



Efini RX-7 Type R (FD3S) 1991–95.

1. Bilnyheterna 2021 del 2.
2. Volkswagen Arteon R och Tiguan R börjar säljas.
3. Toyota tar upp elbilskampen med ny minibil.
4. Daihatsus roliga konceptbilar.
5. TVR hoppas kunna börja renovera fabriken i januari.
6. BMW planerar att tillverka fler elbilar.
7. BMW:s udda lösning för att sälja begagnatgaranti.
8. Nissanchef erkänner misstag: "Gick för snabbt fram".
9. Så ska Renault bli lönsamt.
10. Volkswagens nya laddrobot ska göra elbilsaddningen enklare.
11. Elbilsbatterier har blivit 89 procent billigare.
12. Magna och LG i nytt samarbete.
13. Nu kan självkörande bilar leverera varor i Kalifornien.
14. Regeringen bromsar lagförslaget om återbetalning av klimatbonusen.
15. Inga julklappar till Svenskt Fordonsskydd.
16. Volkswagen 412.
17. Bygg din egna F1-bil utav en Mazda Miata.
18. Fira av året med en välljudande Ferrari F40.



1. Bilnyheterna 2021 del 2.

Av Bernd Stegemann, Publicerad 2020-12-25 kl 07:34.

Coronakris och recession? Icke! Biltillverkarna spottar ur sig nya modeller som aldrig förr. De mest intressanta har vi samlat ihop här.



JOHN ERIKSSON
testredaktör

"Mest sugen är jag på nya C4!"

Jag är alldeles särskilt peppad på två modeller som jag ser fram emot nästa år: Audi e-tron GT och Citroën C4! Porsche Taycan är den bästa och trevligaste bil jag har kört under 2020, därför är jag väldigt nyfiken på hur Audis variant smakar.

Men allra mest sugen är jag på nya C4! Jag gillar formgivningen och den gröna lanseringsfärgen på den elektriska versionen. Min förhoppning är att C4 ska vara en lika vettig, bekväm och rimlig elbil för vanligt folk som jag tror att den kan bli. Räckvidd på omkring 35 mil enligt WLTP, en prislapp som efter bonus borde hamna kring 300 000 kronor (baserat på det franska priset 35 600 euro) och ett fokus på komfort, enligt det tidiga marknadsföringssnacket. Det låter toppen i mina öron!

Citroën får dessutom pluspoäng för att man ändrar sig och går tillbaka till fysiska knappar och vred för klimatanläggningen, istället för att baka in det i skärmen. Förnuftet har segrat!



PEUGEOT 508 PSE

PSE står för "Peugeot Sport Engineered" och toppmodellen med laddhybrid drivlina och 360 hk är den starkaste seriebilen någonsin från den franska biltillverkaren. Andra detaljer: Adaptiv farthållare med stop-and-go-funktion samt mörkerseende. Konkurrenter: BMW M340i, Kia Stinger GT, Volvo S60 T8 Recharge.



MASERATI MC-20

Den italienska tillverkaren med treudden minns sina rötter och presenterar inte mindre än två nya sportvagnar 2021. I maj debuterar den dynamiska, tvåsitsiga mittmotorbilen MC20 med V6 och dubbelturbo, Formel 1-teknik och 630 hk. Mot slutet av året följer även Gran Coupé, en större och mer komfortbetonad modell. Konkurrenter: Ferrari F8 Tributo, Jaguar F-Type P575, Porsche 911 GT3.

**MERCEDES C-KLASS**

Den femte generationen av den eviga storsäljaren ska för första gången säljas både som sedan och kombi redan från start. Coupé- och Cabriolet-varianten finns än så länge kvar i dagens skrud. Nykomlingen avstår från manuell låda, sex- och åttacylindriga drivlinor samt från luftfjädring som tillval.

De turboladdade fyrcylindriga diesel- och bensenmotorerna med mildhybridteknik lämnar som mest över 300 hk. Även AMG-versioner är planerade, med upp till 500 hk och fyrhjulsdrift. Utseendemässigt följer mellanklassaren designen från S-klass med en sträckt sidolinje och en centralt placerad pekskärm i jätteformat. Konkurrenter: Audi A4, BMW 3-serie, Volvo S60/V60.

**MERCEDES EQS**

Den första av tre nya medlemmar i EQ-familjen ska från och med september ta över kronan i den eldrivna lyxklassen. Jämfört med S-klass känns den drygt fem meter långa sedanen snarare coupéaktig med sin låga taklinje. Nykomlingen bygger på den nya EVA-plattformen och på vidareutvecklad EQC-teknik. Konkurrenter: Audi e-tron GT, Porsche Taycan, Tesla Model S.



MERCEDES-MAYBACH S-KLASS

Med drygt 60 000 sålda exemplar sedan 2015 var före-gångaren en ekonomisk fullträff, framför allt i Kina. Den senaste toppmodellen i S-familjen är 18 cm längre och skämmer bort sina baksätesspassagerare med en uppsjö av funktioner: elektriska dörrar och bältesbetjänter, nack- och axelvärme samt Executive-stolar med vadmassage gör resan till en njutning. Konkurrenter: Bentley Flying Spur, Rolls-Royce Ghost.



MERCEDES SL

Från och med hösten 2021 bär nya SL åter igen en tygmössa som ger lyxcabben större bagagevolym. Eftersom SL även ska ersätta S-klass Cabriolet har nykomlingen åtminstone två nödsäten bak. På motorsidan hittar vi vid sidan om en fyraliters V8 även en tvåliters fyrcylindrig motor med drygt 300 hk, men inte längre några vinkelsexor. Man utvecklar nykomlingen tillsammans med kommande Mercedes-AMG GT. Konkurrenter: Bentley Continental GTC, BMW 8-serie Cabriolet, Lexus LC 500 Cabriolet.



PORSCHE TAYCAN CROSS TURISMO

Märkets första elbil förblir sannerligen inget enskilt fall utan redan i maj 2021 rullar man ut nästa karossversion i form av Cross Turismo, en sportkombi à la Panamera Sport Turismo och med lättare offroadstuk. Både längden, axelavståndet och interiören är desamma som i Taycan. Med hjälp av luftfjädringen kan man höja och sänka bilen upp till fem centimeter. Konkurrenter: Audi e-tron GT, Jaguar I-Pace, Mercedes EQC.



JOAKIM DYREDAND

Redaktör

Jag sjunger bensinaren lovsång

Som en påse Gott & Blandat – men där även några Supersur har trillat med. Att det är hel- eller deelektriska modeller som är de riktigt stora nyheter förvånar knappast. Men vågar jag erkänna att enkelspårigheten känns tröttsam? Det är bara Toyotas vätgasbil Mirai som tar en egen väg, och tack för att designen äntligen är mer sober än pajas.

Elbilsboomen har inte gått friktionsfritt hittills. Barnsjukdomarna haglar och andelen missnöjda ägare växer. Fler och fler rapporter om "kontaminerade" batterier lovar inte heller gott.

Jag fortsätter sjunga bensinarens lovsång, och titta vilka godbitar det står för dörren! Busiga Toyota Yaris GR kommer få en konkurrent i den något större Hyundai i20 N. Manuell låda, diffbroms så att framhjulen biter och en förmodligen alldeles lagom bitisk motor låter mumma i mina öron.

Ett gäng prisnivåer upp hittar vi klassikern Mercedes SL som blir med nödbaksäte men tappar det sexcylindriga utbudet till förmån för fyrcylindrigt. Det kan bli vettigt, taklösa bilar behöver inte herrejössesmycket effekt.

Ytterligare högre upp i näringskedjan lurar Maserati MC20 som lånar F1-teknik från kusinen Ferrari – men sin vana trogen står för tidlöst elegant design. Forza, forza!



RENAULT KANGOO

I sin tredje generation blir Kangoo variabel som aldrig förr: bilen finns i två olika längder, som person- och transportbil, med bensin-, diesel- och eldrivlinor samt har mängder av assistanssystem. Till de praktiska egenskaperna bidrar den 1,42 meter breda öppningen på höger sida och den flexibla interiören. Konkurrenter: Citroën Berlingo, Ford Tourneo Connect, VW Caddy.



CUPRA EL-BORN

Drygt ett år efter startskottet för VW ID.3 följer till hösten 2021 den tekniskt identiska men optiskt helt egna systerbilen från Seats sportdivision Cupra, som byggs i samma fabrik som ID.3. Den rymliga interiören domineras av en central 12-tumsskärm som styr de flesta av bilens funktioner. Precis som för ID.3 har man planerat för olika motoriseringar och batteristorlekar i el-Born. Konkurrenter: Hyundai Kona Electric, Mazda MX-30, Nissan Leaf.



SKODA FABIA

I samband med övergången till fjärde generationen får nya Fabia från och med september 2021 Polos bottenplatta, vilket innebär att längden och axelavståndet växer med åtta centimeter. Det gynnar framför allt baksätesspassagerarna, medan bagagevolymen förblir på samma nivå som i dagens modell.

