



Alfa Romeo 155 167 (1995–1997).

1. Ingen fusion mellan Volvo och Geely.
2. Volvoägarens plan för nya elbilsmodeller.
3. Mercedes C-klass.
4. Hyundai Ioniq 5.
5. Miljardsmäll för Hyundai.
6. Citroën e-Berlingo.
7. Vi har kollat in Audi e-tron GT!
8. Audi A6, Q5 och A7 laddhybrid får längre räckvidd.
9. Test BMW iX3.
10. Volkswagengruppen ska bestämma Bugattis öde i år.
11. Mitsubishi blir kvar i Europa trots allt?
12. BMW: "Bävertänderna" är här för att stanna.
13. Batteribrist sätter käppar i hjulen för Volkswagen.
14. Justin Biebers märkliga Rolls-Royce Wraith.
15. 60 tons ellastbil kör rutt på 15 mil.
16. RS Cosworth.
17. Alfa Romeo C41 ut som årets tredje bil.
18. Här är Red Bull RB16B.



1. Ingen fusion mellan Volvo och Geely – satsar på ny gemensam elplattform.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-02-24, 15:44.

Volvo Cars och Geely Auto kommer att samarbeta närmare framöver, men planerna på en fusion är skrotade. Det här blir företagens gemensamma fokus.



Volvo Cars vd Håkan Samuelsson har under några års tid undersökt hur Volvo Cars Group och Geely Auto Group kan samarbeta närmare. Ett resultat av detta har blivit att tillverkning och utveckling av förbränningsmotorer flyttat till ett gemensamt bolag: Geely Volvo Automobile Technology.

Det har funnits planer på en fusion av Volvo Cars och Geely Auto, men nu är fusionen definitivt avblåst. Geely Autos vd Gui Shengyue förklarar varför:

– **Vi är ansvarige inför våra aktieägare** och vi tror att vi är mer konkurrenskraftiga som separata bolag, men med ett djupare samarbete som ger synergieffekter.



Volvo Cars vd Håkan Samuelsson ser framför sig tre områden där Geely Auto och Volvo Cars kommer att samarbeta.

– Tidigare var utveckling av hårdvara, som en gemensam bakvagn, en viktig synergiefekt. Framöver är det viktigast att utveckla mjukvara tillsammans, jag tänker främst på teknik för autonom körning, lösningar för uppkoppling av bilar och den grundläggande mjukvaran i bilen, säger Håkan Samuelsson.

Han ser framför sig två olika typer av autonom körning, dels förarlös robot-taxi som körs i städer och dels helt självkörande privatägda premiumbilar. Håkan Samuelsson ser också en kraftig ökad efterfrågan på att köpa bil online i Europa.

En kommande gemensam elbilsplattform är redan under utveckling. [Den kallas SEA](#) kommer att användas av sju olika bilmärken för minst 16 olika bilmodeller.

Volvo Cars kommer att koncentrera sig på att växa inom premiumsegmentet, men kommer också hjälpa Lynk & Co med servicverkstäder.

Under pressträffen fick Håkan Samuelsson en fråga om vad Geely har betytt för Volvo Cars under de senaste tio åren.

– Våra mindre modeller som XC40 hade inte blivit verklighet utan Geely, svarade han.



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



[Nya planen: Volvo och Geely ska bygga motorer ihop](#)



[Helt nytt bilmärke i Sverige – vi har provkört DFSK Seres 3](#)



[Lynk & Co 06 – Ny liten suv](#)



2. Volvoägarens plan för nya elbilsmodeller.

Anders Nilsson 2021-02-23.

Geely planerar att ändra sin strategi hur de ska marknadsföra och sälja sina elbilar.



Konceptet Lynk & Co Zero,

[Volvos](#) ägare, Geely planerar att starta ett företag för att utforska nya tillvägagångssätt för att planera olika produkter, marknadsföring, samt försäljning av elbilar, uppge [källor till Reuters](#). Därmed skulle Geely avvika från strategin där elbilar marknadsförs och säljs tillsammans med konventionella bilar med förbränningsmotorer.

