



*Koenigsegg CCX 2008*

1. Volkswagen Golf återkallas igen för infotainment och backkamera.
2. Tuffa tider för fransk bilindustri.
3. Så ska Panasonic ska ge elbilar bättre rykte.
4. Ford lovar att du slipper imma på rutan.
5. Samsung visar digital bilnyckel i mobiltelefonen.
6. Nu ryker dubbelkopplingslådan i BMW:s modeller.
7. Bristol väcks till liv igen – insomnade märket ska lansera tre modeller.
8. Mercedes EQA snart redo för lansering.
9. Lotus och Alpine ska bygga eldriven sportbil ihop.
10. Mitsubishi Outlander PHEV kämpar på.
11. Säljstart för laddhybriderna Q3 TFSI e och Q3 Sportback TFSI e.
12. Helt nytt bilmärke i Sverige.
13. Test: Polestar 2.
14. Citroën e-Berlingo är en ny eltransportbil som slipper straffskatt.
15. Nissan visar nytt rullande kontor.
16. Teslas helomvändning: Öppnar fler visningslokaler.
17. Göteborg får BMW:s nya elbilszon.
18. Laddhybridernas nya fitness kan öka förbrukningen.
19. BMW 3-serien driver som få andra.
20. Ny självkörande racerbil.
21. Hur prins Carl Philip blev Sveriges motorprins.

## 1. Volkswagen Golf återkallas igen för infotainment och backkamera.

Text Erik Söderholm.

Publicerad 2021-01-14 kl 6:35.

**Backkameran och infotainmentsystemet kan strula i senaste generationen Golf. Nu ska 56 000 exemplar tillbaka till verkstaden.**



**Volkswagen måste** återkalla 56 000 exemplar globalt av senaste generationen Golf. Anledningen är mjukvaruproblem som berör infotainmentsystemet och backkameran.

Bilarna som omfattas är alltså åttonde generationen Golf som byggdes fram till juli 2020. Återkallelsen är frivillig och problemen verkar inte vara lika allvarliga som den [tidigare återkallelsen där bromspedalen kan lossna](#).

**Volkswagen fick skjuta upp** leveranserna av Golf på grund av mjukvaruproblem förra året. Tekniknivån är betydligt högre än i tidigare generationer och Golf var först ut med flera teknikheter som tidigare inte funnits i någon VW-modell.

Relaterade artiklar:

[Volkswagen återkallar 38 000 bilar för allvarligt fel på bromspedalen](#)  
[Nu måste 38 000 bilar tillbaka till verkstaden.](#)

[Nya Volkswagen Golf stoppas – på grund av allvarligt fel](#)  
[Tillverkningen och leveranserna stoppas tills problemet är löst.](#)

## 2. Tuffa tider för fransk bilindustri – ras för flaggskeppen.

2021-01-14 kl 11:45.

TT

**Covid-19-pandemin slår hårt mot fransk bilindustri.**



För PSA, med flaggskepp som Peugeot och Citroen, blev det ett försäljningsras på 27,8 procent till totalt 2,51 miljoner bilar i fjol.

PSA noterar dock en viss återhämtning under andra halvåret med tillväxt under fjärde kvartalet.

Samtidigt lanserar den franska konkurrenten Renault nya sparåtgärder för att hantera coronakrisen, som slagit hårt mot Frankrike med stor smittspridning och nedstängningar. Renault höjer sitt mål för kostnadsminskningar med 500 miljoner euro till totalt 2,5 miljarder euro till 2023.

Modellen framåt är förenklad produktion, högre marginaler, minskad produktionsvolym och en åtstramad budget för forskning och utveckling, enligt Renault, som tidigare i veckan rapporterade om ett försäljningsras på 21 procent i fjol.

### RELATERADE ARTIKLAR

[Waymos markering: Slutar kalla det för självkörande bilar](#)

[Nya bilen klarar 100 mil tack vare fast elektrolyt](#)

[Uppgift: Apple och Hyundai kan bygga elbil tillsammans](#)



### 3. Så ska Panasonic ska ge elbilar bättre rykte.

Anders Nilsson.

2021-01-18.

Ska även göra dem billigare.



**Om två till tre år kommer Panasonic ge elbilarna ett bättre rykte och dessutom göra dem billigare.**

Panasonic strävar efter att tillverka koboltfria batterier för [Teslas](#) elbilar inom två till tre år. Anledningen sägs vara att den japanska elektroniktilverkaren försöker hålla jämna steg med den amerikanska biltillverkarens mål att göra elbilar vanligare i samhället, skriver [Nikkei](#).

De kommande två eller tre åren kommer Panasonic introducera batteri med en koboltfri cell med hög energitäthet. Kobolt är en ovanlig metall som under vissa förhållanden bryts under förfärliga förhållanden, i känsliga områden.

Metallen används i elbilarnas litiumbatterier, gör att priserna på bilarna förblir höga. Vanligtvis står batterierna för mellan 30 och 40 procent för tillverkningskostnaderna.

Panasonic är en ledande leverantör av elbilsbatterier, tillsammans med kinesiska VATL och sydkoreanska LG. De har tillverkat batterier till Tesla sedan 2014.

**LÄS MER: [Toyota: Vätgas är här för att stanna](#)**

Genom åren har den japanska tillverkaren minskat kobolt till fem procent, men produktionen blir svårare desto mer man minskar mängden.

– Att minska kobolt gör det svårare för oss att tillverka, men minskar i slutändan batteriets negativa miljöpåverkan och minskar kostnaderna, säger Celina Mikolajczak, vice president för batteriteknik vid Panasonic Energy i Nordamerika, till Nikkei.

I september tillkännagav Elon Musk planerna på att inom tre år lansera en elbil som kostade 25 000 dollar (cirka 210 000 svenska kronor). För att uppnå det målet behöver Tesla tillverka sina egna batterier och halvera dess kostnader.

Panasonic och Tesla driver gemensamt Teslas batterifabrik Gigafactory i Nevada, men kämpar för att göra den till en lönsam verksamhet, men drar samtidigt nytta av allt snabbare omställningen till elbilar i världen. Samtidigt intensifierar Panasonic sina ansträngningar att sänka batterikostnaderna genom att försöker återvinna så mycket material som möjligt.

**LÄS ÄVEN: [Så ska Volkswagen utmana Tesla – på allvar](#)**

### Relaterade artiklar



**[Tesla kan bygga mindre modell för Europa](#)**



**[Mercedes-Benz: Laddbilar ska stå för hälften av försäljningen 2030](#)**



**[Då kommer elbilen kosta lika lite som en bensinbil](#)**



**[Rykte: Ferraris första elbil blir en SUV](#)**



#### 4. Ford lovar att du slipper imma på rutan.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-01-14, 14:38.

Imma på rutan är ett gissel under vintern. Ford har förbättrat sin teknik som automatiskt tar bort imma.



Ford kallar tekniken för *Windscreen Weather Station* och den känner av om luftfuktigheten förändras och mäter hur kall framrutan än. Om systemet märker att det uppstår imma på rutan så aktiverar luftkonditioneringen utblås vid rutan.

Fords *Windscreen Weather Station* sitter på glaset på vindrutan, nära backspejeln. Det 5 x 3 cm stora systemet innehåller en mängd sensorer. Den senaste versionen, som har introducerats i nya Kuga och Explorer, bidrar även till lägre bränsleförbrukning och CO<sub>2</sub>-utsläpp genom minskad användning av luftkonditioneringens kompressor.

[Fyra enkla steg: Så får du bort imman på rutorna supersnabbt](#)

[Polisen jagade fortkörare med en toktrimmad Ford Sierra Cosworth](#)

[Svenska priser på Ford Mustang Mach-E](#)

## 5. Samsung visar digital bilnyckel i mobiltelefonen.

Publicerad 2021-01-15 kl 8:31, text Erik Söderholm.

**Med hjälp av ny teknik i mobiltelefonen kan bilen snart öppnas utan en konventionell nyckel.**



**Att låsa upp och** starta bilen med hjälp av mobiltelefonen går redan i dag i vissa bilmodeller. Men snart kan det bli vanligare.

Anledningen är att Apple förra året presenterade en standardiserad lösning för en [digital bilnyckel](#) som apputvecklare kan använda sig av. På så sätt kan alla med en iPhone eller Apple Watch låsa upp och starta bilen utan den fysiska nyckeln, om bilen har stöd för tekniken.

**Apples lösning använder** i nuläget en teknik kallad NFC (Near Field Communication) för att känna igen när mobilen befinner sig i närheten av bilen. Föraren får identifiera sig med ansiktsgenkänning eller tumavtryck och bilnyckeln fungerar i upp till fem timmar efter att mobilen laddat ur. **Nu har även Samsung** visat upp en motsvarande lösning. Med hjälp av Ultra Wideband-teknologi (UWB) kan mobilen kommunicera med bilen utan att sluka för mycket energi och bilen kan låsas upp automatiskt när föraren närmar sig bildörren. En digital bilnyckel kan även delas med andra personer.

I nuläget är Audi, BMW, Ford och Hyundais lyxmarke Genesis ombord för att börja testa lösningen med digitala bilnycklar i Samsungtelefoner. Eventuellt kan fler biltillverkare haka på senare.

**Samsungs mobiltelefoner** ska på sikt även kunna justera bilens klimatanläggning på distans och föraren ska kunna sköta uppkopplade prylar i hemmet, som till exempel lampor och garageport, via bilens gränssnitt.

Läs också: [BMW 5-serie först ut med Apples nya bilnyckel](#)

## 6. Nu ryker dubbelkopplingslådan i BMW:s modeller.

Publicerad 2021-01-14 kl 18:19, text Erik Söderholm.

**BMW ska ersätta dubbelkopplingslådan DCT med en vanlig automatlåda som ska vara lika snabb.**



**Det finns många** olika sätt för biltillverkarna att utveckla automatlådor. För några år sedan blev de så kallade dubbelkopplingslådorna populära – de skulle locka med snabba växlingar och låg förbrukning.

Men utvecklingen av konventionella automatlådor med så kallad momentomvandlare har knappast stått stilla. Faktum är att BMW snart ska sluta använda dubbelkopplingslådan DCT i samtliga modeller. Det gäller även i M-modellerna.