Ännu mer utrymme finns i den 25 cm förlängda kombi som dock kommer först 2022 mot en marginell extrakostnad på cirka 7 000 kronor. Framdrivningen sköts till en början av en trecylindrig bensinmotor med antingen 65, 95 eller 115 hk. Senare följer en starkare fyrcylindrig bensinare på 1,5 liter, men ingen diesel. Konkurrenter: Dacia Sandero, Ford Fiesta, Hyundai i20.

**SSANGYONG REXTON**

En omfattande förnyningskur ger suven ett nytt frontparti med LED-strålkastare, en större centralsskärm med 360 graders runtomsikt och en 202-hästars dieselmotor med åttastegad automatlåda. Konkurrenter: Hyundai Santa Fe, Land Rover Discovery, VW Touareg.



TOYOTA MIRAI

Bränslecellbilens starkaste köpargument är klart mer attraktiv design, större yttermått (4,98 meter) och framför allt en prissänkning med cirka 150 000 kronor till cirka 650 000 kronor. Dessutom har räckvidden utökats med 30 procent till totalt 700 km. Konkurrenter: Audi e-tron GT, Hyundai Nexo, Tesla Model S.

**VOLVO XC40 E**

Den enda nyheten i Volvos modellutbud är en lägre coupévariant av märkets minsta suv. Den elektriska drivlinan med två synkronmotorer (300 kW/409 hk, 660 Nm) lånas från XC40 Recharge och systerbilen Polestar 2. Vid sidan om den fyrhjulsdrevena toppversionen planerar man även att släppa motor-svagare drivlinor med enbart framhjulsdraft. Konkurrenter: Ford Mustang Mach-E, Hyundai Nexo, Jaguar I-Pace.



VOLKSWAGEN NIVUS

I Brasilien kan man redan köpa coupéversionen av T-Roc, kallad Nivus, och från och med september 2021 kommer den till våra breddgrader. Den 17 cm längre och 9 cm lägre crossovern med en lastvolym på 415 liter utnyttjar samma bottenplatta och motorutbud som T-Roc, men är lite lyxigare och mer diskret interiört. Konkurrenter: Ford Puma, Kia Stonic, Opel Crossland.

**VOLKSWAGEN ID.5**

En eldriven coupésuv på knappt 4,60 meter som bygger på koncernens MEB-plattform och delar drivlina med ID.3 och ID.4. I grundversionen driver en elmotor med 150 kW/204 hk och 310 Nm bakhjulen. Räckvidden med 82-kWh-batteriet ombord anges till maximalt 520 km. Konkurrenter: Audi Q4 e-tron Sportback, Tesla Model 3, Volvo XC40 E Coupé.

**VOLKSWAGEN T7 MULTIVAN**

Den aktuella generationen T6 finns kvar som Transporter och det är enbart personbilsvarianterna som ömsar skinn till hösten 2021 och byter till MQB-plattformen. Den lägre T7-generationen får diesel- och hybridmotorer och avlöser även den mindre VW Sharan. Konkurrenter: Mercedes V-klass, Opel Zafira Life, Renault Espace.



VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE

Först i oktober får den 20 cm längre Allspaceversionen en ansiktslyftning och ett uppdaterat infotainmentsystem som sedan i somras finns i vanliga Tiguan. Den stora suven övertar även Travel Assist och Matrix-LED-strålkastare, men ska dessvärre inte göras som laddhybrid. Konkurrenter: Kia Sorento, Mercedes GLB, Skoda Kodiaq.



ALRIK SÖDERLIND

chefredaktör

Svaret hittar vi i Kina

Vilket bilår som närmar sig! Det blir alldeles fantastiskt, det bästa någonsin, fenomenalt – biltillverkarna kommer göra bilarna great igen! – som Donald Trump hade sagt om han hade tyckt att det finns ett klimatproblem. Men han är inte president länge till och det kommer att betyda mycket för den amerikanska bilindustrins överlevnad på lång sikt – hade Trump vunnit skulle förmodligen fokus fortsatt ha legat på V8-drivna pickuper och USA skulle ha blivit en än mer isolerad marknad.

2021 blir den elektrifierade mellanklass-suvens år. De kommer från snart sagt alla tillverkare och är ett bevis på att elbilarna börjar krypa ner i tillverkningskostnad. Men vem blir först med en billig, halvslö eldriven rymlig familjebil till en peng under vad Volvo V90 utan elmotor kostar?

Svaret hittar vi i Kina. Den här genomgången av 2021 års nyheter inkluderar dock inte de kinesiska bilar som förmodligen letar sig hit under 2021. Modeller och märken som vi knappt hört talas om, men som kan förändra bilvärlden...

Av Bernd Stegemann

BEARBETNING: Tobias Mersinger /// **FOTO:** Tillverkarna, Christian Schulte.



2. Volkswagen Arteon R och Tiguan R börjar säljas.

AV BOBBY GREEN 2020-12-30 KL 10:30.

Kostar från 579.900 respektive 519.900 kronor.



Volkswagen har blivit väldigt frikostiga med sitt prestandaepitet R som de nu smacker på flera modeller. Bara i år har tillverkaren rullat ut Arteon och Arteon Shooting Brake R, Tiguan R och Touareg R. Nu börjar Arteon och Tiguan att säljas och därmed får vi reda på prislapparna som är 579.900 kronor för Arteon R, 589.900 kronor för Arteon Shooting Brake R och för Tiguan R får du betala från 519.900 kronor.

Gemensamt för alla bilarna är att de under huven har en turbomatad fyra på 2,0 liter (EA888 evo4) som ger 320 hästar och 420 newtonmeter, har sjustegrad dubbelkopplingslåda och drivning på alla fyra hjulen. Alla gör 0-100 km/h på 4,9 sekunder och är spärrade till 250 km/h som toppfart. Men, köper du R Performance-paketet höjs detta till 270 km/h istället.

Läs alla nyheter om bilarna i pressmeddelandet nedan.



Pressmeddelande

Säljstart för prestandaversioner av nya Volkswagen Arteon och Arteon Shooting Brake. Arteon och Arteon Shooting Brake är Volkswagens sportiga avantgarde-modeller i kategorierna företags- och långfärdsbilar. För denna modellfamilj, som uppdaterats 2020, öppnar nu Volkswagen förförsäljningen för prestandaversionerna Arteon R och Arteon Shooting Brake R.

Nya Arteon R och Arteon Shooting Brake R är nu prissatta och beställningsbara.

Kördynamik på högsta nivå: Arteon R och Arteon R Shooting Brake bjuder på en kombination av kördynamiken hos en sportbil med den hos en touringbil.

Avancerad TSI: en kraftfull turbomotor på 320 hk ger modellfamiljens flaggskepp en acceleration från 0 till 100 på kvicka 4,9 sekunder.

Ny 4MOTION fyrhjulsdraft med kontinuerligt variabel effekt fördelning på bakaxeln (Torque Vectoring) ger märkbart bättre kördynamik.

Båda R-versionerna går nu att beställa hos en Volkswagen-återförsäljare och kan inom kort byggas på www.volkswagen.se. Fastbackversionen, med sitt coupéliknande bakparti, kostar från 579 900 kronor och den dynamiska nytolkningen av en kombi (Shooting Brake) kostar från 589 900 kronor.

Arteon R och Arteon Shooting Brake R är bestyckade med en både kraftfull och bränslesnål 4-cylindrig TSI-turbomotor på 320 hk. Motorn i de vassa Arteon-flaggskeppen från Volkswagen R är en "EA888 evo4", som är det senaste utvecklingssteget av den redan högteknologiska turbomotorn. Den fjärde generationen av denna TSI-motor kombinerar kraftutvecklingen hos en sportbilmotor med den bränslesnålhet som kännetecknar Volkswagens moderna, kompakta kraftpaket.

2,0-litersmotorns maximala vridmoment på 420 Nm finns tillgängligt redan från 2 100 v/min. Detta vridmoment ligger på konstant nivå ända upp till 5 350 v/min., vilket ger ett mycket brett varvtalsspektrum. TSI-motorn levererar sin maximala effekt från 5 350 till 6.500 varv/min.

Motorkraften leds vidare till fyrhjulsdraften via en 7-stegad DSG-växellåda med dubbla kopplingar. Hur effektivt detta drivsystem är framgår av förbrukningsvärdena: 9,1-9,2 l/100 km (blandad körning, WLTP).

Båda R-versionerna klarar accelerationen från 0-100 km/h på 4,9 sekunder. Topp hastigheten är elektroniskt begränsad till 250 km/h. Kombinerat med ett R Performance-paket kan de beställas med ostrykt topphastighet – 270 km/h.

Ny fyrhjulsdraft

Vridmomentet ger dessa båda modeller sin speciella karaktär: den kontinuerligt tillgängliga drivkraften går hand i hand med bilens goda köregenskaper på långfärd. Samtidigt erbjuds kördynamik på en hög nivå, detta tack vare det nya fyrhjulsdraftsystemet och den nyavstämde, standardmonterade adaptiva chassiregleringen (DCC).

Den helt nya fyrhjulsdraften – 4MOTION med R-Performance Torque Vectoring – har selektiv reglering av vridmomentet på bakaxeln. En nyutvecklade bakaxelväxel fördelar här motorns drivkraft variabelt mellan fram- och bakaxlarna och även bakhjulen på ett variabelt sätt (vektorstyrd momentfördelning). Resultatet är märkbart mycket smidigare vägegenskaper, speciellt i kurvorna.