Planerna skulle vara Geelys nästa steg i att arbeta på ett annorlunda sätt efter att de satt siktet på att bli en ledande elbilstillverkare, i en kamp mot amerikanska Tesla.

Geely kommer etablera företaget Lingling Technologies för att hantera modeller som baseras på plattformen [Sustainable Experience Architecture](#) (SEA) som tillkännagavs i september.

Företaget kommer också ta över marknadsföringen och försäljningen av bilar som är under märket Lynk & Co, och de börjar med modellen Zero.

LÄS MER: [Lynk & Cos elbil allt närmare lansering](#)

Förra årets sålde Geely Automobile Holdings 1,32 miljoner bilar även om försäljningen av elbilar, hybrider och laddhybrider minskade till följd av att kunderna istället köpte bensinbilar och konkurrerande elbilar med längre räckvidd.

Ledningen för Geely insåg att de behövde ändra sitt sätt att utveckla, marknadsföra och sälja elbilar, jämfört med konventionella bilar, och startade därför ett separat bolag.

Företaget kommer även att forska och implementera uppdateringar för SEA relaterad teknik och ska samla in data på olika sätt för att därefter utveckla framtida elbilsmodeller. De kommer även ha ett eget säljteam, samt egna Showroom, några med återförsäljare och andra självstyrande.

Geely ville inte kommentera uppgifterna.

LÄS ÄVEN: [Kinesiska Volvokusinen fångad på bild – i Sverige](#)

Relaterade artiklar:



[Kinesisk sökmotor samarbetar med Volvos ägare – ska bygga elbilar](#)



[Lynk & Cos elbil allt närmare lansering](#)



[Biljätten planerar att lansera ny toppmodell](#)



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



3. Nya Mercedes C-klass – laddhybrid med 10 mils räckvidd.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-02-23, 14:00.

Efter gårdagens läcka – nu är C-klass officiell på riktigt.



FILM: <https://youtu.be/yysoA3eEB9Q>

Redan igår kunde vi [avslöja nya Mercedes C-klass](#). Inte bara med bilder, utan också med en hel del information om teknik och motorer. Nu har dock C-klass visats officiellt av Mercedes.

En av de stora nyheterna är att alla modeller av nya C-klass är elektrifierad i någon form. Mildhybridsystem på 48-volt är alltså standard oavsett motorval. Det innebär att bilen kan "segla" under motorvägskörning och har ett utbyggt start/stop-system. Mildhybridsystemet kan också bidra med 20 extra hästar vid hård acceleration.

Laddhybridversionerna av C-klass får ett stort batteri på 25,4 kWh vilket ska ge "upp till 10 mils räckvidd". Det ska också vara möjligt att snabbbladda sin laddhybrid med en effekt på upp till 60 kW. Ombordladdaren är på 11 kW.

Nya C-klass är också rymligare än sin föregångare. Detta mycket tack vare att bilen blivit 6 centimeter längre och fått 2,5 centimeter längre axelavstånd än föregångaren. Det kommer också att finnas bakaxelstyrning som tillval.

Annars är det infotainmentsystemet som är den stora nyheten med C-klass. Andra generationens MBUX-infotainment hämtas från storebror S-klass, vilken man också kan se interiöra släktdrag med. Den vertikala, centrerade skärmen till exempel.

I det systemet går att ha flera sparade körprofiler, och via en fingeravtrycksläsare i botten på skärmen känner bilen av vem som just nu sitter bakom ratten. I det nya MBUX-systemet ingår också OTA-uppdateringar för själva infotainmentsystemet.

Mercedes Digital Light kommer att finnas som tillval. Det innebär att strålkastarna kan projicera bilder på vägbanan, fokusera ljuset till en potentiell fara eller genom "rita streck" i vägbanan visa bilens bredd när man ska passera genom en trång passage.

