paret Magnussons bil under en period när det måste anses att tillverkaren lämnat ett generellt tillstånd i och med de replikor som tillverkats tidigare, och även använts och fått godkännanden av Jaguar. Paret Magnussons firma Create forms inblandning har inte varit stor nog för att anses göra replikabyggandet till ett kommersiellt projekt. JLR har fram till 19 april på sig att överklaga domen till Högsta domstolen.



18. Nu ska Volvo elektrifiera Boliden

AV ROGER ÅBERG 2023-03-21 KL 09:15

Levererar lastbilar till Skellefteå-gruva



Under året är tanken att Boliden ska börja använda elektriska lastbilar för tunga transporter under jord. När detta kommer igång blir de ett av de första gruvbolagen i världen som gör detta. Förutom att de inte använder fossila bränslen så finns det andra fördelar, avgaser är ju inte så trevliga under jord och så blir arbetsmiljön tystare.

Volvo Lastvagnar har skrivit på ett avtal om två Volvo-lastbilar som ska användas i Kankbergsgruvan utanför Skellefteå.

– Det här är ett spännande samarbete i en miljö som ställer väldigt tuffa krav. I en gruva är det branta lutningar, tunga laster och fuktig luft som sliter på fordonen. Samarbetet med Boliden kommer ge oss värdefull kunskap om hur eldrivna lastbilar fungerar när de körs under jord, till exempel hur drivlina och batterier påverkas, säger Jessica Lindholm, projektledare på Volvo Lastvagnar.

Man börjar med en lastbil för att transportera bergbult och utrustning och sedan ska ytterligare en lastbil tas i drift. Den senare ska transportera berg och malm under jord.



Roger Åberg

Klassiker**19. Mercedes smet före Audi!**

Publicerad 2023-03-22 kl 14:30

Text Björn Meyer

Att bygga kompakt, smart och på höjden blev poppis på nittioalet – med Vision A93 skyndade Mercedes före Audi.



Det traditionella sättet att bygga bilar blev utmanat mot slutet av det förra århundradet och många ville bygga smartare och mer kompakt. Audi A2, som Klassiker har som köpguide i nr 3/2023, var inne på precis de här banorna men ärkekonkurrenten Mercedes var ännu snabbare på bollen. På Frankfurtmässan 1993 visade man "Vision A93" som pekade framåt till A-klass. Liksom Audi använde sig Mercedes av aluminium i konstruktionen men där Audi tog med byggsättet ända in i produktionsbilen valde Mercedes den konventionella vägen men vanliga material. Framhjulsdraft, kraftigt lutad motor och dubbla golv var ändå några okonventionella grepp som kraftigt skiljde ut A-klass från flottan av bakhjulsdrivna sedaner i Mercedes utbud.



Mercedes A-klass fick en k mpig debut med älgar och ofrivillig körning på två hjul – och ibland på inga alls – men kämpade ändå på, tillsammans med A2. Motvind r dde dock; biltypen växte på sig och knuffades så småningom om in i konventionens f lla. Synd, n r den hade varit utmärkt lämpad som föremål för elektrifiering i dagens rådande trend.



20. Innovationer från Saab som förändrade bilvärlden

Av Erik Punt 21 Mars 2023

Den svenska biltillverkaren Saab från Trollhättan gjorde sig snabbt känd som en innovativ tillverkare som kom på egna lösningar. Nedan listar vi några av de uppfinningar som satt Saab på kartan under åren.



Med Saab 9-5 1997 lanserades de ventilerade sätena.



Saab ville inte att strålkastarnas prestanda skulle påverkas av vädrets makter.