Föraren har själv möjlighet att påverka den vektorstyrda momentfördelningens effekt liksom de stabiliserande kördynamiksystemen. Det gör man via den standardmonterade körprofilväljaren och via ett skjutreglage för den adaptiva chassiregleringen DCC.

Även däcken är speciellt anpassade för R-versionerna. Den sportigaste interaktionen mellan alla kör- och chassiparametrar kan enkelt aktiveras direkt. Allt som krävs är ett tryck på den blåfärgade R-knappen på multifunktionssportratten: motorn, växellådan, den adaptiva chassiregleringen, styrningen och kontrollsystemen växlar då över till Race-läget via körprofilsväljaren – och den bekväma touringbilen förvandlas omedelbart till en sportbil.

Speciell R-utrustning

Med sin speciellt anpassade design och exklusiva utrustning är Arteon R och Arteon Shooting Brake R tvättäkta R-modeller. Till den utvändiga utrustningen hör bland annat nydesignade R-stötfångare (med markerade luftintag fram och diffusor bak), backspegelkåpor med mattkromad look, en R-logo vid framdörrarna (som del i omgivningsbelysningen), ett 18" R Performance-bromssystem med blålackerade bromsok (fram dekorerade med en R logo) liksom 19"-lättmetallfälgarna "Adelaide". Tillval är 20"-fälgarna "Estoril". Det nya, standardmonterade sportavgassystemet från Volkswagen R, med två trapetsformade ändrör i metall längst ut på var sida av diffusorn, både hörs och syns.

Sätena i ArtVelours (som är prydda med en R-logo på ryggstöden fram) och R-multifunktionssportratten med sina stora DSG-paddlar gör interiören ännu mer raffinerad. I standardutrustningen ingår även dekordetaljer i kolfiberlook och en extra R-layout för de digitala instrumenten (Digital Cockpit). Den blå färg som är så typisk för Volkswagen R används flitigt – bland annat för dekorsömmarna på sätena, armstöden fram, växel-spakdamasken liksom på lädersportratten. Även den inre delen av rattens mitt har en blå finish. Bakgrundsbelysningen (standard, 30 färger) kan också den skina i R-blått. Sportstolar med integrerade nackskydd (fram) finns som tillval: sitssektionen är klädd i läder med kolfiberlook.

Tekniska fakta Arteon R och Arteon Shooting Brake R

Motor: 2,0 TSI bensinmotor, turboladdad och direktinsprutad

Miljöklass: EURO 6 AP

Max effekt: 320 hk vid 5 350-6 500 varv/min

Max vridmoment: 420 Nm vid 2 100-5 350 varv/min

Växellåda: 7-stegad DSG med dubbla kopplingar

Drivsystem: 4MOTION fyrhjulsdraft

Bränsleförbrukning blandad körning, WLTP: 9,1/100km (Shooting Brake: 9,2 l/100 km)

CO₂-utsläpp blandad körning, WLTP: 207 g/km (Shooting Brake: 209 g/km)

Toppfart: 250 km/h (via tillval upp till 270 km/h)

Acceleration 0-100 km/h: 4,9 s

Axelavstånd: 2 838 mm

Längd/Bredd/Höjd: 4 866 mm/1 871 mm/1 460 mm (Shooting Brake: 1 462 mm)

Tjänstevikt: 1 789 kg (Shooting Brake: 1808 kg)

Totalvikt: 2 290 kg

Maximalt tillåten släpvagnsvikt: 2 200 kg

Tankvolym: 66 liter

Bagagevolym: 563-1 557 liter (Shooting Brake: 590-1 632 liter)

Bagageutrymme, längd vid nedfällt säte: 2 092mm

Bagageutrymme, bredd mellan hjulhusen: 1 005 mm (Shooting Brake: 976 mm)

Pris: från 579 900 kronor (Shooting Brake R: från 589 900 kr)

Kraftfull prestandaversion av populär SUV – Tiguan R beställningsbar

MOTORNYTT

Nu erbjuder Volkswagen sin kraftfullaste Tiguan någonsin – Tiguan R. Den 320 hk starka turbomotorn gör att accelerationen från 0-100 km/h är avklarad på endast 4,9 sekunder.

Nya Tiguan R är nu prissatt och beställningsbar.

Nytt: För första gången erbjuder Volkswagen nu en R-version av populära Tiguan – turbomotorn levererar 320 hk

Ny fyrhjulsdraft: 4MOTION med R-Performance Torque Vectoring svarar för ännu bättre kördynamik

Exklusiv standardutrustning: Detaljer som premiumsportstolar, framtagna speciellt för Tiguan R, och en mycket personlig design hör till det som definierar karaktären för denna sportiga SUV

Med helt nytt fyrhjulsdraftsystem och en topphastighet på 250 km/h imponerar Tiguan R med sina smidiga köregenskaper och tillförlitliga väghållning. Nya Tiguan R kombinerar på ett vägvinnande sätt den dynamiska prestandan hos en sportbil med den mångsidighet som utmärker en SUV.

Tiguan R finns nu tillgänglig för beställning på den svenska marknaden och går att bygga på www.volkswagen.se. Det rekommenderade cirkapriset är från 519 900 kronor.

Det är den senaste versionen av EA888 evo4 – en ikon bland sportiga turbomotorer (TSI) – som svarar för den högpotenta drivningen av denna SUV. Den fyrcylindriga motorn har en effekt på 320 hk och levererar sitt maximala vridmoment på 420 Nm redan från 2 100 varv/min – en nivå det ligger kvar på konstant upp till 5 350 varv/min. Motorkraften leds vidare till hjulen via ett nytt fyrhjulsdraftsystem: 4MOTION med R-Performance Torque Vectoring.

För första gången använder Volkswagen här en slutväxel med två flerskiviga kopplingar. Det nya systemet fördelar inte bara drivkraften mellan fram- och bakaxeln, utan också variabelt mellan hjulen på respektive sida bak. Med nya 4MOTION med R-Performance Torque Vectoring har Volkswagen vässat köregenskaperna ytterligare, speciellt när man kör i kurvor. Med detta system blir Tiguan R till ett nytt riktmärke för SUV:ars kördynamik.

Specialanpassad utrustning

Det är Volkswagen R som tagit fram detta flaggskepp i Tiguan-familjen. De sportiga generna återfinns inte bara i den turboladdade motorn och den nya fyrhjulsdraften – Tiguan R bjuder också på generöst mycket utrusning som specialanpassats för denna modellversion. Ta exteriören som exempel: Som standard levereras bilen med bland annat stötfångare i speciell R-design med aerodynamiskt utformade detaljer som kan fås i svart högglans eller i karossfärgen, backspegelkåpor i matt krom, en unik diffusor bak (också den i svart högglans eller karossfärgen), svartlackade skärmbreddare och 20"-lätmetallfälgarna "Misano".

Tittar vi i interiören skiljer Tiguan R ut sig från de övriga versionerna i denna modellfamilj med detaljer som R-logo-dekorerade premium-sportstolar med integrerade nackskydd utvecklade speciellt för denna version, en speciell version av Digital Cockpit med inbyggt stoppur för varvtiderna, liksom med specifika R-dekorlister (i Carbon Grey). Dekorlisterna lyses upp av bakgrundsbelysningen. En annan belyst detalj är R-logon längst fram på trösklarna. Pedalerna är tillverkade i rostfritt stål.

Till den utökade tekniska R-utrusningen hör bland annat ett kraftfullt 18"-bromssystem med blålackerade bromsok (med R-logo fram), DCC-chassi (med adaptivt reglerade stötdämpare) sänkt med 10 mm, och en körprofilsväljare med ett extra R-läge. Detta speciellt sportiga läge kan föraren aktivera direkt via en blå R-knapp på den nya multi-

funktionssportratten. Ratten är också utrustad med stora paddlar för manuell växling av den 7-stegade DSG-växellådan med dubbla kopplingar.

I standardutrustningen ingår dessutom urkopplingsbar ESC och ett fyrgrenat sportavgassystem. Som tillval finns ett titan-avgassystem från Akrapovič och 21"-lätmetallfälgarna "Estoril". Exteriören på Tiguan R kan också anpassas individuellt – med designpaketet Black Style är utvalda påbyggnadsdelar lackerade i svart.

Tiguan är Europas mest sålda SUV

Under 2019 lämnade en Tiguan monteringsbandet var 35:e sekund, vilket var ett nytt rekord för denna modellfamilj. Bilens historia går tillbaka till september 2007 då bilen premiärvisade på bilsalongen i Frankfurt (IAA). Senare samma år kom Tiguan ut på marknaden. 2011 visade Volkswagen upp en uppdaterad version av modellen på bilsalongen i Genève. Då hade Volkswagen redan tillverkat 700 000 exemplar av Tiguan. Den nya versionen gjorde att årsproduktionen av bilen för första gången passerade 500.000-strecket.

I september 2015 var IAA i Frankfurt scenen för världspremiären av den andra generationen av Tiguan, som marknads lanserades i april året efter. Med introduktionen 2017 av en version med längre hjulbas – Allspace – fick modellfamiljen ännu större betydelse.