Säljstarten för nya C-klass sker i slutet av mars, och de första bilarna kommer till Sverige i sommar.





Har man inte upptäckt den annalkande grävmaskinen redan, så kan man se på vägbanan att den närmar sig.



Bildläcka: Nya Mercedes C-Klass



Bara fyror i nästa Mercedes C-klass – mer än 500 hk i C63 AMG



Patrik Lundin



4. Officiell: Nya Hyundai Ioniq 5.

Anders Nilsson 2021-02-23.

Nu har Hyundai lanserat Ioniq 5, den första nya elbilen från Hyundai och ska kunna utmana Volkswagen ID.4.



FILM: <https://youtu.be/5rnvzLmT4-w>

Nya [Hyundai](#) Ioniq har 800 volts batteriteknik och genom snabbbladning så kan man ladda upp batteriet till 80 procent på 18 minuter. Tidigare har sådan teknik enbart funnits tillgänglig på avancerade sportbilar såsom [Porsche Taycan](#). Om man laddar fem minuter kan man nå ytterligare 100 km.

[Hyundai Ioniq](#) kommer finnas med två storlekar på batteriet. Ett 72,6 kWh och ett på 58 kWh, båda kommer finnas tillgängliga med antingen bakhjuls- eller fyrhjulsdraft. Hyundai har lova en räckvidd upp till 48 mil, och det går att förlänga den med solcellspaneler på taket.

Den kraftfullaste versionen kommer ha en dubbelmotor och fyrhjulsdraft, och ger Ioniq 5 en kombinerad effekt på 302 hästkrafter och totalt 605 Nm i vridmoment. Den kan nå 0-100 km/h på 5,2 sekunder, topphastigheten är 185 km/h. Instegsversionen har ett batteri på 58 kWh, 167 hästkrafter, med bakhjulsdraft och klarar 0-100 km/h på 8,5 sekunder.

Den nya modellen baseras på Hyundai Electric-Global Modular Platform (E-GMP), en dedikerad elbilsplattform och kommer även användas för den sedanformade Ioniq 6, samt en SUV som kallas Ioniq 7.

En ovanlig funktion är att bilen kan agera som en minigenerator som kan kopplas till elnätet (där det är möjligt dvs). Man kan exempelvis ladda sin dator eller sin elcykel från en stickkontakt under baksätet.



Tittar man på utseendet på bilen, så har den tagit kraftig inspiration från konceptet 45 EV, och därmed är Ioniq 5 en stor förändring jämfört med tidigare Hyundais, inklusive motorhuv, samt pixelformade fram- och bakljus.

Dimensionerna på Ioniq 5 är, 463,5 centimeter lång, 160,5 centimeter hög. Därmed är den i det mellanstora crossover-segmentet. [Volvo XC60](#) är något högre och längre, men Ioniq har en lång hjulbas (7 centimeter mindre än [BMW 7-serien](#)). Bagageutrymmet är 531 liter och kan utökas till 1 600 liter med nedfällsäten. Laddar man exempelvis bilen så kan man fälla ned stolen i ett särskilt "power nap-läge".

Passagerarna ska ha bra med benutrymme, den bakre stolsraden ska kunna gå att skjutas i längsled. Även mittkonsolen kan skjutas mellan fram- och baksätesspassagerarna.

Till interiören har hållbara material också använts. Sätena och armstöden på dörrarna är gjorda av hållbara material såsom återvunna plastflaskor, ull, eller läder bearbetade med vegetabilisk olja.

Tittar man på interiören så har den två 12-tumsskärmar på instrumentbrädan, samt flexibla säten. Den har även en head-display med augmented reality, inklusive nästa generationens förarhjälpmedel som använder frontkameror, radarsensorer och GPS-data för att styra olika aspekter, exempelvis som körväg och avstånd till bilen framför.

Bilen börjar säljas i sommar, men priserna på Ioniq 5 har inte tillkännagivits.





Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



[Officiell: Hyundai Kona Electric Facelift](#)



[Hyundai pausar samtal med Apple](#)



[Officiell: MG EHS Plug-in Hybrid](#)



[Ineos Granadier – med vätgasteknik från Hyundai](#)

5. Miljardsmäll för Hyundai som tvingas byta batteripaket.

JAN-ERIK BERGGREN PUBLICERAD: 24 FEB 2021, KL 13:56.

Hyundai är en av flera biltillverkare som drabbats av krånglande elbilsbatterier. Nu tvingas Hyundai agera då batterierna riskerar att börja brinna. Totalt ska cirka 82 000 elbilar återkallas för att få sina batteripaket utbytta.



Det blir en dyr historia för Hyundai när de tvingas byta hela batteripaketet på cirka 82 000 sålda elbilar världen över.

Enligt uppgifter till bilbranschtidningen Automotive News uppskattas kostnaden för återkallelse till 900 miljoner dollar, eller cirka 7,5 miljard kronor.

Anledningen är det problem som upptäcktes förra hösten i batteripaketet. [Det finns en risk att batteriet börjar brinna under snabbladdning](#). Hyundai återkallade först bilarna för en mjukvaruppdatering men nu tvingas de byta hela batteripaketet. I januari började en av bilarna som fått uppdaterad mjukvara att brinna. Myndigheter i Sydkorea inledde då en undersökning för att ta reda på om Hyundai's första återkallelse var tillräcklig.

Inte cellens fel

Hyundai och batteritillverkaren LG Chem har bråkats om vems fel det är men LG Chem skriver i ett uttalande att Hyundai har misstolkat hur batteriet ska snabbladdas och de anser att det inte är batteriets fel att det kan börja brinna.

Totalt finns det 15 fall av bilar som börjat brinna på grund av felet. Elva bränder har noterats i Sydkorea, två i Kanada och en brand i bilar i vardera Finland och Österrike.

Nu ska Hyundai återkalla totalt 76 000 [Kona Electric](#), ett antal [Ioniq Electric](#) och ett antal Elec City-bilar.

6. Premiär för Citroën e-Berlingo – nya familjebussen som slipper straffskatt.

Publicerad 2021-02-23 kl 11:37.

Text Erik Söderholm.

Citroën visar upp en eldriven familjeverson av Berlingo med räckvidd på 28 mil och gott om plats för familjen.



Det börjar dyka upp allt fler elbilsmodeller i olika storleksklasser. Barnfamiljer som inte vill åka suv har fått flera nya modeller att välja på, bland annat [Opel Combo-e Life](#) som presenterades tidigare i februari.

Syskonmärket Citroën som ingår i samma koncern har nu visat upp en motsvarande modell, e-Berlingo, som är en eldriven och "civil" version av [transportbilen Berlingo](#) med generösa utrymmen och plats för upp till sju personer.

Citroën e-Berlingo bygger på plattformen e-CMP precis som Peugeot e-208, Opel Corsa-e och [nya Citroën e-C4](#). Bilen har en elmotor som driver framhjulen på 136 hk och 260 Nm. Toppfarten är begränsad till 135 km/tim.

Räckvidden är som bäst 28 mil enligt WLTP-körcykeln tack vare ett batteripaket på 50 kWh. Citroën e-Berlingo klarar snabbladdning på upp till 100 kW.

Det finns hela 26 olika förvaringsutrymmen i bilen och bagagevolymen ligger på mellan 775 och 1 050 liter beroende på version.

Citroën e-Berlingo börjar levereras under andra halvåret 2021. Priserna är inte klara.

Elbilar får 70 000 kr i bonus efter den 1 april om regeringens förslag går igenom. Citroën Berlingo med förbränningsmotor får en förhöjd fordonsskatt på upp till 8 394 kr per år under de första tre åren – en total straffskatt på 25 182 kr.