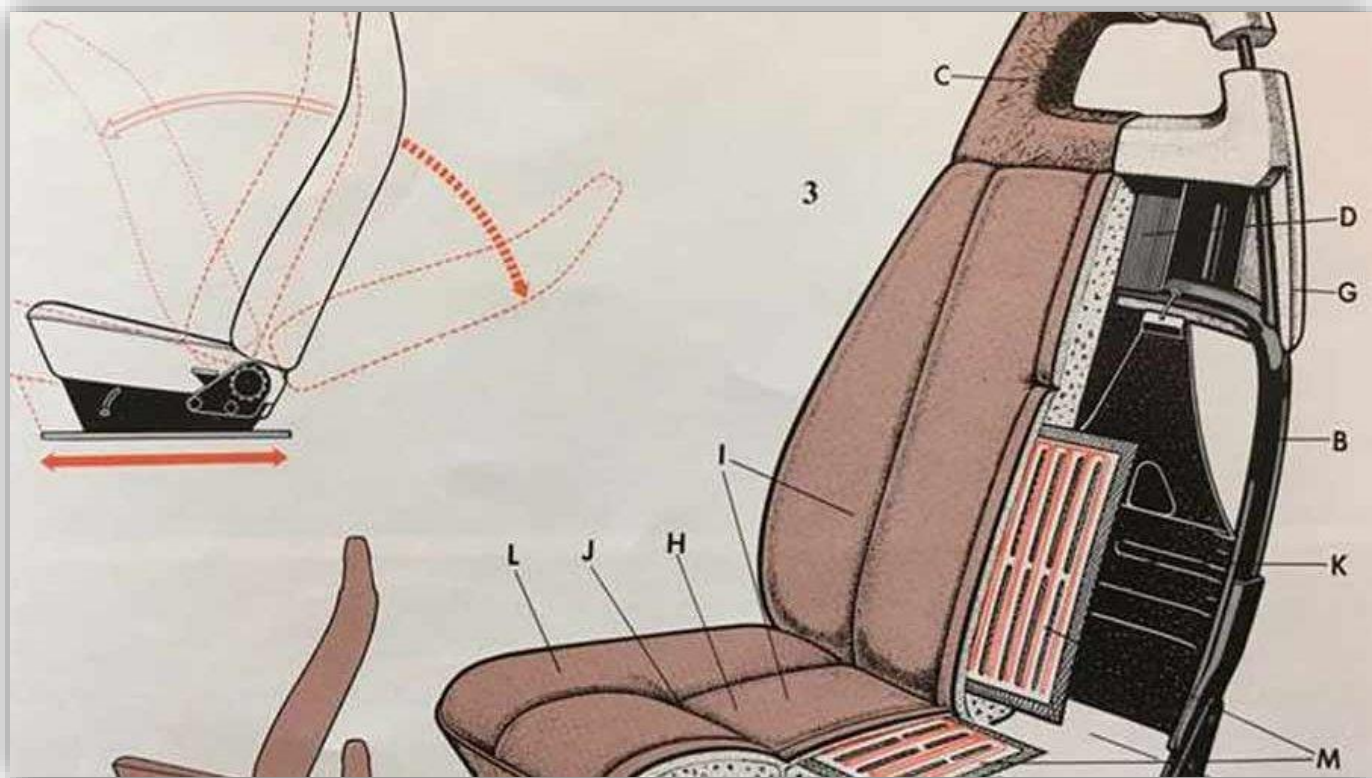
Strålkastartorkare

Inför årsmodell 1970 lanserade Saab torkare till strålkastarna. Modellen var speciellt anpassad för att hantera det nordiska klimatet som ofta bjöd på utmanande förhållanden.

Snö, is, smuts och vatten hindrade ofta strålkastarna från att prestera på topp. Genom att installera en konstruktion som i mycket påminde om vindrutetorkarna kunde dock de problemen elimineras.

Enligt uppgifter skulle strålkastartorkarna klara av att göra rent 94 procent av ytan upp till 1,5 miljoner gånger i temperaturer mellan +40 och -30 grader.

Av rimliga skäl så uppfattades Saabs innovation som säkerhetshöjande och fyra år senare så infördes lagkrav på att alla bilar som såldes i Sverige skulle vara utrustade med strålkastartorkare.



Om det var under 14 grader kallt kom de eluppvärmda stolarna till undsättning.

Eluppvärmda säten

En Saab-ingenjör som led av problem med kyla i de nedre regionerna kom på att det kunde vara smart att värma upp sätet.

Sagt och gjort så togs en lösning med värmeslingor fram som tillsammans med ett avancerad termostat och sensorsystem agerade helt automatiserat.

I marknadsföringsmaterialet för årsmodell 1971 presenterade Saab ner på teknisk detalj hur man gått tillväga. Den potentiella kunden kunde läsa: "en bimetalldtermostat med kroppsvärmereagerande känselkropp svarar för att systemet fungerar automatiskt."