2019 var en av sju av alla de 6,18 miljoner bilar som Volkswagen då producerade en Tiguan – 910 926 exemplar för att vara exakt. Det innebär att årsproduktionen av denna modell då var nästan åtta gånger högre jämfört med det första, hela, tillverkningsåret.

Under senhösten 2020 lanserades en teknisk och visuell uppdatering av den andra generationen av Tiguan. För första gången erbjuds nu laddhybridversionen Tiguan eHybrid och prestandaversionen Tiguan R.

Tekniska fakta Tiguan R

Motor: 2,0 TSI bensinmotor, turboladdad och direktinsprutad

Miljöklass: EURO 6 AP

Max effekt: 320 hk vid 5 350-6 500 varv/min

Max vridmoment: 420 Nm vid 2 100-5 350 varv/min

Växellåda: 7-stegrad DSG med dubbla kopplingar (DQ500)

Drivsysteem: 4MOTION fyrhjulsdrift

Bränsleförbrukning blandad körning, WLTP: 9,9 l/100km

CO₂-utsläpp blandad körning, WLTP: 225 g/km

Toppfart: 250 km/h

Acceleration 0-100 km/h: 4,9 s

Axelavstånd: 2 678 mm

Längd/Bredd/Höjd: 4 514 mm/1 859 mm/1 668 mm

Tjänstevikt: 1 792 kg

Totalvikt: 2 260 kg

Maximalt tillåten släpvagnsvikt: 2 200 kg

Tankvolym: 58 liter

Bagagevolym: 615-1 655 liter

Bagageutrymme, längd vid nedfällt säte: 1 746 mm

Bagageutrymme, bredd mellan hjulhusen: 1 004 mm

Pris: från 519 900 kronor



Volkswagen rullar ut Arteon Shooting Brake
Kommer som laddhybrid och i R-version med 320 hästar



Volkswagen lyfter Tiguan
Kommer också som laddhybrid och i R-version med 320 hästar



Volkswagen rullar ut Arteon Shooting Brake
Kommer som laddhybrid och i R-version med 320 hästar

3. Toyota tar upp elbilskampen med ny minibil.

PUBLICERAD: 29 DEC 2020, KL 07:23.

Att elbilar tar en allt större plats på nybilsmarknaden torde inte ha undgått någon. Japanska jätten Toyota har envist hållit fast vid andra lösningar, som hybrider och vätgasbilar. Nu lanserar man dock en elbil, i väldigt litet format, på hemmamarknaden. Och snart kommer även en större eldriven Toyota till Europa.



Elektrifieringen av nybilshjortan är otvetydigt en av de största förändringarna branschen har gått igenom, och allt fler tillverkare har också landat i att renodlade elbilar är en väg framåt. Amerikanska Tesla förstås, men också jättar som Volkswagen och GM har sällat sig till skaran. Både stora och små, så som nya storkoncernen [Stellantis](#), men även exempelvis [Volvo](#), [Honda](#) och [Mazda](#) har nu rena elbilar i nybilshallarna. Ett noterbart undantag har varit japanska jättekoncernen Toyota, som har satsat på hybrider och vätgasbilen [Mirai](#).

Visst, man hade under en begränsad tid en eldriven Toyota RAV4 i modellprogrammet (i Kalifornien), men någon helhjärtad satsning har det knappast varit. Frågan är om det är så nu, när man lanserar microbilen C+pod på hemmamarknaden.

Bilen, vars former känns igen tydligt från de konceptfordon företaget visade upp på Tokyosalongen redan 2017, är nämligen precis det som många moderna elbilar inte har för avsikt att vara – annorlunda. Bilen är (med en centimeters marginal) inte ens 2,5 meter lång, samt mäter 1,29 meter på bredden och 1,55 meter på höjden. Den är med andra ord något större än en [Renault Twizy](#), men märkbart mindre än till exempel [Smart Fortwo](#). Kanske allra närmast storleksmässigt är [Citroëns lilla elbil Ami](#).



Toyota C+pod kommer med ett litiumjonbatteri på 9 kWh, vilket ändå är hälften så stort som batteriet i märkessyskonet och laddhybriden [RAV4 Plug-in](#). Räckvidden anges till 15 mil och toppfarten till 60 km/h. Effekten är angiven till 12,3 hästkrafter och vridmomentet till 56 Nm. Den kompakta storleken gör också att bilen faller under de japanska så-kallade kei car-reglerna, vilket är gynnsamt på hemmamarknaden. Priset i Japan är 1 650 000 yen, vilket i svenska pengar blir ungefär 130 000 kronor.

LÄS MER: [Liten bil, extremt dyra bromsskivor](#)



Det är dock snarast av akademiskt intresse, då vi inte tror att C+pod kommer nå särskilt långt utanför Japan. Dock har Toyota utlovat att fler rena elbilar är på gång, och då ingår även Europa i planerna. Först ut här kommer bli en SUV, som är tilltänkt att presenteras inom de kommande månaderna. I planerna finns också nya batterier, med så kallad solid state-teknik, som ska komma inom de närmaste fem åren, liksom en serie av elbilar baserade på samma plattform – kallad e-TNGA.



Att Toyota inte tidigare klivit in på elbilsmarknaden förklarar Andrea Carlucci, som är chef för produkt och marknadsföring på Toyota Europe, med att företagets framgångar inom hybridbilar tillåtit dem att ändå möta lagkraven gällande utsläpp. Till 2025 ämnar Toyota sälja 5,5 miljoner elektrifierade bilar globalt årligen, men den siffran innefattar då alltså både hybrider, laddhybrider, rena elbilar och vätgasdrivna bränslecellsbilar.



ERIK ANDRÉN

4. Daihatsus roliga konceptbilar: Lastsportbil med kapad vindruta.

Publicerad 2020-12-29 kl 15:12, text Erik Söderholm.

Japanska Daihatsu har visat upp fem roliga och kompakta konceptbilar, flera med retro-design. Vilken blir din favorit?



Inte heller bilsalongen i Tokyo kommer hållas som planerat nästa år. Den är inställd på grund av coronapandemin. Men de japanska biltillverkarna tänker ändå visa upp roliga och intressanta konceptbilar.

Först ut är Daihatsu som fortsätter fokusera på så kallade *kei cars*, en typ av kompakta småbilar som smiter undan högre skatt på den japanska marknaden. Det finns kei cars i nästan alla segment, från familjebussar till sportbilar.



Mest spännande är kanske Daihatsu Copen Spyder där bilägaren enkelt kan byta ut karosspaneler för att ändra bilens färg efter behov. Bilen ska ge sköna retrovibbar och ser nästan ut som en leksaksversion av Porsche 911 Speedster.

Annars fastnar vi för Daihatsu Hijet Sporza som lyckas med den udda kombinationen transportbil och speedster: en skåpbil med bortkoplat tak och halverad vindruta.



Bland de övriga konceptbilarna finns en retroinspirerad campingbil med "safari-rack" på taket, en tuff terrängbil med ljusramp i fronten och en stylad familjebuss med stora fälgar, spoiler och bodykit.

I samtliga fall är bilarna kanske inte riktigt så snabba som de ser ut: den maximala tillåtna effekten för en kei car är 63 hk.





5. TVR hoppas kunna börja renovera fabriken i januari.

AV BOBBY GREEN 2020-12-28 KL 17:00.

Bilarna dröjer ytterligare alltså.



Hösten 2017 presenterades nya TVR Griffith men fortfarande har inte en enda kund fått någon bil levererad. Det har varit både pengastrul och lokalen som bilen skulle byggas i var allt annat än duglig för det. Nu sägs det dock att man äntligen kan börja renovera fabriken för att därefter kunna dra igång med tillverkningen av de första prototyperna. Först måste dock hela taket bytas ut och grunden måste fixas till.

Ordföranden Les Edgar säger följande (Google- översatt): "Detta är en fantastisk milstolpe i vårt uppdrag att förnygra ett ikoniskt brittiskt varumärke, och vi är alla oerhört glada över att få bevittna renoveringen av vårt nya hem. Vi har hundratals trogna insättare världen över som tålmodigt väntar på att ta emot leveransen av sina Griffiths, så idag hoppas jag att de är lika förtjusta som vi."

[Nya TVR Griffith försenad igen](#)
[Fabriken är fortfarande inte färdigbyggd](#)

[TVR behöver 25 miljoner pund för att kunna lansera nya Griffith](#)
[Det är en slant det](#)

[Det här är nya TVR Griffith](#)
[Brittisk sportbil lever igen](#)



5. BMW planerar att tillverka fler elbilar.

Anders Nilsson 2020-12-29.

Men i framtiden kan det innebära utmaningar.



BMW planerar att öka sin produktionstakt gällande elbilar jämfört med vad de har planerat. Men med fler elbilar innebär det också utmaningar i framtiden.

Tidigare i år visade [BMW upp modellen iX](#), den renodlade elbilen som är den första modellen på deras nya plattform. Men det är bara början.

– Vi har redan ambitiösa tillväxtplaner och vill öka vår marknadsposition ytterligare, sade Oliver Zipse, vd för BMW, till den tyska tidningen Augsburgische Allgemeine.

BMW planerar att öka sin produktion av elektrifierade bilar. Mellan 2021 och 2023 ska BMW bygga 250 000 fler elbilar än vad som tidigare var planerat.