**Den sjustegade** DCT-lådan ska ersättas av en åttastegad konventionell automatlåda som är enklare att programmera för låg förbrukning.

En talesperson på BMW uppger för [The Drive](#) att den konventionella automatlådan är lika snabb som DCT, har stöd för ytterligare en växel vilket kan ge lägre förbrukning i vissa lägen och dessutom möjliggör fyrhjulsdraft vilket DCT-lådan inte utvecklades för.



**Erik Söderholm**



**Relaterade artiklar:**



**[Bilfrågan: Dyr service på DSG-låda?](#)**

["Hur ligger det till med framtida service och kostnader för automatlådor av DSG-typ? Hur är det med slitage?" Vi Bilägare svarar.](#)



**[Bilfrågan: Klassisk automat bättre än DSG?](#)**

["Du skriver att DSG har fördelar från både manuella och automatiska växellådor. Men inga nackdelar?" Vi Bilägare svarar.](#)



**[Volkswagen återkallar fler DSG-bilar](#)**

[Volkswagen tvingas återigen återkalla bilar på grund av problem med DSG-lådor. Den här gången berörs 91 000 bilar i Japan.](#)

## 7. Bristol väcks till liv igen – insomnade märket ska lansera tre modeller.

Publicerad 2021-01-15 kl 19:38, text Erik Söderholm.

**En brittisk entreprenör ska rädda det insomnade och närmast mytiska bilmärket Bristol. Tre modeller ska lanseras inom några år.**



**Få biltillverkare har varit omgärdade av samma dolda mystik som Bristol. Det brittiska märket fokuserade på exklusiva GT-bilar och gick i konkurs förra året, 75 år efter grundandet.**



Bristol hade bara ett enda showroom, i centrala London, där enbart önskade kunder släpptes in. Märket omgavs av fullt hemlighetsmakeri och ytterst få motorjournalister har fått köra någon av modellerna.

**Det är många som** försökt sig på att rädda nedlagda brittiska bilmärken genom tiderna och nu ingår även fastighetsutvecklaren och Bristolentusiasten Jason Wharton till den skaran. Han ska väcka liv i det insomnade märket med flera nya modeller och har köpt loss rättigheterna.

Först och främst vill Jason Wharton lansera en sorts "ateljé" som ska sälja, renovera och reparera Bristolbilar av alla årgångar. Han vill även lansera uppdaterade versioner av modellerna Fighter och 411, båda två med en 6,4-liters V8-motor från Chrysler samt åttastegad automatlåda.

**Men den största** nyheten blir en helt ny modell som kallas Bristol Buccaneer som kan bli verklighet 2025 – en fyrsitsig lyxbil med modern teknik och nya material.

### Uppstod ur flygindustrin – vårdade myten väl

- Bristols historia sträcker sig ända tillbaka till 1910.
- Precis som exempelvis Saab är sprunget ur flygindustrin uppstod det engelska bilmärket Bristol på samma sätt. Efter krigsslutet var det inte lika lukrativt att vara flygmaskinstillverkare och, som så många andra, fick Bristol Aeroplane Company se sig om efter annat.
- Den första Bristolbilen kallades 400 och var tekniskt sett en engelsk version av BMW 327/328 med sexcylindrig motor.
- Samtliga modeller var byggda i små exklusiva upplagor. Myten spädades på än mer när Anthony Crook som varit delägare i bolaget innan och skötte försäljningen, tog kontrollen 1973. Han ville inte ha någon insyn av utomstående i bolaget.
- Först 1980 kom en Bristol med ett "riktigt" modellnamn, Beaufighter. Senare kom Britannia och Brigand. Alla dessa namn hade man lånat från Bristols tidiga flygplanstyper. Senare kom Blenheim och Fighter.
- Ingen vet hur många bilar som producerades. Alla register och handlingar hölls hemliga, få om några journalister tilläts provköra bilarna. Det kunde dröja ett halvår att ta beslut om en viss köpare ansågs värdig att få besöka Bristols showroom i Kensington i London. Det var man oftast inte, myten vårdades med järnhand.
- Bristol har aldrig kommit upp i några volymer, och ansökte om konkurs både 2011 och 2020.

### Relaterad artikel:



### [Bristol Cars i rekonstruktion](#)

[En epok med brittiska lyxbilar som inleddes 1946 ser ut att gå i graven. Anrika bilmärket Bristol Cars står nu inför rekonstruktion.](#)

## 8. Mercedes EQA snart redo för lansering.

ERIK WEDBERG

PUBLICERAD: 15 JAN 2021, KL 10:48.

Mercedes lilla elbil EQA har återigen fångats av bilspionens kamera och nu ser premiären inte ut att vara långt bort. EQA genomgår sina sista tester med minimalt kamouflage.



EQA är att vara nästa elbil på tur i Mercedes lanseringsplan och nu körs prototyperna nästan helt utan maskering i de sista testmomenten. Om det inte hade varit för pandemin hade bilen redan premiärvisats, nu väntar vi oss att EQA blir officiell vilken dag som helst.

EQA ingår i Mercedes elektrifierade EQ-serie och som vi ser tydligt på bilderna är den en vidareutveckling av [GLA](#). Den byggs alltså inte på en dedikerad elplattform, utan utgår från GLA och anpassas för eldrift. Om motorstyrka och batteristorlek är ingenting känt, men om konceptbilen som visades 2017 är något att gå efter så får EQA fyrhjulsdraft, 272 hästkrafter och ett batteripaket på 60 kilowattimmar som ska ge en möjlig räckvidd på 40 mil. En EQA med de specifikationerna är mycket möjlig, men det kommer sannolikt även svagare versioner med mindre batterikapacitet och lägre pris.

På bilderna ser vi att EQA är mycket lik GLA, och att frontdesignen inspireras av det större syskonet [EQC](#) som har en tvärgående LED-list mellan strålkastarna och en motsvarande lösning med baklamporna för att särskilja den från vanliga GLA. Liknande lamparrangemang kommer att finnas på sjusitsiga EQB som kan bli en direkt konkurrent till [Tesla Model Y](#).



**ELBIL OCH LADDHYBRID**  
**EQA Concept – 40 mil på el i kompakt Mercedes**



## 9. Lotus och Alpine ska bygga eldriven sportbil ihop.

AV BOBBY GREEN 2021-01-14 KL 15:00.

**Blir en uppföljare till nya A110.**



*Obs! Bilden är ett montage*

Nu får vi reda på att Alpine Cars, Renault Sport Cars (RSC) och Renault Sport Racing (RSR) förenas under Alpines flagg med syfte att utveckla prestandasportbilar. Med i Alpines produktplan finns en helt eldriven "Hot hatch" i B-segmentet baserad på plattformen CMF-B, en helt eldriven crossover i C-segmentet baserad på CMF-plattformen och en eldriven uppföljare till A110 som utvecklas tillsammans med Lotus. När den sistnämnda kan tänkas presenteras är dock oklart för tillfället.

[Renaults prestanda-modeller kan få Alpine-stämpel](#)

[Lotus elbilsplattform heter Leva](#)

[Renault F1 blir Alpine F1](#)  
[Från och med nästa år](#)

## Pressmeddelande

Alpine, varumärket i spetsen för Groupe Renaults innovation

Alpine Cars, Renault Sport Cars (RSC) och Renault Sport Racing (RSR) förenas under Alpines flagg och samlar högteknologisk kunnskap med en passion för motorsport i syfte att utveckla exklusiva och genuina prestandasportbilar.

Avdelningen står fullt rustad inför utvecklingen av nästa generation genom att kombinera ingenjörskunskaper från RSC och RSR, fabriken i Dieppe, F1-exponeringen i media samt Alpines varumärkes-arv.

Ett 100% eldrivet, högteknologiskt modellprogram med teknik hämtad från Formel 1.

En avsiktsförklaring med ledarna inom lätta sportbilssegmentet - den ikoniska tillverkaren Lotus - i syfte att utveckla nästa generations eldrivna sportbilar.

Full tillgång till Groupe Renault och RNM Alliansens tillgångar för optimerad kostnadsmässig konkurrenskraft.

Lönsamt till 2025 inklusive investeringarna i motorsporten.

Alpine presenterade idag sin långsiktiga tillväxtplan som ett varumärke inom Groupe Renault hängivet utvecklingen av innovativa, autentiska och exklusiva sportbilar. Alpine Cars, Renault Sport Cars och Renault Sport Racing samlas gemensamt under Alpine-varumärket. Alpine samlar trovärdigheten hos ett genuint varumärke, kunskaper inom specialtillverkning och ingenjörsexpertis med den omfattande exponeringen från Formel 1-satsningen. Sammanslagningen bygger grunden för varumärket Alpine Cars och tar det till nivåer.

Nya Alpine-enheten blir nästa generations bilmärke för kräsna och passionerade "early-adopters".

Nya utmaningar som bygger på befintliga styrkor och nya synergier

Alpine är utan tvekan en symbol för fransk biltillverkning som bygger på anmärkningsvärda segrar och ett rikt historiskt arv. Tillverkningen sker i Dieppe fabriken där högutbildade experter tillverkar A110.

Renault Sport Cars utgörs av ett team på 300 personer som är experter på att utveckla sportbilar. De står bakom ikoniska Groupe Renault-modeller så som R5 Turbo, Clio V6, Mégane R.S. TROPHY och nya Alpine A110.

Renault Sport Racing, med sitt F1-team, består av 1200 personer som utvecklar "the grand complication watches of motorsport". Teamet består av de bästa ingenjörerna inom aerodynamik, mekanik och drivlinoutveckling. F1 är också en enormt stor marknadsplattform med en halv miljard fans världen över som följer loppet. F1 närvaron ger Alpine unika möjligheter att förstärka sitt varumärke globalt. Alpine kommer även fullt ut nyttja de ekonomiska skalfördelarna som Groupe Renault och RNM-alliansen ger. Alliansens plattform för eldrift, en global tillverkningsprocess, en stark inköpsorganisation för att maximera kostnadseffektiviteten, ett globalt distributionsnätverk samt banken RCIs finansiella tjänster ger bolaget de nödvändiga tillgångarna för att fullfölja sin plan. Målsättningen är att nå lönsamhet till 2025 inkluderat de investeringarna som görs i motorsport.