Utvecklingen av den rump- och ryggvärmade apparaturen skedde med stor noggrannhet i Saabs klimatanläggning. Ingenjörerna kom efter mycket om och men fram till att den optimala temperaturen för värmen att kicka igång var under 14 grader.

Som Saabägare förr i tiden behövde man alltså aldrig oroa sig för att frysa om baken.



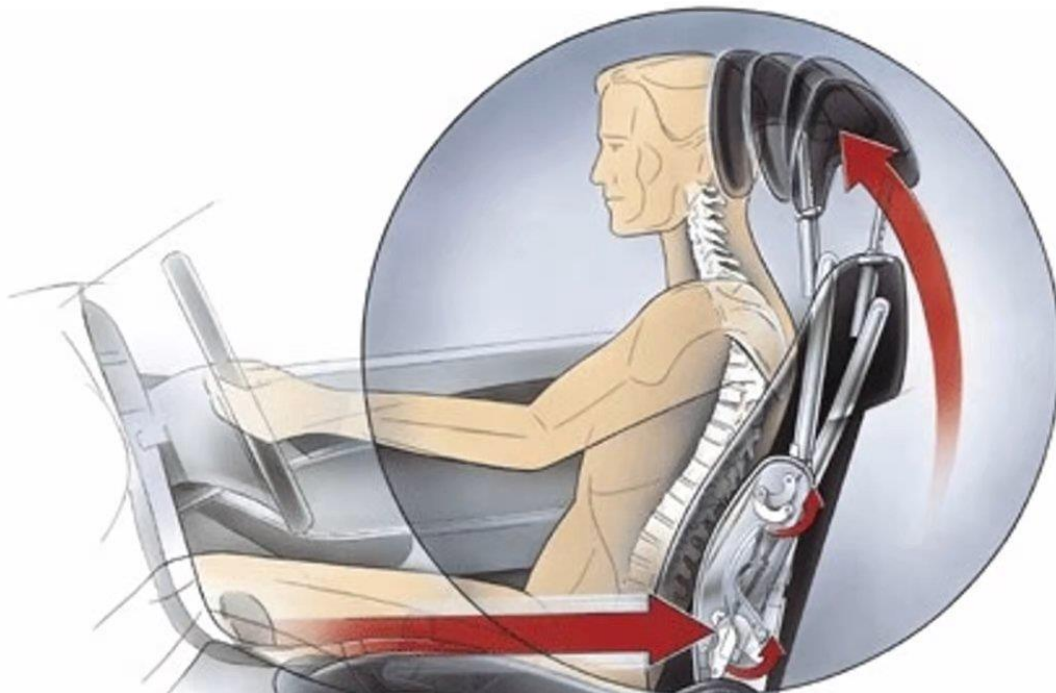
Saabs ventilerade stolar bidrar med utmärkt komfort under varma sommardagar.

Ventilerade säten

Ett antal år, närmare bestämt 26 år, efter Saab kommit på att man kunde värma upp sätena insåg något geni att man också kunde kyla ner dem. En funktion som inte är sprungen ur det nordiska klimatet men alltså väldigt användbar en varm sommardag.

För att skapa bästa möjliga upplevelse suger en fläkt monterad under förar- och passagerarstolen undan luften och skapar på så sätt en svalkande upplevelse.

För att fläkten ska kunna suga undan luften så är skinnet i sätet perforerat. Fläktarna bjuder på ett visst surrande men ger snabbt en avkylande effekt. Även den här innovationen är nästintill standard bland lyxigare bilar nuförtiden.



Saabs aktiva nackskydd var först i branschen.

Aktiva nackskydd

Saab blev först med att lansera aktiva nackskydd med 9-5 1997. Innovationen kallades Saab Active Head Restraint (SAHR) och huvudfunktionen var att mildra effekten av skador vid påkörning bakifrån.

Nackskydden fungerade genom att den som utsätts för krockvåldet trycks in i stolen vid en kollision vilket i sin tur trycker nackskyddet framåt.

Det bidrar till att nackskyddet bättre kan fånga upp nacken och huvudet.

Enligt en undersökning från 2001 visade Folksam's statistik att risken för att råka ut för svåra pisksnärtskador minskade med upp till 75 procent i bilar utrustade med aktiva nackskydd.