– Elektrifierade fordon kommer stå för ungefär en femtedel av BMWs försäljning 2023, en ökning från cirka åtta procent nu, sade Oliver Zipse.

LÄS MER: [BMW flyttar sin motortillverkning till England – Tyskland fokuserar på elbilar](#)

Han förnekar att BMW och andra tyska biltillverkare såsom [Volkswagen](#) och [Mercedes-Benz](#) skulle ha underskattat [Tesla](#). Den amerikanska elbiltillverkaren håller på att bygga sin första europeiska fabrik i närheten av Berlin. Zipse menar att Teslas tillväxt (även från låga nivåer) och ökning i marknadsandelar var en imponerande framgång ur ett entreprenörs-perspektiv.

Den största utmaningen för Tyskland omställning till elbilar enligt Oliver Zipse, är framtida brist på laddningsinfrastruktur som i förlängningen kan hämma omställningen till elbilar. Om tio år ska Europas största ekonomi ha så många som tio miljoner elbilar på vägarna.

För att klara av den utmaningen behöver 15 000 och cirka 1500 offentliga laddningsställen tas i bruk varje vecka från och med nu menar Zipse.

– Tyvärr är vi långt ifrån det. Därför måste nästa stora gemensamma projekt i Europa vara att utöka laddningsinfrastrukturen.

LÄS ÄVEN: [Nya uppgifter om BMW iX1 – X1 som renodlad elbil](#)

Relaterade artiklar:



[Volvo Cars ska tillverka elmotorer i Skövde](#)



[Nya planen: skatt på tunga bilar](#)



[Volkswagen planerar billigare elbil – offerar flera modeller](#)



[Provkörd: Elbilen som ska byggas i Saab-fabriken](#)

7. BMW:s udda lösning för att sälja begagnatgaranti.

Publicerad 2020-12-30 kl 18:53, text Erik Söderholm.

BMW vill få fler bilägare att teckna begagnatgaranti med en högteknologisk lösning.



BMW har en intressant lösning för att få bilägarna att köpa till en extra begagnatgaranti när bilen fyller tre år. Och det är inget vanligt brev som skickas ut till ägarna.

Nej, BMW:s lösning är betydligt mer högteknologisk än så. I flera städer i England använder sig BMW nu av kameror för att filma registreringsnumret på stillastående bilar, kolla upp hur gamla de är, och visa ett reklambudskap på en stor skärm bredvid trafikljusen om bilen är äldre än 35 månader.

Målet är alltså att få bilägarna att köpa till en extra trygghetsgaranti när nybilsgarantin gått ut. Föraren får se ett meddelande på skärmen men det visas för alla som står och väntar vid rödljuset, enligt [Motoring Research](#).

BMW uppger att inga personliga data om bilen eller ägaren lagras.

Läs också: [Kritiserad annons retar upp läsarna: "Greenwashing"](#)



Erik Söderholm

8. Nissanchef erkänner misstag: "Gick för snabbt fram".

Publicerad 2020-12-29 kl 14:51, text Erik Söderholm.

Nissans operativa chef erkänner att mycket gått snett. "Vi hade föråldrade modeller och ett enormt modellutbud vi inte kunde underhålla", säger han.



2020 har inte varit något enkelt år för någon av biltillverkarna, men Nissan är ett av märkena som haft det extra kända – och inte bara på grund av att koncernchefen Carlos Ghosn [flydde från häktet under spektakulära former](#).

Carlos Ghosn ville expandera ordentligt och siktade på åtta procents marknadsandel och åtta procents vinstmarginal – en imponerande siffra bland stora volymtillverkare. Men förra året nåddes bara knappt sex procents marknadsandel och förlusten uppgick till hela 3,3 miljarder kronor.

Nissan har nu sjösatt en räddningsplan som bland annat går ut på att fokusera mer på marknader där Nissan redan säljer bra. Det innebär att Europa, där försäljningen minskat med 30 procent de senaste två åren trots suv-rusningen, inte längre beskrivs som någon "kärnmarknad". Men märket ska inte försvinna helt.

I en intervju med [Car Magazine](#) erkänner Nissans operativa chef Ashwani Gupta att mycket gått fel.

– **Vi gick för snabbt** fram för att expandera i världen och trodde att den globala bilmarknaden skulle växa och att vår försäljning skulle gå jättebra, säger han.

Gamla modeller

Men så blev det inte, enligt Ashwani Gupta.

– Vi hade föråldrade modeller och ett enormt modellutbud vi inte kunde underhålla.



*Elbilar och suvar blir Nissans viktigaste produktkombination.
Tydligaste exemplet är kommande elsuven Ariya.*

Ett exempel på det är förra generationen Juke som fick leva i nio år innan ersättaren kom. Populära suven Qashqai fick dessutom vänta länge på nya och snålare motorer, och ingen av dem finns ännu med hybridteknik.

– Om du inte har några intäkter får du inga nya bilar. Det är en ond cirkel. Då bestämde vi oss för att rationalisera, säger Ashwani Gupta.

”Vi hade föråldrade modeller och ett enormt modellutbud vi inte kunde underhålla”

Nissan ska spara enorma belopp på att [förenkla modellutbudet och stänga flera fabriker](#). Renault ska fokusera på mindre bilar och skåpbilar medan Nissan ska bli koncernens spjutspets på elbilar, sportbilar och större modeller.

Läs också: [Nya krisplanen: Ska kapa både fabriker och modeller](#)

Nissan har bland annat visat upp en [ny generation av Z-serien](#) men den kommer inte till Europa. Det gör däremot den [nya elsuven Ariya](#). I väntan på den ska Nissan fokusera mest på suvarna Juke, Qashqai och X-Trail.

Läs också: [Världspremiär för elbilen Nissan Ariya](#)



Erik Söderholm

9. Renaultion: Så ska Renault bli lönsamt.

PUBLICERAD: 30 DEC 2020, KL 08:17 av **ERIK WEDBERG**.

Fokus på små modeller, färre modeller och fler interna utvecklingsprojekt. Det är några av punkterna i det som kallas Renaultion – planen som ska sätta ny fart på Renault.



Renaults nyutträdde vd Luca de Meo kommer att presentera sin strategi för företaget den 14 januari. I ett kortfattat pressmeddelande berättar Renault att Luca de Meo ska presentera något de kallar "Renaultion", det vill säga företagets nya strategiska plan.

[Luca de Meo kom från Seat till Renault i juli 2020](#) efter [Carlos Ghosns uppmärksammade fall](#). Redan innan de Meos tillträde hade Renault avslöjat att de planerade att minska arbetsstyrkan med 1 500 och man skulle spara cirka 800 miljoner euro i utgifter.

Exakt vad "Renaultion", en sammansättning av Renault och Revolution, innehåller får vi veta först i januari, men flera av punkterna som de Meo ska presentera har redan läckt till tyska Automobilwoche.

Högst upp på Luca de Meos agenda står inte oväntat kostnadsbesparingar. Inga nya siffror nämns i det läckta dokumentet, men de Meo sägs vilja undvika onödiga, parallella utvecklingsprojekt inom Renault-Nissan-Mitsubishi-gruppen till varje pris. Han vill också skära ner Renaults stora modellprogram med cirka 30 procent. Opel tas upp som ett lyckat exempel, där man under PSA-gruppens vd Carlos Tavares ledning har skurit hårt i modellprogrammet och gjort sig av med olönsamma modeller.

Renault ska, enligt Renaultion-planen, koncentrera sig ännu mer på de små segmenten, framförallt det så kallade C-segmentet där Megane konkurrerar med Golf och Focus med flera. Luca de Meo tror på kraftigt ökad lönsamhet inom segmentet och understryker att man framöver ska sälja bilar för att generera intäkter, inte stora volymer.

Det är en tydlig markering mot Carlos Ghosns era då stora volymer var en central del av Renaults strategi. Många sålda bilar ansågs ge synergieffekter som gav Renault bättre konkurrenskraft. Luca de Meo vill också att Renault ska göra mer av utvecklingsarbetet inom företaget och bli mindre beroende av underleverantörer. Han vill rita upp en tioårsplan tillsammans med Nissan för att undvika parallella utvecklingsprojekt och hitta nya tekniska synergieffekter.

10. Volkswagens nya laddrobot ska göra elbilsladdningen enklare.

Publicerad 2020-12-29 kl 7:12.

Nu visar Volkswagen upp en "självkörande" laddrobot som kan ta hand om laddningen i parkeringsgarage.



FILM: https://youtu.be/Fk_j1m7ck0c

Än så länge behöver elbilisterna ladda sina bilar manuellt, men de senaste åren har det dykt upp flera intressanta lösningar som kan göra laddningen smidigare och enklare.

Tesla har till exempel experimenterat med en "robotarm" som själv kan ladda bilen, något som även [Rolls-Royce tittar på](#). Flera tillverkare utvecklar också trådlös laddning med hjälp av en platta som till exempel kan placeras på golvet i garaget.

Nu visar Volkswagen upp en prototyp på hur en helt "självkörande" laddrobot kan se ut. Den har varit under utveckling i flera års tid och nu har den alltså kommit ett steg närmare att bli verklighet.