Alpines 100 % eldrivna drömgarage

Den nya organisationen, förstärkta synergier inom Groupe Renault och RNM-alliansen samt samarbeten med utvalda partners kommer vara grundläggande för Alpines produktplan:

En 100% eldriven "Hot hatch" i B-segmentet baserad på Alliansens CMF-B elbilsplattform

En 100% eldriven Cross Over i C-segmentet baserad på Alliansens CMF elbilsplattform

En 100% eldriven uppföljare till A110 som utvecklas tillsammans med Lotus

Groupe Renault och Lotus Group har tecknat en avsiktsförklaring (Memorandum of Understanding) för att undersöka möjliga samarbetsområden inklusive den gemensamma utvecklingen av en eldriven sportbil. Teamen kommer använda sina gemensamma styrkor och studera möjligheterna att tillsammans utveckla teknik och design för en helt elektrisk sportbil. Resurser och experter i Frankrike och England kommer arbeta med projektet.

Alpine kommer att leda Groupe Renaults innovationsplaner när det gäller teknik, distribution, kundupplevelsen eller andra områden som skapar värde för varumärket och dess kunder. Alpine kommer att visa upp Groupe Renaults senaste innovationer i den kommande generationen av produkter. Varumärket kommer dra fördel av tekniken och kunnandet utvecklade i Formel 1 inom områden såsom energihantering, säkerhetssystem, databehandling och analys genom uppkopplade tjänster. Därmed rustas Alpines produkter med en betydande konkurrensfördel.

“Nya Alpine-enheten samlar tre varumärken med egna tillgångar och expertområden och bildar en handlingskraftig fullt rustad affärsenhet. Hantverket i vår fabrik i Dieppe och ingenjörskunskaperna från vårt Formel 1 och Renault Sport team kommer lysa igenom vårt teknikspäckade 100% elektriska modellprogram som bär Alpine-namnet in i framtiden. Vi kommer att synas på gatorna och på banorna – högteknologiska, passionerade och alltid redo att utmana”. Laurent Rossi, CEO Alpine

### Fortsättningen med Motorsporten

Alpine och Renault har en lång framgångshistoria inom motorsporten; Formel 1, rally eller långloppsracing – motorsport kommer även framöver finns i hjärtat av Alpines ambitiösa planer med Formel 1 i centrum av motorsportsengagemanget. Under 2021 kommer Alpine F1 Team som fullt rustat fabrikssteam tävla mot några av de mest välansedda namnen i bilbranschen.

"Att få formge vår satsning i Formel 1 och hela Alpines motorsportprogram är en möjlighet och ett bevis på vår ambition. Motorsport utgör hjärtat i vår process och den grafiska identiteten är avgörande. Idag ser vi Alpine F1 teamets visuella identitet för första gången. En del av de grafiska elementen kommer återfinnas på tävlingsdekoren medan andra kommer att ändras. Det storslagna Alpine-emblemet i trikolorens färger är den första symbolen av varumärkets identitet inom motorsporten. Blått, vitt och rött refererar till färgerna i franska och brittiska flaggorna, vilket vi tydligt ville synliggöra. En rad variationer på temat kommer längre fram." Antony Villain, Alpine Design Director

### Ett varumärke fött ur motorsporten för motorsporten

Alpine grundades 1955 av Jean Rédélé, en ung man som älskade att tävla. Han namngav sitt företag efter hans favoritlekplats för racing – Alperna.

När A110 presenterades 1962, tog affärerna fart. Vid den tidpunkten arbetade Alpine och Renault redan tätt ihop. Försäljning och service av Alpine bilar utfördes hos Renault återförsäljare. Under början av 70-talet av Alpine en av toppspelarna inom rally. 1971 intog Alpine för första gången första platsen på podiet i det världskända Monte Carlo-rallyt. Bedriften upprepades 1973. Senare det året vann Alpine även World Rally Championship som tillverkare.

Samtidigt fortsatte Alpines försäljning att växa och 1969 byggdes en särskild fabrik i Dieppe – på samma plats som nya A110 tillverkas idag. 1971 började även A310 tillverkas och två år senare förvärvade Groupe Renault företaget.

Alpines mest kända motorsportframgång skedde 1978; seger i 24 Hours of Le Mans. Fabriken fortsatte att tillverka nya och innovativa gatbilar under sjuttio- och åttiotalet, däribland A310 V6 och GTA. 1995 avslutades tillverkningen.



## 10. Trots dystra beskedet – Mitsubishi Outlander PHEV kämpar på.

Publicerad 2021-01-15 kl 6:20, text Erik Söderholm.

Nio år efter premiären säljer Mitsubishi's laddsv fortfarande förbluffande bra, visar siffror som Vi Bilägare tagit del av.



Förra året kom beskedet att Mitsubishi på sikt ska [lämna den europeiska marknaden](#) helt. Det innebär att märket även försvinner från Sverige.

Men trots det hyllades märket för sina återförsäljare av ägarna som deltog i Vi Bilägares årliga undersökning AutoIndex. Mitsubishi stod där för den [största ökningen bland alla märken](#) när det gäller hur nöjda ägarna är med säljarna.

– **Som generalagent** har vi arbetat mycket med att utveckla affärsrelationen med våra återförsäljare ute i landet. Med bättre affärsvillkor har vi fått större fokus på att sälja våra produkter, berättade Anna Ulfvin, vd för Mitsubishi Motor i Sverige.

En annan överraskande nyhet är att laddhybriden Outlander PHEV, som presenterades redan 2012, fortfarande säljer förbluffande bra i Europa trots märkets besked.

***Inte heller svenska köpare bortser från modellen trots att den fyller nio år***

**Mitsubishi Outlander PHEV** var förra året den mest sålda laddhybridsuven i Storbritannien för sjätte året i rad. Modernare konkurrenter har inte lyckats köra ifatt.

Även i Norge fortsätter segertåget för Outlander PHEV som hamnade på en femteplats bland de populäraste nya bilarna alla kategorier förra året. Den blev dessutom Norges mest sålda laddhybrid. Försäljningen minskade dock med 27 procent jämfört med året innan.



*Kombinationen laddhybrid, SUV, dragkrok och fyrhjulsdrift har fått många att slå till på en Outlander PHEV. Men designen och förarmiljön är gammalmodig.*

**Inte heller svenska** köpare bortser från modellen trots att den alltså fyller nio år i år. Den låg på plats 25 av Sveriges mest registrerade bilar förra året enligt siffror från Bil Sweden, före exempelvis Audi A4 och Skoda Superb. Bland laddbara bilar låg den på plats nio och bland laddhybriderna på plats sju.

Mitsubishi har visat upp en [ersättare till Outlander PHEV](#) med betydligt modernare design och teknik, men den ska inte säljas i Europa.

Läs också: [Mitsubishis nya modell – som svenska köpare snuvas på](#)



Erik Söderholm

**Relaterade artiklar:**

[Mitsubishi lämnar Sverige – detta gäller för garantier och reservdelar](#)

[Mitsubishi smygvisar Outlander – som svenska köpare snuvas på](#)

[Trots Mitsubishis besked – nu rusar märket i ny undersökning](#)



## 11. Säljstart för laddhybriderna Q3 TFSI e och Q3 Sportback TFSI e.

AV BOBBY GREEN 2021-01-14 KL 17:00.

Klarar fem mil på el.



**FILM:** <https://youtu.be/g6kBN13AP4k>

Nu kan man beställa de båda laddhybriderna Q3 TFSI e och Q3 Sportback TFSI e hos Audi. Båda två bjuder på 245 hästar totalt och kan ta sig upp till fem mil på bara el. Den förstnämnda kostar från 486.900 kronor medan man för Sportback får betala från 518.800 kronor. Batteripacket är på 13 kWh och man kan ladda detta med upp till 3,6 kW. Från tomt till fullt ska ta 3 timmar och 45 minuter. Den blandade förbrukningen anges till 0,17 liter per mil med ett utsläpp på 38 gram per kilometer.

**Läs mer om bilarna** i pressmeddelandet nedan.



*Q3 med sportrygg*

**Pressmeddelande**

Audi laddar med fler hybrider. Säljstart för Q3 TFSI e och Q3 Sportback TFSI e  
 Audi fortsätter elektrifieringsresan. Q3 45 TFSI e och Q3 Sportback 45 TFSI e finns nu att beställa hos de svenska återförsäljarna. De båda laddhybriderna levererar en systemeffekt på hela 245 hk och för det dagliga pendlandet utlovas en elräckvidd på upp till 50 km enligt WLTP-mätnormen.

Audi laddar med fler hybrider. Säljstart för Q3 TFSI e och Q3 Sportback TFSI e

Lokalt utsläppsfri med upp till 50 km räckvidd på el enligt WLTP

13 kWh batteri

Turboladdad bensinmotor + elmotor ger systemeffekt på 245 hk och 400 Nm.

Prediktiv och uppkopplad hybridstyrning på längre resor för effektiv körning

Blandad förbrukning 1,7 l/100 km. CO<sub>2</sub>-utsläpp 38 g/km

Q3 45 TFSI e S tronic Proline pris ca 486 900 kr. Business by Audi\* 438 100 kr. Förmånsvärde: 1 829 kr/månad vid 50 % marginals katt.

Q3 Sportback 45 TFSI e S tronic Proline pris ca 518 800 kr. Business by Audi\* 467 100 kr. Förmånsvärde: 2 192 kr/månad vid 50 % marginals katt.

Miljöbonus innan 1 april 2021: 32 868 kr

Audi breddar programmet med ytterligare två laddhybrider som förväntas få stor efterfrågan. Audi Q3 är en omtyckt modell som hyllats för sitt rymliga och multifunktionella format.