Här demonstreras Night Panel-funktionen i den andra generationen av Saab 9-3.

Night Panel

När den nya generationen av Saab 900 lanserades 1993 presenterades också Black Panel som senare kom att döpas om till Night Panel. Få funktioner i en bil kan vålla lika mycket diskussion och åsikterna kring dess reella funktionalitet är omdiskuterad.

Vi på redaktionen kan dock inte göra något annat än att älska den. Att ha en tom landsväg framför sig och trycka in Night Panel-knappen bjuder in till den optimala Saab-upplevelsen.

Night Panel bygger på insikten om att intryck tröttar ut människor. För att minska trötthet under mörkerkörning kom därför några smarta filurer på att man kunde stänga ner alla lampor i instrumentpanelen utom de allra nödvändigaste.

Det allra nödvändigaste ansågs vara hastighetsmätaren, som successivt tänds upp. Först till 140 och sedan hela mätaren ut om den första passeras.

Summan av kardemumman

Det är uppenbart att bilvärlden gick miste om en mycket finurlig och innovativ [tillverkare](#) när Saab fick kasta in handduken den 19:e december 2011.

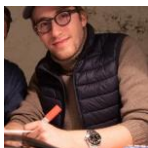
Flera innovationer har bidragit med att rätta liv och skapa säkrare transporter. Som alltid med Saab är det dock svårt att slå undan tanken kring vad som skulle kunna komma om företaget bara härdat ut lite till.

Då hade säkerligen listan med innovationer varit betydligt längre.

Läs även: [Saab 9-5 Hirsch: Raketen från Schweiz.](#)

Läs även: [Till salu: Saab 9-3 Viggen – tyskarnas mardröm.](#)

Läs även: [Saab säljer fortfarande bilar i Taiwan](#)



Erik Punt

Skribent på Högsta Växeln, Saab-fantast och ägare till en före detta pressbil, nämligen en Saab 9-5 Hirsch.



21. Talbot-Lago T150-C SS "Goutte D'Eau" (Vattendroppen) Coupé 1937

LÄSTID: CA 4 MINUTER | SKRIVET AV [BEN BRANCH](#) | 23 MARS 2017

Talbot-Lago T150-C SS är allmänt erkänd som en av de vackraste och elegantaste bildesignerna från 20-talet. Stylingen är karakteristisk för arbetet med italienska Giuseppe Figoni, den kreativa halvan av den franska bussbyggaren Figoni et Falaschi.



Berättelsen om Talbot-Lago

Talbot-Lago var en fransk biltillverkare baserad drygt 5 mil från Paris i staden Suresnes. Företaget startades 1896 av Alexandre Darracq och hette ursprungligen A. Darracq & Cie, det byggde både lyxbilar och framgångsrika racerbilar. Darracq hade tidigare konstruerat en symaskin som hade vunnit en guldmedalj vid utställningen i Paris 1889, och han hade också sysslat med att designa och tillverka cyklar.

En serie sammanslagningar före första världskriget såg företaget ommärkas som Sunbeam-Talbot-Darracq (STD Motors Limited) fram till 1922 då namnet förenklades till Automobiles Talbot, även om racerbilarna fortfarande var märkta Talbot-Darracq på grund av de framgångar som tidigare hade åtnjutits av Darracq-bilarna, vann Vanderbilt Cup två gånger och satte två nya landhastighetsrekord 1904/1905.

10 år efter att officiellt ha blivit Automobiles Talbot stod företaget inför sin största utmaning någonsin i form av den stora depressionen. Marknaden för avancerade bilar decimerades nästan helt, och många stora märken föll på sina svärd.

Affärsmannen, ingenjören och den ursprungliga Darracq-fabrikens verkställande direktör Antonio Lago gick in för att rädda Automobiles Talbot med ett team av investerare 1932. Som företagets nya verkställande direktör lånade han också ut sitt namn till företaget, och det döptes officiellt om till Talbot-Lago.

I mitten av 1930-talet sålde företaget 4 stora chassivarianter, med 4 stora motortyper, och många av bilarna skulle ha karosser tillverkade av karossbyggare som Saoutchik - eller som i fallet med bilen du ser här, av Figoni et Falaschi.