"Istället för att placera en laddkontakt vid varje plats kan laddroboten köra runt och ladda de bilar som behöver ström"

"Pratar" med bilen

Tanken är att laddroboten ska kunna placeras i stora garage, till exempel för boende i lägenhetshus. Istället för att placera en laddkontakt vid varje parkeringsplats kan laddroboten köra runt själv och ladda de bilar som behöver ström.

Laddroboten kör sedan tillbaka och laddar upp sig, eller byter ut batteripaketet mot ett nytt. Roboten kan ladda elbilen med upp till 50 kW och en batteripaketsmodul är på 25 kWh, men roboten kan dra flera moduler ”på släp” om det skulle behövas.

För att köra igång laddningen kan bilägaren antingen aktivera roboten med en app eller så kan den aktivera sig själv genom att kommunicera direkt med bilen. På så sätt kan den även öppna laddluckan utan hjälp från bilägaren.

Volkswagen ska utvärdera om behovet för den här typen av laddrobot finns, och i så fall kan den sättas i serieproduktion.

Läs också: [Här snabbbladdas Porsches elbilar – av en långtradare](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Här snabbbladdas Porsches elbilar – av en långtradare](#)

[Porsche har en jättestor lastbil som kan ladda elbilar med 3,2 megawatt.](#)



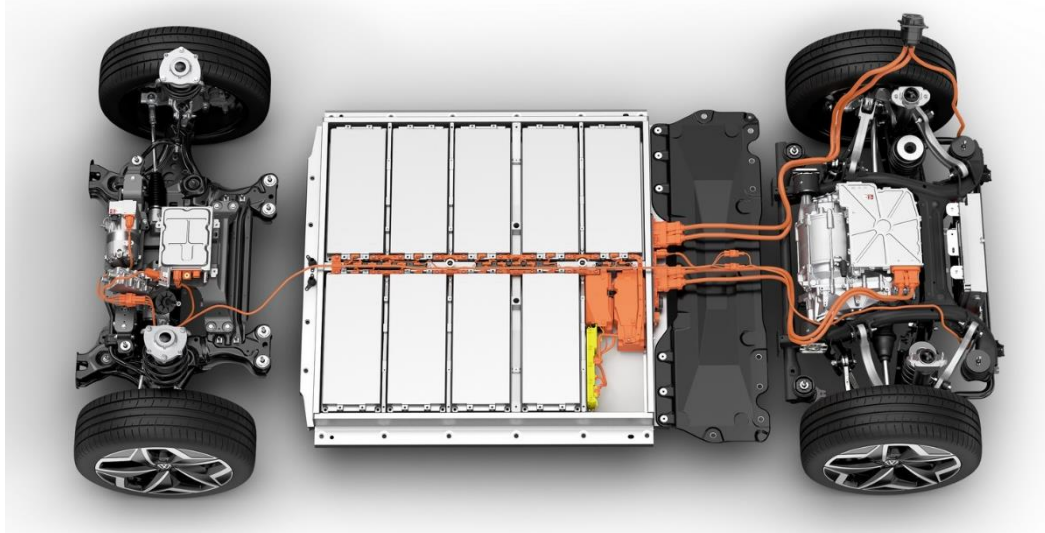
[Så mycket kostar Volkswagens nya laddboxar](#)

[Tre nya elbilsaddare på ingång – här är skillnaderna.](#)

11. Elbilsbatterier har blivit 89 procent billigare.

PUBLICERAD: 29 DEC 2020, KL 10:26.

Batterierna i våra elbilar har blivit mycket billigare på kort tid. Enligt en ny studie har priset blivit 89 procent lägre på tio år, och priset väntas fortsätta falla i snabb takt.



Biltillverkarna framhåller ofta litiumjonbatterierna som en kraftigt fördyrande komponent i elbilarna. Därför måste en elbil kosta så mycket mer än en bensin- eller dieselbil. Men elbilsbatterierna har blivit mycket billigare på kort tid, visar en ny studie.

För tio år sedan kostade ett litiumjonbatteri i genomsnitt 1 110 dollar per kilowattimme, i dag är priset nere på 137 dollar per kilowattimme, finansinstitutet Bloomberg New Energy Finance årliga rapport om prisutvecklingen. I rapporten slår man också fast att priset kommer att bli så lågt att **biltillverkarna kan bygga och sälja elbilar till samma pris som förbränningsmotorbilar redan år 2023.**

– Om du tittar på den anmärkningsvärda kostnadsminskningen under det senaste decenniet, och vad som förväntas under de närmaste åren, och parar ihop det med allt kraftigare politiska åtgärder i Europa, USA och Kina, så får du den här väldigt kraftfulla kombinationen av faktorer som stöder elbilsboomen, med början nu, säger Logan Goldie-Scot på Bloomberg New Energy Finance.

LÄS MER: [Elbilar batterier påverkar miljön allt mindre](#)

I studien noteras att batteripriserna på vissa marknader redan är så låga att de gör elbilarna lika billiga som bensin- eller dieselbilar. Flera av de eldrivna bussar som finns i Kina byggs med batterier som kostar i snitt 100 dollar per kilowattimme, motsvarande drygt 820 kronor. Just 100 dollar/kWh anses ofta vara en magisk gräns för att elbilar ska bli prisvärt jämförbara med förbränningsmotorbilar. Bloomberg New Energy Finance räknar med att ett internationellt batteripris på 100 dollar/kWh kan nås 2023 eller 2024.

12. Magna och LG i nytt samarbete – bygger elmotorer till GM och Jaguar.

PUBLICERAD: 25 DEC 2020, KL 16:33.

Den kanadensiska underleverantören Magna och sydkoreanska LG Electronics slår sig ihop och bildar LG Magna e-Powertrain. Det nya företaget väntas bygga elmotorer delar till elektrifierade drivlinor till bland andra General Motors och Jaguar.



Nya GM-bilen Hummer blir eldriven och troligen med komponenter från LG och Magna.

Bilbranschen rustar för en elektrisk framtid. Det betyder bland annat nya allianser och samarbeten. Magna International är en av världens största underleverantörer i bilbranschen och Magna har också produktion av bilar till vissa aktörer. Det påstås till exempel att det kan bli Magna som bygger [Apples nya elbil från och med 2024](#). Vi minns också att Magna en gång i tiden var intresserat av att [köpa Saab från General Motors](#).

Nu är det som sagt nya tider och tillsammans med den koreanska teknikjätten LG Electronics har Magna International bildat nya LG Magna e-Powertrain. Företaget ska bygga komponenter till elektrifierade drivlinor i fabriker i Sydkorea, Kina och USA.

Säljer till Jaguar

Företaget får direkt en kassa på cirka tio miljarder kronor för att inleda en produktoffensiv och skaffa sig kunder i bilvärlden. Bland de som redan uppges vilja köpa från LG Magna är General Motors och Jaguar Land Rover. Men LG Magna ska bygga sina komponenter i moduler för att de ska vara lätta att sälja till andra i bilbranschen.

Magnas tillträdande vd Swamy Kotagiri förutspår att 15 procent av alla bilar som säljs 2030 kommer att vara renodlade elbilar. LG ska bistå Magna med kunskap om produktion i stor skala samt med programvara till de nya komponenterna.

Till en början bildas det nya företaget av cirka 1 000 arbetare vid LG:s fabriker i USA, Sydkorea och Kina och det nya företaget ska använda de lokaler som redan finns i dag.

Affären väntas avslutas framåt sommaren då de två företagens aktieägare gett sitt godkännande.

JAN-ERIK BERGGREN

13. Nu kan självkörande bilar leverera varor i Kalifornien.

AV WILLE WILHELMSSON 2020-12-29 KL 13:30.

Nuro har fått delstatens första tillstånd för sådan verksamhet.



Det amerikanska företaget Nuro blir först med att få ett så kallat "Autonomous Vehicle Deployment Permit" i den amerikanska Kalifornien, något som innebär att de nu får börja använda sina små självkörande bilar för varuleveranser i delstaten.

Nuro fick tidigare i år tillstånd för att börja köra med sina självkörande bilar på allmänna vägar i Kalifornien, något som en lång rad företag har fått sedan tidigare, men blir först med att faktiskt få börja använda sina bilar för kommersiell verksamhet i delstaten. Nuro planerar nu att dra igång en tjänst där kunder ska kunna använda deras små självkörande bilar till att leverera grejer från kemitvättar, restauranger och andra butiker.

Nuro visade redan förra året upp en modell av sin bil som var specialbyggd [för att leverera pizzor](#). Den var framtagen tillsammans med den stora pizzakedjan Dominos och det kanske inte är omöjligt att sådana fordon dyker upp på Kaliforniens gator i framtiden.

Initialt kommer Nuros tillstånd i Kalifornien bara gälla i två av delstatens län/kommuner, Santa Clara och San Mateo. Vidare innebär tillståndet att bilarna bara får framföras under hyggliga väderförhållanden med en maxhastighet på 56 km/h.



14. Regeringen bromsar lagförslaget om återbetalning av klimatbonusen.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-12-29, 13:45, uppdaterad i 2020-12-29, 15:47.

Efter att samtliga remissinstanser sågat regeringens förslag om återkrav av klimatbonusen vid export har man nu dragit i bromsen. Lagförslaget, som var på väg att införas efter årsskiftet, ska nu göras om.