- Laddhybrider har fördelen att de klarar majoriteten av alla vardagskörningar på el och ändå kan användas vid längre resor där det ännu saknas infrastruktur. Det gör dem attraktiva och efterfrågade. Vi är glada att vi nu kan erbjuda modeller i de flesta segment. Allt ifrån tjänstebilsfavoriter som Audi A6 och Q5, till de större modellerna A8, Q8 och Q7 och nu volymmodeller som Q3 och A3. Det stärker vår position på marknaden och gör att vi kan fortsätta på vår inslagna elektrifieringsresa, säger Jörgen Wedefelt, chef för Audi Sverige.

Upp till 5 mils räckvidd på el, 245 hk systemeffekt

För de flesta kan de dagliga vardagsresorna ske på ren eldrift tack vare en 85 kW synkronmotor och ett 13 kWh batteri som ger en räckvidd på upp till ca 50 km enligt WLTP-mätnormen. Vid de längre resorna står en fyrcylindrig 1.4 TFSI-motor på 150 hk till tjänst. Tillsammans ger de båda drivlinorna 245 hk i systemeffekt och 400 Nm i vridmoment. 0-100 km/h går på 7,3 sekunder med en topphastighet på 210 km/h. Med enbart el är maxhastigheten 140 km/h. Enligt WLTP-mätnormen ligger bränsleförbrukningen på 1,7 l/100 km, motsvarande 38 gram CO<sub>2</sub>-utsläpp vid blandad körning för en standardutrustad bil.

13 kWh batteri med ny cellgeneration

Det kompakta och relativt lätta högvoltsbatteriet är placerat under golvet framför bakaxeln. Tack vare en ny cellgeneration lagrar de 96 prismatiska battericellerna hela 13 kWh. Batteriet har sin egen kylkrets som även kan anslutas till bilens klimatanläggning för att ge effektiv kylning under varmare dagar. Förutom under extremt kalla förhållanden startar suven alltid med eldrift.

Fyra effektiva körlägen för olika behov

I "Auto Hybrid" läget reglerar systemet själv mellan eldrift och förbränningsmotor för att körsträckan skall bli så effektiv som möjligt och tar då även hänsyn till kartdata och trafikläget om föraren ställt in ett resmål i navigationssystemet. Systemet tar även hänsyn till

information från bilens sensorer, så att farts skyltar, rondeller och nedförslut tas med i beräkningen. Beroende på vägsträckan och förarens preferenser innebär det att bilen antingen frirullar med TFSI-motorn avstängd eller återvinner energi. I många situationer ger elmotorn dessutom extra kraft och stöttar TFSI-motorn, som t.ex. vid omkörning och vid acceleration från låga hastigheter under de få tiondels sekunder som turboladdaren bygger upp trycket. Föraren kan även välja att prioritera eldrift genom att välja EV-läget.

#### “Hold”, “Charge” och dynamic

Förutom att välja mellan EV-läge och Auto hybrid genom att trycka på EV-knappen, kan föraren välja mellan ytterligare två lägen i MMI-systemet: “Battery Hold” och “Battery Charge”. De ser till att batteriets laddstatus bibehålls alternativt ökas. Föraren kan även påverka bilens karaktär genom att använda Audi drive select. Genom att välja dynamic och S-läget i S tronic-växellådan, är det fulla vridmomentet på elmotorn på 330 Nm tillgängligt i upp till 10 sekunder. Så snart foten lämnar gaspedalen växlar elmotorn till rekuperation och återvinner energi i generatorläget. På så sätt kan bilen även bromsas in snabbt med hjälp av elmotorn.

Oavsett vilken körprofil, återvinner bilen alltid energi när föraren trampar på bromspedalen. Upp till ca 0.3 g – dvs. i de flesta vardagsinbromsningar – används enbart elmotorn för att bromsa in. Det är enbart när inbromsningen är kraftfull som de hydrauliska bromsskivorna används och aktiveras genom elektrisk bromsservo. Övergången praktiskt omärkbar samtidigt som bilen fortsätter återvinna energi till batteriet. Under inbromsning kan systemet återvinna upp till 40 kW genom elmotorn och lagra i batteriet.

Audi drive select, som är standard, ger ännu mer nyanser i körupplevelsen eftersom det påverkar inte bara motorerna utan även S tronic-växellådan och styrningen. Utöver dynamic-läget, går det även att välja komfort, auto eller individuella inställningar. De två laddhybriderna kör på 18-tums aluminiumhjul som standard med 19 och 20 tums som tillval. Karossen på de båda suvarna är 10 mm högre än de andra Q3 modellerna med konventionell drivlina, vilket gör att markfrigången är densamma trots täckplattan för batteriet.

#### Fulladdad på 3 timmar och 45 minuter

Audi Q3 45 TFSI e och Q3 Sportback 45 TFSI e kan laddas genom med en effekt på 3.6 kW. Med laddkabeln som är standard kan ett tomt batteri återladdas på 3 timmar och 45 minuter. Genom myAudi appen kan ägaren fjärrstyra laddning, timer och även förvärma bilen från mobilen. För laddning vid publika AC-laddstationer krävs en mode 3-kabel som även ingår som standard. e-tron Charging Service, som omfattar de flesta länder i Europa, gör det enkelt att ladda under en resa med ett enda kort som täcker över 155,000 laddpunkter.

#### Sportig och mångsidig

Båda Q3-modellerna imponerar med en kraftfull och sportig profil på vägen. Interiören är generös och flexibel. Framsätena är både komfortabla och har en sportig sätesposition. Baksätena kan skjutas längsvis som standard för att skapa mer ben alternativt lastutrymme. Ryggstöden är dessutom tredelade och kan lutas i olika vinklar. Bagageutrymmet har en volym på 380 liter som kan ökas till 1375 liter i Q3 45 TFSI e och 1,250 liter i Q3 Sportback 45 TFSI e när sätena är nedfällda.

#### Två digitala skärmar

Interiört finns två digitala skärmar för all information. Direkt i siktfältet kan föraren antingen välja mellan det digitala instrumentklustret som är standard eller Audi virtual cockpit, som finns i två storlekar som tillval. I laddhybriden visas då bland annat systemets effekt, drivningsstatus, energiåtervinning, batteriets laddningsstatus och räckvidd. Centralt

## MOTORNYTT

placerat i bilens instrumentbräda finns även MMI touch med en 10.1 tumsskärm med många inställningsmöjligheter och visningsläget. Med tillvalet MMI Navigation plus blir de uppkopplade tjänsterna i Audi connect tillgängliga. Som tillval erbjuds även Audi phone box och Bang & Olufsen Premium Sound System med 3D sound.

Förarassistanssystem för ökad säkerhet och komfort

Förarassistanssystemen är hämtade från de större modellerna. De inkluderar adaptiv förarassistans (tillval), som stöttar föraren med fil- och avståndshållning för ökad komfort och säkerhet. Föraren behöver dock markera sin aktiva närvaro genom att hålla den kapacitiva ratten, som är en del av systemet. Audi pre sense front autobroms, filhållningsvarnare, och undanmanöverassistent är standard. Vid låga hastigheter varnas andra trafikanter tack vare det lagstadgade AVAS (Acoustic Vehicle Alert)-ljudet.

### **Säljstart denna vecka**

Säljstarten för Audi Q3 45 TFSI e och Q3 Sportback 45 TFSI e sker denna vecka.

Q3 45 TFSI e S tronic Proline ca pris 486 900 kr. Business by Audi\* 438 100 kr

Miljöbonus innan 2021-04-01: 32 868 kr, både för företag och privatpersoner

Förmånsvärde: 1 829 kr/månad vid 50 % marginals katt.

Q3 Sportback 45 TFSI e S tronic Proline ca pris 518 800 kr. Business by Audi: 467 100 kr

Miljöbonus innan 2021-04-01: 32 868 kr, både för företag och privatpersoner

Förmånsvärde: 2 192 kr/månad vid 50 % marginals katt.

### **Standardutrustningen är omfattande med bl.a.**

Digitalt cockpit, digital radiomottagning

18" aluminiumfälgar i 5-dubbelekrad design

Sport-komfortsäte fram

MMI infotainmentsystem (MIB3)

Ytterbackspeglar, elektriskt inställbara och uppvärmbara

Audi connect nödsamtal

Audi drive select körprofilväljare

Audi pre sense front autobroms

Audi smartphone interface med Apple Carplay och Android Auto

Automatisk 2-zons komfortklimatanläggning

Baksäte plus, delbart (40:20:40), elbaklucka, parkeringssensorer bak

3-ekrad multifunktionsratt "Plus", mittarmstöd fram

Farthållare med fartbegränsare och filhållningsvarnare (lane departure)

Laddkabel HH typ E/F

Laddkabel med industrikontakt CEE 16 A/400V/6 h lång + rak

Laddkabel mode3 typ2 3 16A

LED-strålkastare fram

Sport-komfortsäte fram

MMI infotainmentsystem (MIB3)

Ytterbackspeglar, elektriskt inställbara och uppvärmbara

Bränsleförbrukning och CO2-utsläpp med standardutrustning enligt WLTP:

Audi Q3 45 TFSI e och Q3 Sportback 45 TFSI e

Blandad förbrukning: 1.7 l/100 km

Blandad CO2-utsläpp: 38 g/km



## 12. Helt nytt bilmärke i Sverige – vi har provkört DFSK Seres 3.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-01-15, 15:59.

**DFSK är ett helt nytt bilmärke i Sverige och har precis lanserat en elbil – vi har såklart provkört!**



DFSK Seres 3 och reporter Elias Medelberg.

### Hej Elias, var är du och vad gör du?

Jag befinner mig i Växjö och provkör bilar från ett helt nytt bilmärke i Sverige, nämligen kinesiska DFSK. Två biogashybrider och en elbil!

### Spännande! Vad kan du säga om elbilen?

– Den heter DFSK Seres 5 och är storleksmässigt ungefär som en Volvo XC40. Kvalitetskänslan interiört är faktiskt helt okej, bättre materialval än till exempel Kia e-Niro. Stolarna lämnar dock en del att önska med få inställningsmöjligheter. Premiumkänsla dock på "växelväljarpucken" som åker upp ur instrumentpanelen på Jaguar/Land Rover-manér.