Berättelsen om Figoni et Falaschi

Figoni et Falaschi började precis som Figoni, uppkallad efter karossbyggaren Giuseppe Figoni, en italienskfödd designer vars arbete var decennier före sin tid - särskilt inom aerodynamik. Han hade flyttat till Paris i relativt ung ålder med sin familj, och efter att ha kämpat i första världskriget återvände han till Frankrike och tog över Carrosserie Automobile. I mitten av 1920-talet designade han karosser för några av de bästa chassina i världen, inklusive Bugatti, Alfa Romeo, Delage, Panhard och Delahaye.

Figoni var kanske mest känd för sitt arbete med att designa racerbilar, inklusive Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans-typen som hade tagit direkt seger vid Le Mans 24-timmars 1932 och 1934.

Som ofta är fallet med stora kreativa sinnen var Giuseppe inte väl lämpad för den dagliga driften av ett företag, och så 1935 togs den italienska affärsmannen Ovidio Falaschi som partner och bidrog med sitt efternamn till det nya företagsnamnet Figoni et Falaschi. Inte överraskande översätts detta från italienska som "Figoni och Falaschi".

När Figoni befriades från kontors- och ledningsuppgifter började hans arbete verkligen frodas och blev mer konst än teknik. Han var fascinerad av den snabbt utvecklande världen av flygplansdesign och detta var uppenbart i hans bilkarosser, igenkännliga på grund av deras svepta tillbaka tårskärmar, brant rakade vindrutor och ofta kjolade skärmar fram och bak.

Talbot-Lago T150-C SS 'Goutte d'Eau' visas här

Intressant nog är detta bara den andra Talbot-Lago som byggdes av Figoni et Falaschi med täckta fram- och bakskrmar. Strålkastarna sitter lågt strax ovanför den smala främre stötfångaren, de är skyddade från stenar av vertikala kromgrillar som matchar huvudkylargrillen.

Bilens interiör har säten och dörrbeklädnader täckta av oxblodsläder, med mittmonterade fönstervindar och högpolerat träomgivning på både vindrutan och sidorutorna.

Under karossen är bilen baserad på "Extra Short Chassis" som mäter 104,3 tum, och den drivs av den raka 6 3996cc-motorn med tredubbla Zénith-Stromberg-förgasare. Dessa motorer kunde mellan 140 hk upp till påstådda 200 hk beroende på slutlig specifikation och storleken på förgasare som användes.

Det tvåfärgade exemplet du ser här har tillbringat större delen av sitt liv i Schweiz och restaurerades 2002 av Atelier et Carrosserie de Tourraine. Det är sällsynt att Figoni et Falaschi designade bil av denna härkomst kommer upp för öppen auktion.







22. Fredagsfilmen: Case ångtraktor drar 36 plogar

Av Jim Lundberg 17 mars 2023

Detta monster till traktor härstammar från 1905 då traktortillverkaren Case byggde nio exemplar av modellen som kallades 150 Case. Ingen av dessa finns tyvärr kvar men ett gäng entusiaster lät bygga denna replica utifrån Casefabrikens originalritningar. På filmen ska de slå rekord genom att försöka dra 36 plogar samtidigt. Hur det går? Titta på filmen!



FILM: https://youtu.be/wgkwBsCj_Us.

Fotnot: Bara något år senare så var det dags att testa igen – denna gång med 44 plogar!





23. Porsche kanske inte alls återvänder till F1

AV BOBBY GREEN 2023-03-24 KL 12:30

Har inte fått till något samarbete.



I höstas blommade det återigen upp rykten som sa att Porsche skulle återvända till F1-cirkusen. Nu verkar det inte alls som att det blir så. Porsche ska enligt uppgift ha avslutat sin utvärdering av programmet då de inte kommit överens kring samarbetet med Red Bull och McLaren. Nu verkar det istället som att Porsche kommer att fokusera och lägga sitt krut på deras befintliga motorsport-satsningar som Formel E och 24-timmars på Le Mans.



Porsche och Audi hoppar på F1-cirkusen
Kommer att börja delta i någon form 2026



Porsche tillbaka till F1
Senast var 1991



F1-chefen: Den här sporten kommer aldrig bli eldriven
Syntetiskt bränsle ska hålla symaskinerna borta

MOTORNYTT

SLUT