Kritiken mot regeringens lagförslag som ska [sätta stopp](#) för den utbredda och kostsamma exporten av klimatbonusbilar var hård i november. [Flera tunga remissinstanser total-sågade förslaget](#) som gick ut på att köparen av en ny klimatbonusbil skulle bli återbetalningsskyldig om den exporterades inom 5 år – även om de vid det laget sålt bilen.

I princip samtliga av remissvaren – bland annat från Transportstyrelsen, MRF Motorbranschens riksförbund, M Sverige, organisationen Trafikanalys och Kronofogden – var kritiska mot förslaget och pekade på brister.

Framförallt är det orimligt att kräva att den ursprunglige ägaren ska ta ansvar för bilen under fem år, menar kritikerna. Trafikanalys noterade att en bil i snitt har 3–4 ägare under de första fem åren. Den ursprunglige ägaren lär därför belastas för vad en framtida ägare gör med bilen vilket inte är rimligt.

MRF menade att lagen skulle minska klimatbonusens effekt om köparen inte kan vara säker på att få behålla pengarna. Enligt förbundet skulle lagen också leda till högre kostnader för de som leasar klimatbonusbilar. Detta eftersom leasingföretagen skulle börja lägga risken för återbetalning på dem.

Skjuter upp laginförandet

Regeringen skjuter därför nu på det planerade införandet av lagen i sista stund. Ursprungligen skulle förslaget träda i kraft efter årsskiftet, men så blir det inte nu, rapporterar [Dagens Industri](#).

– Vi behöver göra en ny analys, säger Martin Larsson, kansliråd på miljödepartementet, till tidningen.

– **Innan vi beslutar om nästa** steg krävs en noggrann genomgång av alla remissvar och kritik. Vi räknar med att ge besked om en uppdaterad tidsplan i början av nästa år, säger Martin Larsson.

Enligt han är det inte säkert att ett eventuellt regelverk för exporten av klimatbonusbilar finns på plats till den 1 april. Då höjs maxtaket för klimatbonusen från 60.000 till 70.000 kronor.

– **Det vore önskvärt, men** det är inte säkert. Det finns en samsyn i regeringen och riksdagen kring att stoppa exporten, men det är frågetecknen kring hur det ska göras. Vårt förslag hade lagstöd, men ska man exempelvis kräva tillbaka pengar av en person som inte varit förmån för bonusen eller införa ett förbud strider det mot grundlagen och reglerna om EU:s inre marknad vilket gör processen komplicerad och den kan ta tid, säger Martin Larsson.

Att införandet bromsas innebär dock inte att lagförslaget skrotas helt. Regeringen ska nu överväga de andra alternativ som togs upp i det ursprungliga lagförslaget igen.

– **Nej, det kan jag inte säga** utan det beror på hur vi ser att vi kan komma vidare med de andra alternativen, säger Martin Larsson.



[Regeringens lagförslag om återbetalning av klimatbonus totalsågas](#)



[Nytt förslag: Klimatbonusen kan krävas tillbaka efter fem år](#)



Wiggo Björck



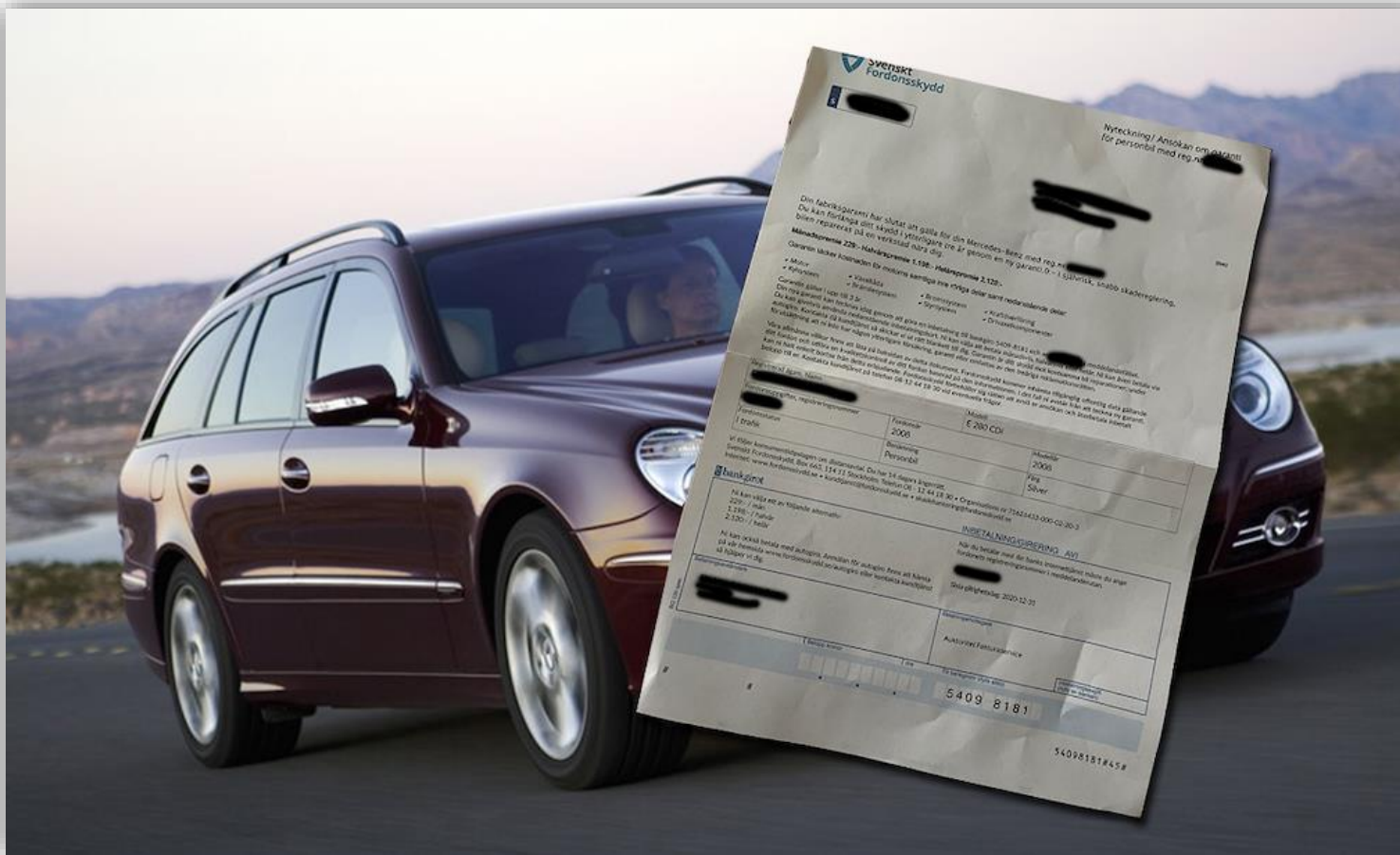
15. Joakim Dyredand: "Inga julklappar till Svenskt Fordonsskydd".

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Krönikor Joakim Dyredand.

Publicerad 2020-12-23 11:40,.

Bilägaren blir ofta offer för bluffande företag. Och visst, flertalet bilägare kanske bara tittar med ett halvt öga på fakturan, tänker att allt med bilen är viktigt, och så betalar man. Problemet är när brevet kommer till en entusiast eller någon som gör en saklig genomgång när månadens räkningar ska betalas.



Om en sådan här faktura dimper ned i brevlådan – släng den direkt!

Förra året fälldes företaget Svensk fordonsgaranti av Konsumentverket till att betala 1,5 miljoner i marknadsstörsavgift. Då blev det konkurs och nytt namn, Garanti för bilar i Skandinavien.

De senaste månaderna har nya brev kommit till bilägare. Nu från Svenskt Fordonsskydd. Tittar man på hemsidan heter företaget Svenskt Fordonsskydd Ltd, alltså inte AB, och är registrerat i Hong Kong. Nu ringer en varningsklocka.

Inbetalningen sak ske till Bankgiro och något OCR-nummer finns alltså inte. Ange XXXXXX (bilens registreringsnummer) som meddelande står det i brevet. Ny varningsklocka.

Vad är det för produkt då? Jo, en förlängd fabriksgaranti. Något sådan kan inte ett externt företag upprätta. Stor varningsklocka.

Tyvänn har Svenskt Fordonsskydd varit ivriga i sina utskick och glömt kolla upp vissa detaljer. Brevet har gått ut till bilägare med tre år kvar på fabriksgarantin. Det har även gått till bilägare vars fordons körsträcka överstiger 20.000 mil, när det på deras webbplats står att garantin upphör att gälla när fordonets mätarställning överstiger 19.000 mil.

Här ser du hur brevet ser ut. Detta kom till en av våra läsare, en mycket vaken sådan, som tidigare även kritiserat kampanjer från just dennes bilmärkes tillverkare (Mercedes) också.

Att personerna bakom Svenskt Fordonsskydd inte förtjänar några julklappar är för mig ett faktum. Det är fult att försöka vilseleda konsumenter och högst oseriöst att göra så via ett Hong Kong-företag med bara boxadress i Sverige.