### Hur är den att köra då?

– Ganska stum fjädring och lite slapp styrning men helt okej komfort. Jag är dock lite besviken på att den har ganska svag regenerering. 163 hästar är helt okej tillräckligt för de flesta. Lite svårt att säga något om förbrukning, men den ska klara 329 kilometer enligt WLTP. Batteripaketet är på 53,61 kWh.

### Hur är det med laddning?

– Snabbladdning i upp till 50 kW och en ombordladdare på 3,3 kW enfas.



*DFSK Seres 3 kan bli en elbil att räkna med.*

### Vad kostar den?

– Den kostar fullutrustad 459.900 kr före bonus, så den är ju inte billig. DFSK ser Kia e-Niro, Peugeot e-2008 och VW ID 3 som de största konkurrenterna. Den går också att privatleasea på två år inklusive 2.000 mil per år, vinterhjul och service för 4.990 kr per månad.

### Har du fått reda på nåt annat spännande under provkörningen?

– Ja! Redan under Q2 i år börjar DFSK Seres 5 att säljas, en lite större modell som utmanar Tesla Model Y. Och lyssna på siffrorna: 0–100 på under 3,5 sekunder, längre än 50 mils räckvidd, 90 kWh batteri, hela 684 hk och en topphastighet på 250 km/h!

### Hoppla, den ser vi fram emot! Kör försiktigt hem till Stockholm nu.

– Det ska jag göra!

En fullständig provkörning kommer både här på sajten och i pappersversionen av auto motor & sport. Förutom elbilen DFSK Seres 3 lanseras också biogashybriderna DFSK Fengon 5 och DFSK Fengon 580. Båda kostar 399.900 kronor.



### [Nytt bilmärke i Sverige: DFSK – satsar på el och biogas](#)



### [Kinesiska elbilarna – nu är de på väg till Europa](#)



### 13. Test: Polestar 2.

Av Andreas Bergman, 09/01/2021.

Den bästa elbilen just nu.



**FILM:** <https://youtu.be/XmBCY-0Vule>

**T**esla är för töntar. Polestar, å andra sidan, är för allmänt trevligt folk. På imponerande kort tid har Sveriges nyaste bilmärke lyckats bli mycket omtyckt. [Den första modellen, med det evinnerligt kreativa namnet "1"](#), var aldrig tänkt att bli någon miljonsäljare. Den senaste bilen delar den logiska namnsättningsstrategin med namnet "2". Den är helt eldriven och mycket viktig för Polestar och dess framgång. Låt oss lägga i Högsta Växeln och ta reda på om Polestar 2 kan mäta sig med den mycket gedigna konkurrensen.

När det kommer till elbilar vill jag påstå att de tre viktigaste punkterna är räckvidd, acceleration och pris. Polestar 2:s faktiska räckvidd på fullt batteri är cirka 35 mil, naturligtvis beroende på hur man kör. Jämfört med konkurrenterna hamnar den därför någonstans i mitten av spelplanen. Köper du en [Tesla](#) med de största batterierna kommer du betydligt längre men en [Mercedes-Benz EQC](#) eller [Audi e-tron](#) är något sämre.

En av de stora fördelarna med elbilar, åtminstone för oss bilentusiaster, är hur responsiva de är att köra. Vridmomentet är lika tillgängligt vid varje varvtal och det kombinerat med Polestar 2:s 408 hästkrafter leder till en minst sagt påtaglig acceleration värdig varje fartdåres beundran. 0-100-sprinten tar mindre än 5 sekunder vilket är imponerande men inte klassledande. Det känns dock betydligt häftigare än det låter eftersom all kraft är tillgänglig direkt.



Prismässigt ligger oftast elbilar högre än motsvarande bil med förbränningsmotor. Batterierna är ju trots allt inte bara stora och tunga, de är dyra också. Polestar 2 kostar från 659.000 vilket faktiskt är rimligt för en bil med dess prestanda och kvalitet. Vår testbil var utrustad med Performance-paketet som inkluderar biffiga Brembo-bromsar och ställbara Öhlins-dämpare (som man även finner på Lamborghinis och Koenigseggs). Och på tal om Lamborghini, hur kan en modern och fullt rimligt praktisk bil ha så otroligt kass bakåtsikt? Jag ser mer genom ett par solglasögon i ett mörkt rum än när jag tittar bakåt i en Polestar 2.

Bortsett från bakåtsikten är Polestar 2 faktiskt förhållandevis praktisk. Baksätet är rymligt och detsamma gäller för bagageutrymmet. Polestar 2 är en halvkombi så man kan lasta relativt stora prylar men den som har diamantkort på Ikea bör naturligtvis blicka åt el-suvarnas håll som har betydligt mer praktiska karossformer.

Trots ett bra baksäte trivs man bäst bakom ratten i Polestar 2. Märkets koppling till Volvo är fortfarande tydlig men i förhållande till modernmärket ska en Polestar vara sportigare. Om detta faktum råder det enligt mig inga tvivel. I Performance-utförande har modell nummer 2 något hårdare ställda dämpare (från fabriken) vilket resulterar i en något mindre bekväm åkuppelse men en fantastiskt fin köruppelse. Som många andra elbilar har Polestar 2 en låg tyngdpunkt tack vare strategiskt placerade batterier, vilket resulterar i exceptionell väghållning. Bra jobbat, Polestar!

En ytterligare punkt på listan över vad Polestar har lyckats med är interiören. Testbilen var utrustad med vad Polestar själva kallar för veganskt läder, eller plast som vi andra skulle hänvisa till det som. Trots materialets mindre exklusiva aura gör det sig otroligt väl i 2:ans interiör. Dessutom hittar man många andra trevliga skandinaviska inslag såsom det meklade gråa tyget och de snygga träinläggen.

Polestar 2 är även den första produktionsbilen med ett infotainmentsystem helt baserat på Android, och som reaktion på det kan jag enbart säga: äntligen! Borta är tiden då man hellre använde Google Maps på telefonen istället för den inbyggda GPS:en i bilen. Nu finns Google Maps redan inbyggt och det fungerar exakt lika bra som man vill. Detsamma gäller för den inbyggda röstassistenten som för första gången i världshistorien faktiskt fungerar. En frisk fläkt i en annars konservativ bransch.

## MOTORNYTT

Den största kritiken jag har när det kommer till Polestar 2 är egentligen inte unik för modellen utan snarare för alla elbilar. På ett objektvt plan är de på många sätt bättre än bilar med traditionella motorer. De är tystare och mer responsiva. Samtidigt saknar jag den levande känslan man får av att veta att cylindrarna pumpar på under huven. Det är lite som att jämföra en konversation med en människa med en röstassistent. Assistenten har alla grundläggande attribut av en människa men den känns inte mänsklig för det. På samma sätt känns inte en elbil som en karaktär på samma sätt som en "vanlig" bil.

Så borde du köpa en Polestar 2? Om du är ute efter en elbil och har möjlighet att ladda hemma är svaret ett rungande JA. Om du å andra sidan, som jag och många andra, bor i lägenhet och inte kan ladda under natten kan jag tyvärr inte rekommendera varken Polestar 2 (eller valfri elbil för den delen) till dig. Detta är synd eftersom Polestar 2 enligt mig är den bästa elbilen som tillverkas just och jag vill kunna rekommendera den till alla, oavsett hur man bor.

### Polestar 2 Performance (2020)

**Motor:** 2 elmotorer, 408 hästkrafter, 660 newtonmeter

**Kraftöverföring:** Fyrhjulsdrift med datorstyrd kraftöverföring

**Acceleration 0–100 km/h:** 4,7 sekunder

**Toppfart:** 205 km/h

**Vikt:** 2123 kg

**Mått:** (längd/bredd/höjd): 4606/1800/1473mm

**Pris:** Från 659 000 SEK (testbil cirka 742 000 SEK)

### BETYG

Exteriör	★★★★☆
Interiör	★★★★☆
Körglädje	★★★★☆
Valuta för pengarna	★★★★☆
Relativ praktikalitet	★★★★☆
Ha-begär	★★★☆☆
Relativ prestanda	★★★★☆
Teknik	★★★★★
Motorljud	★★★★★
Komfort	★★★☆☆

### SAMMANFATTNING

Polestar 2 är enligt mig den bästa elbilen på marknaden. Den är inte bäst på någonting men den är väldigt bra på allt. Men precis som med alla batteridrivna elbilar bör du bara köpa den om du har tillgång till laddning hemma eller på jobbet.

# 4.1

★★★★☆

TOTAL POÄNG

## 14. Citroën e-Berlingo är en ny eltransportbil som slipper straffskatt.

Publicerad 2021-01-18 kl 6:18.

Text Erik Söderholm.

**Citroën lanserar en eldriven transportbil i kompakt format med värmepump och dragkrok. Dessutom kommer den undan en rejäl straffskatt.**



**Förra året blev** historiskt dåligt för transportbilsförsäljningen. Den backade med hela 42 procent, enligt siffror från Bil Sweden.

Det beror både på coronapandemin som innebär att många småföretag drar åt svängremmen och på bonus/malus-systemet där transportbilar kan ha en fordonsskatt på över 10.000 kr om året.

**I april görs dessutom** bonus/malus om med [ännu högre straffskatt](#). Det drabbar transportbilar extra hårt eftersom de inte alltid har den senare motortekniken för att sänka utsläppen.

Det dyker upp allt fler eldrivna transportbilar där straffskatten försvinner helt och ersätts av en bonus på 60 000 kr (eller 70 000 kr efter den 1 april om det nya förslaget går igenom).

***Genom att välja den eldrivna versionen kommer köparna undan en fordonsskatt på över 40 000 kr för tre år***

**Nu finns även** Citroën Berlingo med eldrift i två olika längder och byter då namn till e-Berlingo. Den börjar säljas under fjärde kvartalet 2021 och kompletterar de större modellerna e-Jumpy och e-Jumper.



Genom att välja den eldrivna versionen kan Berlingoköparna komma undan en fordonskatt på mellan 6 674 och 10 893 kr per år under de första tre åren, eller 8 685–13 778 kr per år när bonus/malus görs om. Totalt innebär det mellan 20 022 och 41 334 kr för tre år.