Att sedan Konsumentverket och andra instanser inte kan sätta stopp för liknande försök snabbare, effektivare och med mer kraft, det är också beklagligt. Men det är en annan fråga.

Har du fått detta brev? Knyckla ihop det och kasta in det i den värmande öppna spisen på julafton. Saknar du eldningsmöjligheter så går pappersåtervinningen lika bra. Där gör faktiskt brevet mest nytta – och hör hemma.

God Hjul, bilvänner!



Redaktör Joakim Dyredand

önskar alla en god hjul – förutom lurendrejarna bakom Svenskt Fordonsskydd.



Varning: Förlängd fordonsgaranti är en bluff

16. Volkswagen 412: Modern antikvitet med motorn på fel plats.

BACKSPEGELN

Publicerad 2020-12-27 kl 6:27, text Calle Carlquist.

Volkswagens sista försök att hålla svansmotorn vid liv skedde i fel tid med en underlig bil.



Ett av de märkligaste strategiska styrelsebeslut som någonsin fattats resulterade i den här bilen, Volkswagen 412, eller rättare sagt i dess ursprungsmodell Volkswagen 411.

Den stora, nya VW-modellen debuterade sommaren 1968 och hade, precis som alla andra folkvagnar före den, motorn bak.

Så hade Heinrich Nordhoff, Volkswagens legendariske och förste högste chef sedan återstarten 1948, nämligen bestämt. Man tallade inte på VW:s framgångsrecept för bilkonstruktion hur som helst och man tallade inte på de kvalitetskrav som genomsyrade allt, från bilen som helhet ner till känslan i fingrarna när handskfacksluckan skulle öppnas.

Med 411 skulle den goda traditionen fortsätta. Att omvärldens bilproduktion såg ut på helt annat sätt än 1948 var mer ett problem för den än för VW.

Det fanns bara en hake. Ett halvår före debuten för Volkswagen 411 avled Nordhoff och det blev den nye chefen Kurt Lotz som olycklig fick stå till svars för alla frågor den märkliga modell han inte hade ansvarat för förde med sig. Varför såg nya bilen ut som en näsbjörn? Varför var nya bilen så slö? Och varför – varför! – hade nya bilen motorn bak?

Försäljningen började trögt. När det från VW-werk i Wolfsburg trillade ut 6 000 exemplar av Typ 1 varje dag kom 411 upp i kanske 200–250.

I biltidningarna hade den nya modellen mötts med förundran och intresse, sinnesstämningar som snabbt övergick i svidande kritik så snart skribenterna började recensera. Bilen behövde åtgärdas, den fick bränsleinsprutning, modifierad front och inför modellsiftet till 412 också fräsigare linjer överlag.



Men loppet var redan kört, efter blott cirka 370 000 exemplar lades produktionen av den moderna antikviteten 411/412 ned.

Allan då, var kom han in i bilden? De första svenska annonserna löd "Säg hej till 411:an", med ett typsnitt som såg ut som om bilen hette just "Allan".

Läs också: [Bytte dieselbil mot Tesla – nu får kommunchefen gå](#)

Volkswagen 412LS Variant

Nypris: 26 275 kronor.

Värde idag: 20 000–30 000 kr.

Motor: Fyrcylindrig boxermotor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Dubbla förgasare. Luftkylning. Volym 1 795 cm³. Max effekt 85 hk DIN vid 5 000 v/min. Max vrid. 135 Nm DIN vid 3 400 v/min.

Kraftöverföring: Svansmotor, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 460/B 168/H 148 cm.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädring fram och bak. MacPherson fjäderben fram, fyrledad axel med snedställda länkar bak. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmare fram och bak.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Servo, tvåkrets bromssystem.

Fartresurser: Toppfart 160 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 14,5 s.

Förbrukning: 1,15 l/mil.



Livscykeln

1968 VW 411 börjar tillverkas som två- och fyradörrars sedan. Boxermotor på 1,7 l, 68 hk och dubbla förgasare. Vevhus av magnesium.

1969 Mer ljudisolering, modifierade vipparmar, ändringar i växellåda och värmesystem för att minska oljud. Automatlåda som tillval.

1970 Nya dubbla strålkastare. 411 finns som "Variant" – kombi! Men bara med två dörrar. Premiär för 411E, med elektronisk bränsleinsprutning och 80 hk.

1971 Nästan 60 procent av kunderna väljer Variant. Kortare växelspak med tydligare lägen.

1972 Högre slutväxel i sedanmodellen. Bromsservo. L-utrustad med helt fällbara säten, klocka och mjuk matta på golvet. Handlarna oroar sig för framtiden. Men nya modeller är på väg.

1973 Ansiktslyft 412 – VW erkänner villigt att nosen sänkts för utseendets skull. Men vem gjorde jobbet? Bränsleinsprutad 1700-motor på 75 hk.

1974 Sista året för Volkswagen 412, nu med dubbla Solex och 1 800 cm³ istället för insprutning. Passat, Scirocco, Golf, K70 och Typ 1 säljs parallellt. Det är snart tydligt var kunderna önskar att motorn ska vara placerad...



Calle Carlquist



17. Bygg din egna F1-bil utav en Mazda Miata – här är byggsatsen Tipo 184.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-12-28, 13:11, uppdaterad 2020-12-28, 14:36.

Wheeler Dealers-programledaren Ant Anstead lanserar nu ett eget kit som låter dig förvandla en Mazda MX-5 Miata till en replika av den segerrika racingbilen Alfa Romeo Tipo 158 Alfetta från 1938.





Det här är vad som ska ingå i byggsatsen. Grenröret ska efterlikna det som satt på Alfa 158:s kompressormatade 1,5-liters radåtta.

Sugen på att äga en historisk F1-bil utan att åka på de enorma underhållskostnaderna? Då kanske Ant Ansteads byggsats Tipo 184 är något för dig. Se bara till att ha en Mazda MX-5 Miata redo som donatorbil.

Tipo 184 är [Wheeler Dealers-programledarens](#) senaste projekt som ska efterlikna racing-bilen Alfa Romeo Tipo 158 "Alfetta" från 1938, rapporterar [The Drive](#).

Den långlivade Alfettan var segerrik inom både europeisk Grand Prix-racing och Formel 1 – 1950 vann Giuseppe Farina världens första Formel 1 VM-deltävling på Silverstone med en. Den brukar också räknas bland de vackraste tävlingsbilarna genom tiderna.

För de som följt spinoff-programmet Master Mechanic (som går att streama på bland annat Dplay) är Alfetta-replikabygget ingen nyhet. Programmet handlar nämligen om hur Anstead bygger sin drömbil med en modifierad ram från en 1952 MG T-Type och en fyrcylindrig Alfa Romeo Twin Cam-motor.

Nu har Ant Anstead-ägda Dowsett Group dock gått ut med att man ska börja serietillverka en byggsats med samma glasfiberkaross under namnet Tipo 184. Denna använder betydligt vanligare komponenter än bygget i programmet. Det mesta från en andra generationens (1998–2005) Mazda MX-5 Miata, för att vara exakt.

Prislappen i Storbritannien för det grundläggande kittet ligger på 8.995 brittiska pund exkluderande moms. Då ska allt du behöver för att bygga din egna Tipo 184 ingå förutom drivlina och hjulupphängningar som tas från en donator-Miata.

Innan jul erbjöds även ett begränsat antal Tipo 184 kit till introduktionspriset 7.995 brittiska pund. Då ingick möjligheten att bygga sin bil i Ant Ansteads verkstad och bli guidad av mannen själv. För de som missade erbjudandet ska detaljerade bygginstruktioner finnas tillgängliga på Tipo 184:s sajt i början av nästa år.



*Prototypen för kittet är lackad grå.
Störtbågen ska vara godkänd av det brittiska bilsportförbundet MSA.*

Priserna exkluderar alla avgifter som paketering, frakt och moms som svenska köpare åker på. Den som är intresserad kan nog lite försiktigt räkna med en budget på omkring 150.000 kronor för sitt bygge, beroende på hur mycket donatorbilen går loss för och hur mycket man skruvar själv.

Första leveranserna ska ske under tredje kvartalet 2021 och om man inte vill vänta längre än så är det 25 procent handpenning som gäller redan nu.

Den som vill köra sin Tipo 184 på gata i Sverige lär behöva montera egna ljus, blinkers och stänkskärmar för att klara en besiktning som amatörbyggt fordon via organisationerna [SFRO](#) eller [TESTA](#). Utifrån bilderna på sajten verkar nämligen bara ett par ytterbackspeglar ingår i kittet.



FILM: <https://youtu.be/HiQ5En4Tvbc>



Edd China lämnar Wheeler Dealers efter bråk – ersättas av Ant Anstead



Wiggo Björck

Feber**18. Fira av året med en välljudande Ferrari F40.**

AV BOBBY GREEN 2020-12-31 KL 10:00.

Svårslaget**FILM:** <https://youtu.be/X07KHbIAQ7E>

Det har blivit dags att vinka farväl till 2020 som tyvärr för många har varit ett pissår. Så för att säga tack och hej och välkomna 2021 med öppen famn passar väl ett klipp på en Ferrari F40 utrustad med ett Tubi Inconel LM Competition-avgassystem perfekt?

SLUT