**Citroën e-Berlingo** har laddkontakten på vänster bakskärm och en räckvidd på upp till 27,5 mil enligt WLTP-körcykeln. 50 kWh-batteriet är placerat under lastutrymmet och stolarna. Lastutrymmet ska därmed vara lika stort som i dieselmodellen. Högsta lastvikt är 800 kilo och maximal släpvikt är 750 kilo.

Bilen kan laddas med 11 kW och snabbbladdas med 100 kW. Batteriet är vätskekylt och dessutom finns en värmepump som ska ge längre räckvidd i kallt klimat. Citroën har batterigaranti på åtta år eller 16 000 mil som garanterar 70 procent av kapaciteten.



**Erik Söderholm**

#### Relaterad artikel:



[\*\*Toyota Proace Electric är en eldriven transportbil med 33 mils räckvidd\*\*](#)  
[Ska locka hantverkare som hellre kör på eldrift än med dieselmotor.](#)



## 15. Nissan visar nytt rullande kontor.

AV BOBBY GREEN 2021-01-15 KL 16:40.

Data loss i en NV350.



**FILM:** <https://youtu.be/vngwMVP90Vk>

Nissans senaste koncept är inte någon flådlig rymdinspirerad elbil utan ett rullande kontor. Man har tagit en NV350 och gjort om den till en "Office Pod" där man ska kunna hänga och diska undan dagens arbete. På insidan finns ett skrivbord och en stol och hela paketet går att skjuta ut bakåt från bilen om man skulle vilja ta in lite mer av omgivningen och inte bara häcka inne. När man har jobbat klart kan man istället ta sig en våning upp, till taket, där det finns en vilstol och ett parasoll att fälla upp.



## 16. Teslas helomvändning: Öppnar fler visningslokaler.

Text Erik Söderholm.

Publicerad 2021-01-14 kl 13:38.

**Tesla ville stänga nästan alla butiker för bara två år sedan. Nu gör elbilmärket en U-sväng.**



Tesla är en föregångare när det gäller att sälja bilar på nätet, något som allt fler stora biltillverkare nu hakar på. Under förra årets coronapandemi fick många bilmärken eld i baken för att skala upp onlinesatsningarna.

För drygt två år sedan kom beskedet att Tesla skulle skala ned antalet butiker rejält. Anledningen var att spara pengar inför den stora utrullningen av Model 3, och om antalet butiker minskades räknade Tesla med att kunna sänka bilpriserna med sex procent.

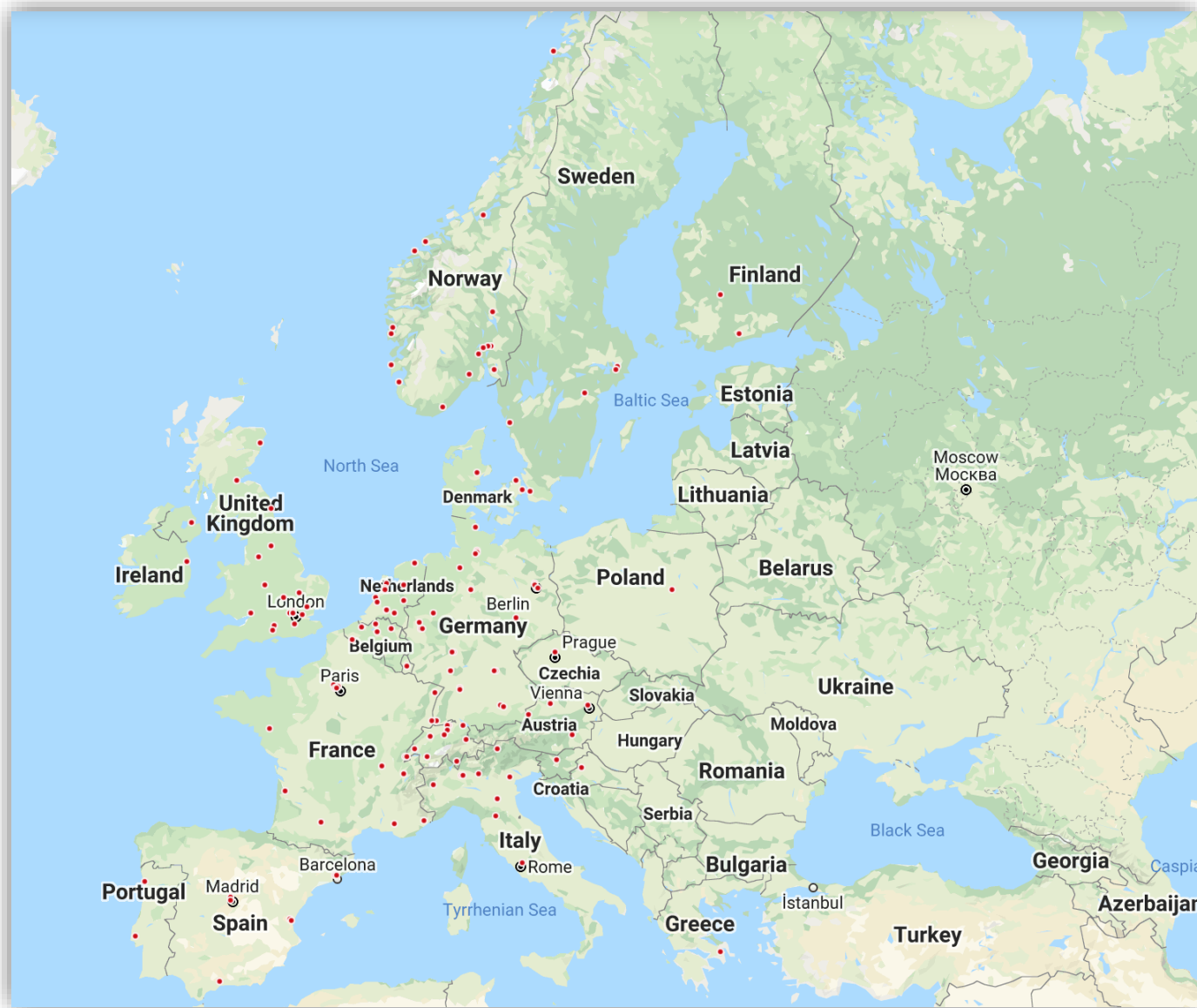
**”Under de kommande** månaderna kommer vi skala ned många av våra butiker. Det som blir kvar är ett litet antal butiker i högtrafikområden”, uppgav Tesla.

***”Att helt stänga alla fysiska butiker var en fantasi”***

**Nu står det klart** att Tesla gjort en U-sväng när det gäller den här strategin. Enligt nya siffror som [Automotive News](#) tagit del av har Tesla i själva verket ökat antalet butiker och verkstäder i Europa med över 30 procent under förra året.

Tesla öppnade 40 nya butiker i Europa och har nu totalt 161 i regionen. Butikerna är viktiga inte minst för att köparna ska kunna provköra elbilarna.

– **Att helt stänga** alla fysiska butiker var en fantasi, även om det förmodligen ökade börsvärdet med några dollar, säger bilanalytikern Steve Young till tidningen.



*De röda ikonerna visar var Teslas butiker, eller så kallade "gallerier", är belägna i dag.*

**Läs mer om:**

### [Teslaägare larmar om kall kupé och krossad sidoruta](#)

["Tre timmars körning med tre grader i kupén, sjukt irriterande och smått plågsamt."](#)

### [Tesla Model Y Standard Range: Ny "snikversion" på ingång](#)

[Räckvidden beskrevs tidigare som "oacceptabelt" kort.](#)

### [Teslachefen rikast i världen – tack vare börsrusning](#)

[Elon Musk kan skratta hela vägen till banken – börskursen har ökat med 700 procent.](#)

### [Tesla planerar 21 nya Superchargers längs svenska vägar](#)

[Nästan hela det svenska vägnätet ska täckas in under året.](#)

### [Teslas nya Boombox-funktion spelar prutt ljud för omgivningen](#)

[Elon Musk har skickat ut en ny fitness till Teslaägarna som kan leda till både skratt och frustration.](#)



## 17. Göteborg får BMW:s nya elbilszon – tvingar bilen till el.

**PUBLICERAD:** 13 JAN 2021, KL 14:24 AV JAN-ERIK BERGGREN.

**BMW:s teknik för körning på el i speciella zoner fungerar nu i Göteborgs innerstad. Tekniken ska hjälpa Göteborg att klara miljömålen 2050. BMW:s eDrive Zone tvingar laddhybriden att köra på el i den begränsade zonen.**



BMW:s teknik presenterades för två år sedan. Med hjälp av så kallad geofencing kan BMW:s laddhybrider ställa om till eldrift när bilen kör in i den förutbestämda zonen.

Nu har BMW skapat en zon för Göteborgs innerstad. Anledningen är att Göteborg av Miljöförvaltningen bedöms ha svårt att nå miljömålen som är satta för 2050. Koldioxidutsläppen behöver minska rejält för att Göteborg ska kunna klara de tuffa målen.

– Vi är väldigt stolta över att kunna ge Göteborg ännu ett verktyg för att minska utsläppen i innerstaden. Det finns stora fördelar med att göra det smidigare och mer attraktivt att utnyttja elmotorn i de tusentals laddhybrider som finns ute på vägarna. Det har visat sig vara genomgående mer kostnadseffektivt för konsumenten att köra på el i stadsmiljöer, samtidigt som det både minskar buller och koldioxidutsläpp, säger Carl Lindwall, e-Mobility Specialist hos BMW Sverige, i ett pressmeddelande.

Bilens GPS känner av när laddhybriden befinner sig inom det område som BMW definierat tillsammans med Trafikverket. Området sträcker sig från södra Hisingen över Älvsborgsbron och Göta Älvbron ner till södra Mölndal.

– Vi har i flera år tittat på hur geofencing kan användas för att tackla utsläppsproblemet i Sverige. Vad som gör denna funktion extra spännande är att det är för personbilar. Tidigare tester i Sverige har gjorts på tyngre trafik som lastbilar och bussar. Så vi är väldigt glada att BMW nu introducerar denna funktion för svenska personbilar, säger Johannes Berg, utredningsledare digitalisering på Trafikverket.

Men bilen ställer inte bara om till eldrift i zonen. När bilens navigator ser att bilen ska köra i en zon ser den till att det finns tillräckligt med el i batteriet för att klara körningen.

BMW har skapat eDrive-zoner i Stockholm, Göteborg, Malmö och Uppsala och det finns även zoner i städer i Tyskland, Nederländerna, Frankrike och Belgien.

Tekniken är standard i BMW:s nyare laddhybrider och finns i dag i cirka 2 500 BMW-bilar i Sverige.

## 18. Laddhybridernas nya finesse kan öka förbrukningen.

Publicerad 15 januari.

### KRÖNIKA

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

Med hjälp av "smart" teknik kan laddhybriden själv ladda upp batteriet innan den körs in i miljözonen. Men det kan bli en miljömässig mardröm.



**Nya bilar blir allt smartare.** Eller är det verkligen så, egentligen? Jag börjar undra.

BMW har gjort en stor sak av att märkets laddhybrider nu kan [känna av att de körs in i en så kallad miljözon](#), där enbart elbilar och laddhybrider på sikt ska få köra. Med en teknik som kallas geofencing kan bilens GPS upptäcka att miljözonen närmar sig.

Volvo ska [utveckla samma teknik](#), uppgav företaget i ett pressmeddelande nyligen.

**Det låter ju bra!** Laddhybriden känner själv av när den ska gå över till elläge med noll lokala utsläpp och låg ljudnivå. Föraren behöver inte själv trycka på elkörningsknappen, även om det kanske inte är så ansträngande.

Problemet uppstår när batteriet inte är tillräckligt laddat. Om bilens destination i navigationssystemet är inne i en miljözon, och bilen är på väg dit, kan systemet ladda upp batteriet till en rimlig nivå med hjälp av förbränningsmotorn.

***En BMW X5 som laddar upp batteriet med bensinmotorn kan släppa ut nästan 400 gram koldioxid per kilometer***

**Det är inte så effektivt.** En BMW X5 xDrive45e som körs omkring med helt oladdat batteri kan släppa ut nästan 400 gram koldioxid per kilometer, enligt en [rapport som organisationen Transport & Environment tagit fram](#). Siffrorna för Volvo XC60 och Mitsubishi Outlander är bättre men båda ligger ändå på över 200 gram per kilometer när körs i "laddläge".

Det låter som ett typiskt fall av pest eller kolera: laddhybriden släpper ut mycket mer koldioxid vid körning utanför miljözonen för att sedan gå ned i "nollutsläppsläge" i stadstrafik, medan en vanlig bensinbil har lite "jämnare" utsläpp oavsett var den körs.

**Inte särskilt** klimatsmart, precis. Det bästa är om laddhybriden [laddas som den ska](#), så slipper du eller bilens algoritmer över huvud taget göra det valet.

## Relaterade artiklar:



### [Nu kan BMW:s laddhybrider känna av svenska miljözoner](#)

[BMW:s nya finess stänger av förbränningsmotorn och går över till eldrift automatiskt.](#)



### [Förbrukning i laddhybrider: Så stor är skillnaden](#)

[Nytt test visar förbrukningen och utsläppen för tio laddhybrider jämfört med vanliga bensin- eller dieslbilar.](#)



### [Lätt att laddhybriden blir en törstig "fulhybrid"](#)

[Men en av biltillverkarna kan vara en lösning på spåret. 15](#)



### [Nytt test avslöjar: Så långt kommer laddhybriderna](#)

[Den som använder bensinmotorn för att ladda upp hybridbatteriet blir en riktig utsläppsbov.](#)

# BILSPORT

## 19. BMW 3-serien driver som få andra.

Text: Emanuel Gylling, publicerad: 2019-05-23 kl 00:00.

Det är lätt att ta BMW 3-serie för given. Den femte generationen, kallad E90, finns ju lite överallt. Men om du tänker efter har den en svårslagen kombination. För att vara en vanlig familjebil är styrningen skarp, det finns många trevliga motorer att välja mellan och så är den bakhjulsdriven!



Det är svårt att hitta "allt" i en bil. Hur många boxar den än kan fylla i, finns det alltid något som saknas. En kompromiss, helt enkelt.

BMW 3-serie är en riktigt bra kompromiss. Den kan nämligen vara så många olika saker. Tittar vi på femte generationen, som kallas E90 (eller E91 i kombiutförande) är 3-serien alltifrån en miljöbil till en renodlad sportbil. Det sistnämnda syftar förstås på M3, som inte behandlas här. Den är ett kapitel för sig.



*NEDTONAT. BMW:s design i början och i mitten av 2000-talet var kontroversiell. Med 3-serien slätades de djärvaste formerna ut. Hela modellprogrammet fick en ansiktslyftning år 2009 och 2010, men som vanligt blev skillnaderna relativt osynliga för ett otränat öga.*



*PUNKTERINGSFRITT. Det är en smaksak, men de flesta gillar inte de så kallade run-flat-däcken som trots punktering ska kunna rulla i 5 till 25 mil beroende på hastighet. Man slipper förstås risken för en däckexplosion, och reservdäck behövs inte. Men buller och försämrad väghållning brukar lyftas fram som kritik. Ingen E90 lär rulla med originaldäcken år 2019, men en del ägare har säkert fortsatt köpa punkteringsfritt.*

Den första generationen lanserades i mitten på 1970-talet. Sedan dess har 3-serien stått för körglädjen i den mindre mellanklassen. Även om bilarna har förändrats och blivit större för varje generation har de gett lite fler leenden per mil än en vanlig, halvtrång mellanklassare.

Det var alltså höga förväntningar som skulle infrias när den femte generationen gjorde debut år 2005. Jämfört med föregångaren E46, som var en framgångssaga för BMW, stod det redan från början klart att den nya bilen var uppenbart större.

Det skiljer hela fem centimeter på längden och åtta på bredden. Ändå känns inte E90 som den valross man kan tro att den är. De mjuka, Chris Bangle-inspirerade linjerna förpackar storleken väl.

### Aktiv styrning

Ingen har köpt en BMW 3-serie för att kunna vältra sig i kubikmeter av rymd och luft. Nej, generellt sett är bilarna välpaketerade men lite trånga på sina ställen. I den här utgåvan är baksätet trångt för fullvuxna på omkring 180 centimeter, både för benen och huvudet.

BMW visste säkert att all världens motorjournalister skulle mäta utrymmet för baksätespassagerare och klaga lite pliktskyldigt. Det var de beredda på. Men när det gällde köregenskaperna hade bilen som sagt en hel del att leva upp till. E90-generationen fick en helt nyutvecklad framvagn med dubbla tvärlänkar och en femlänkad bakaxel. Enligt BMW:s finkalibrerade vågar (och pressreleaser) är viktfordelningen mellan fram- och bakaxel så nära 50/50 det går att komma.



*SOM SINA SYSKON. Den som har suttit bakom ratten i en BMW 5- eller 7-serie från samma tidsperiod känner igen sig. En stor skärm i mitten och iDrive-reglaget bakom växelspaken var otroligt modernt för sin tid, men i övrigt bjöd inte interiören på något nyskapande. Det behövdes inte - den är lättöverskådlig och lätt att trivas i.*

På tal om att svänga fanns nu aktiv styrning som tillval. Via en elmotor ändras styrvinklarna beroende på bilens hastighet och förarens rattutslag. De som verkligen har koll, det vill säga biltillverkaren själv, menar att skillnaden är som störst i hastigheter upp till cirka 100 km/h.

Motoralternativen är många. Vill du att 3-serien ska vara en snål diesel kan den vara det, men den finns likväl med en stöddig turbosexan.

### Fem motorer först

Vid lanseringen i Sverige erbjöds nya 3-serien med fem olika motoralternativ. Den enda dieseln vid det tillfället var 320d på 163 hk. Bensinalternativen började med fyrcylindriga 318i och 320i (129 respektive 150 hk) och slutade med 6-cylindriga 325i samt 330i (218/258 hk). Sex växlar gällde, oavsett köparen nöjde sig med manuell växellåda eller betalade extra för automatlåda.

Om 330i kan nämnas att motorn var nyutvecklad. Den 3,0 liter stora sexan var inte bara 27 hk starkare än i föregångaren utan också tio kg lättare. Viktbesparingen kom från flera håll, till exempel använde BMW en magnesium- och aluminiumkomposit till vevhuset. Och den elektriska vattenpumpen jobbar inte efter motorns varvtal utan efter kylbehovet. Enligt BMW:s beräkningar sparade detta upp till 1,8 kW som annars hade "dragits bort" från motoreffekten.

Slutligen om 330i: den officiella tiden på Nürburgrings nordslinga är 8.49, alltså nio sekunder snabbare än föregångaren. Frågar du oss är sådan kunskap ovärderlig som isbrytare nästa gång du är på mingel.



## Grymma sexor

Fler motorer tillkom allt eftersom. Extra kul att kolla in är till exempel dieseln 330d på 231 hk. Ännu kuligare är monsterdieseln 335d: 286 hk, 580 Nm och 0-100 på 6,3 sekunder!

En välkänd trimfavorit är bensinsexan i 335i, som till modellåret 2006 introducerades i 3-serie Coupé och året därpå i sedan- och kombikarosserna. Ett skarpt alternativ till BMW M3 tack vare 306 hk, 400 Nm i maxvrid och 0-100-tid på 5,5 sekunder.

Vi skrev nyss kombi, men det får man inte säga innanför BMW:s dörrar. Där heter det sedan lång tid tillbaka Touring. I det här fallet väljer man nog inte en sådan för att lasta mer än en hund eller liknande. Grundläget är 460 liter bagage och med fällt baksäte växer utrymmet till 1.360 liter. Praktiskt är dock att baksätets ryggstöd kan delas 40/60.

Givetvis är Touring-versionerna trevliga att köra. I BilSport nr 16/2005 provkördes en sådan och omdömet blev "en sportsedan med bonusfunktion snarare än fullödig herrgårdsvagn". För denna bonusfunktion fick man betala omkring 15.000 kronor extra jämfört med sedankarossen.

## Facelift 2009

En bilmodell har ingen komplett karriär utan en facelift. Sådana operationer fyller två funktioner: dels tycker bilägaren att deras nyss nya bil ser gammal och omodern ut, dels förlänger den bilmodellens livscykel.

BMW E90 fick en facelift till modellåret 2009. På utsidan är kanske ljusringarna i strålkastarna en av de större skillnaderna, och bakljusen som gjordes ilsket röda har led-ljus som standard. Desto svårare upptäcks att spårvidden bak ökade, upp till 24 mm beroende på modell. Inuti designades multireglaget iDrive om.

Den faceliftade 3-serien blev inte särskilt långlivad, för redan 2011 började en ny generation tillverkas för att fasa ut E90generationen.

## SNABBA FAKTA

### BMW 330i (2005)

<b>Kaross:</b>	4-dörrars sedan.
<b>Motor:</b>	6-cyl, 2.996 cc.
<b>Max effekt:</b>	258 hk/6.600 rpm.
<b>Max vridmoment:</b>	300 Nm/2.500-4.000 rpm.
<b>Transmission:</b>	6-växlad manuell (alt. 6-stegad aut.)
<b>0-100 km/h:</b>	6,3 sekunder.
<b>Toppfart:</b>	250 km/h.
<b>Förbrukning:</b>	8,7 l/100 km.
<b>Nypris:</b>	Cirka 350.000 kr.

---

### TIDSLINJE

**1975:** Tillverkningen av den första 3-serien, internt kallad E21, startar.

**1982:** E30-generationen kommer ut från fabriken och tillverkas ända till 1994.

**1990:** En betydligt större och vuxnare 3-serie, E36, dyker upp och kommer senare även i Compact-utförande.

**1997:** Produktionsstart för E46-generationen.

**2005:** Premiärvisning för E90-generationen på bilsalongen i Genève.

**2009:** Facelift med uppdaterat motorprogram. Coupé- och cabrioletkarosserna fick vänta ytterligare några månader på ansiktslyftningen.

**2013:** De sista av totalt drygt tre miljoner bilar tillverkades. Drygt hälften av dessa var sedanmodeller.

---

### PROBLEM

**Rost.** E90-bilarna är inte särskilt rostbenägna, men som spekulant bör du inte slappna av helt på den punkten. E91, det vill säga Touring-bilarna, kan drabbas av bubblor under lacken på insidan av bakluckan. Kolla även noga runt den öppningsbara bakluckan.

**Dörrhandtag.** Kärvande dörrhandtag kan förekomma, särskilt under den kalla årstiden.

**Varningar.** Tidiga exemplar har helt i onödan varnat för låg olje- eller kylvätskenivå. Falska varningar kan man leva med, men just de här lamporna är kanske dumma att ignorera ...

---

### PRIS

De billigaste bilarna börjar på mellan 30.000 och 40.000 kronor. Men letar du i den pris-klassen bryr du dig kanske inte så mycket om motoralternativ – eller skick ...?

Klart dyrast, oavsett motoralternativ är coupé- och cabrioletversionerna. Bilar som sällan har gått tusentals mil varje år och som ofta är välutrustade – drygt 100.000 och upp mot det dubbla ger en indikation.

---

### ALTERNATIVEN

**AUDI A4 (B7):** I grunden framhjuldriven men finns precis som 3-serie med fyrhjulsdraft. S4 är ett vasst alternativ, om än dyrt.

**MERCEDES C-KLASS (W204):** På många sätt lik 3-serie: gott om motoralternativ och kaross-varianter, bakhjuldriven men mer "träig" i framtoningen.



## MOTORALTERNATIV



*EN AV MÅNGA. Motoralternativen har alltid varit många till E90generationen - redan vid lansering erbjöds fem olika. På topp fanns 330i (bilden), en 3,0-literssexa på 258 hk. Men mest spännande är helt klart turbomatade bensinsexan 335i med 306 hk original och grym potential med relativt enkla medel.*

### UPPGRADERINGAR

Här är en bilmodell du kan byta ut det mesta på. Stylingsortimentet är stort och även BMW själva hade gott om tillbehör när bilarna såldes. BMW 335i har en enorm potential vad gäller prestanda – förra året kikade vi närmare på Schmiedmanns projektbil (nr 7/2018) som svängde genom Superstage-banan på 1.25,73.

### PRIS

De billigaste bilarna börjar på mellan 30.000 och 40.000 kronor. Men letar du i den prisklassen bryr du dig kanske inte så mycket om motoralternativ – eller skick ...?

Klart dyrast, oavsett motoralternativ är coupé- och cabrioletversionerna. Bilar som sällan har gått tusentals mil varje år och som ofta är välutrustade – drygt 100.000 och upp mot det dubbla ger en indikation.

---

**ALTERNATIVEN**

**AUDI A4 (B7):** I grunden framhjuldriven men finns precis som 3-serie med fyrhjulsdraft. S4 är ett vasst alternativ, om än dyrt.

**MERCEDES C-KLASS (W204):** På många sätt lik 3-serie: gott om motoralternativ och karossvarianter, bakhjuldriven men mer "träig" i framtoningen.

---



*Audi A4.*



*Mercedes C-klass.*

**I KORTHET**

- + Köregenskaper
- + Motorer
- + Stort utbud
- Innerutrymmen
- Svårsmält design?
- Höga priser på eftertraktade motoralternativ



## 20. Ny självkörande racerbil.

AV BOBBY GREEN 2021-01-13 KL 16:40.

Byggd av Dallara.



**FILM:** <https://youtu.be/hsCtuxLhy50>

Indy Autonomous Challenge presenterar nu deras högteknologiska racerbil som tillverkats av Dallara. Som sagt handlar det om en självkörande sak som lag ska kunna använda till att tävla med i "the world's first high-speed, head-to-head autonomous race". Bilen baseras på Dallara IL-15 men har alltså betydligt mer teknik under skalet istället, och ingen plats för någon förare. Det här ska vara den mest avancerade och snabbaste självkörande racerbilen hittills och varje bil som är späckad med radar, lidar, kameror och avancerade datorer sägs vara värd över 800.000 euro.

Det första racet ska äga rum den 23 oktober och då kommer fler än 500 stycken college-studenter fördelade på 39 stycken lag från tolv stycken olika länder att delta.

[Självkörande racerbil dammar in i väggen det första den gör](#)  
[Racing med autonoma bilar verkar kul!](#)

[Självkörande racerbil försökte slå människa](#)  
[Inte riktigt där än](#)

[Einrides lastbil sätter rekord på Top Gears testbana](#)  
[Första varvet för ett självkörande fordon här](#)



*Krönika*

**Jan "Flash" Nilsson**

KRÖNIKÖR, AUTO MOTOR & SPORT

## 21. Flash: Hur prins Carl Philip blev Sveriges motorprins.

Publicerad 2021-01-16, 07:31.

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

"Hår, skägg, ansikte, kropp i kaos. Han hade lärt sig att det var betydligt tuffare köra racerbil än vad det ser ut på tv."



*Vår krönikör tillsammans med prins Carl Philip.*

**Hur gick det egentligen till** när Sveriges prins Carl Philip blev motorprins?

Allt började faktiskt 1992 när jag träffade hans pappa H.M. Konungen, Carl XVI Gustaf på ett event på Karlskogabanan. Vi fick kontakt på flera sätt och H.M. Konungen använde efter det sin "power" för att hjälpa till att bygga upp svensk racing.

Han stöttade Volvos racing, han var med och gav uppmärksamhet till den kommande kungaklassen STCC, och på många bra sätt hjälpte han till att bygga svensk motorsport så att bland annat förare som Felix Rosenqvist och Marcus Ericsson har en formelbilskarriär idag.

**Kungens engagemang spelade stor roll** för hur man såg på STCC och SM-racing i Sverige. Han hjälpte även till att, genom sin person, skapa partners som tillsammans byggde mästerskapet. 1996 träffade jag hans son prins Carl Philip, då sjuutton år, som gick på Lundsbergs skola i Värmland. Han gillade vår familj och min familj gillade honom, så han började sova över på helgerna.

För att ha något roligt att göra fick prinsen prova min kart. Jag körde, och kör fortfarande, karting för att jag tycker det är så kul. Vi föranmälde oss aldrig till tävlingar utan åkte bara till banan och anmälde oss på plats samma morgon. På det sättet slapp vi publik, journalister och uppmärksamhet, vi kunde helt enkelt bara åka dit och ha kul.

Åren gick och Flash Engineering byggde en Volvo S60-racingbil som prinsen debuterade med 2004 på Karlskoga och Mantorp i SSK-serien. Fortfarande utan uppmärksamhet. Ingen utanför banan visste något.

**2005 till 2007 fortsatte vi att köra karting** lite här och var i Sverige, utan att någon visste om det. Vi hade grymt roligt, helt utan press. Då liksom från ingenstans kom jag på den grymma idén: Vad fasan, vi kör Porsche Carrera Cup, en perfekt klass för prinsen. Ingen elitklass, bara en massa före detta racerförare som körde för att det var roligt, i fräcka, bra bilar.

Sagt och gjort. En Carrera Cup-bil fixades och första träningen, ett tre dagar långt test på Hockenheim i Tyskland, genomfördes på senvintern/våren.

Dag ett var prinsen först in på frukosten, nyrakad, med fin frisyra och struken skjorta. Andra dagen var han sist till frukosten, orakad, skrynklig och med håret åt alla håll, liksom direkt från kudden. Tredje testdagen dök han inte ens upp till frukost, han kom direkt till depån och såg sliten ut, lyfte in benen i bilen och satt med tom blick och tittade rakt fram på ingenting. Hår, skägg, ansikte, kropp i kaos.

**Han hade lärt sig att det var betydligt tuffare** att köra racerbil än vad det ser ut på tv, det vi på engelska kallar "learning by doing".

Första racet var samtidigt som STCC-premiären våren 2008 på Knutstorp. 10 000 i publiken, minst hundra ackrediterade journalister, direktsänt i tv och alla medier i Sverige var där och bevakade, det var kaos som vanligt men nu även i prinsens liv.

De enkla, anonyma, ouppmärksamma kartingdagarna var över, och verkligheten blev som en snyting på näsan som förvånade oss båda. Men det är en annan historia...



**Jan Nilsson**

**SLUT**