Trots att e-Berlingo alltså bygger på en transportbil har den flera nya teknikfinesser som annars inte brukar finnas i klassen, till exempel head up-display och digitala instrument med en 10-tumsskärm.

Relaterade artiklar:



[Premiär för Opel Combo-e Life – familjefraktaren får eldrift](#)
[Räckvidd på upp till 28 mil.](#)



[Citroën e-Berlingo är en ny eltransportbil som slipper straffskatt](#)
[Citroën lanserar eldriven transportbil med värmepump och dragkrok.](#)

Feber

7. Vi har kollat in Audi e-tron GT!

AV ROGER ÅBERG.

2021-02-23 KL 18:45.

Intressantaste från Audi i år?



Sedan Audi för första gången visade upp sin e-tron GT har jag velat se bilen på riktigt, och i dag blev fick jag äntligen chansen att göra det. Och självklart delar vi med oss till er, så här kommer en första look på utsidan av bilen!

[Kolla in videon här!](#)



[Audi presenterar e-tron GT](#)

[Den sportiga elbilen blir din från 1.158.000 kronor](#)



8. Audi A6, Q5 och A7 laddhybrid får längre räckvidd.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-02-24, 16:10.

Audi uppdaterar nu flera av sina lite knepigt döpta laddhybrider med ett nytt, energitäre batteripaket.



"TFSI e" är alfabetssoppan som numera pryder Audis laddhybrider sedan ett par år tillbaka. Märket [satsar stort på laddbart](#) och utbudet har vuxit stadigt den senaste tiden. Fortsätter det lär snart alla märkets modeller gå att få med laddkontakt.

Men, de som redan finns måste förstås också få regelbundna uppdateringar. Därför får nu laddhybridvarianterna av Audi Q5, Q5 Sportback, A6 och A7 Sportback sig ett litet ansiktslyft.

Samtliga får nu ett batteripaket med en bruttokapacitet på 17,9 kWh, en ökning med 3,8 kWh jämfört med det gamla. Nettokapaciteten är 14,4 kWh. Med det ska räckvidden på el ha ökat för samtliga av modellerna.

Det nya batteripaketet har samma fysiska storlek som det gamla. Kapacitetsökningen har åstadkommit genom att använda energitäre celler. Det betyder att bilarnas lastutrymmen förblir oförändrade.

Längst räckvidd får den i Sverige populära A6:an – som mest 73 km enligt WLTP-kör-cykeln, beroende på version och utrustning.

Märkets näst mest populära laddhybrid i Sverige, crossoversuven Q5, ska nu kunna ta sig upp till 61 km utsläppsfritt – även där beroende på hur bilen är utrustad, förstås.

Flera av de uppdaterade bilarna går att få med två olika drivlinor – 50 TFSI e Quattro eller 55 TFSI e Quattro. Med Audis halvnya modellnamssystem innebär det en systemeffekt på antingen 299 hk (50) eller 367 hk (55).



Ombordladdaren har likt tidigare en maximal laddeffekt på 7,4 kW och med den ska det ta ungefär två och en halv timme att ladda det nya batteripaketet fullt enligt Audi.

Nyheten att A6 nu ska ta sig över 7 mil på en laddning lär välkomnas av de flesta, men samtidigt presenterade Mercedes precis sin konkurrent C-Klass med hela 10 mils räckvidd.





Vi kör Audi RS e-tron GT på svenska vägar!



Uppdaterade Audi SQ5 TDI – så mycket kostar den i Sverige



Audis laddhybridoffensiv fortsätter: här är A3 Sportback 40 TFSI e



Bildextra: Audi Q5 Sportback officiell



Audi inför nya modellnamn – A8 3.0 TDI bli A8 50 TDI

SVENSKA DAGBLADET

9. Test BMW iX3.

Julia Brzezinska Publicerad 2021-02-16.

BMW har dröjt längre än konkurrenterna med att lansera en eldriven suv – märkets andra elbil bjuder på generösa utrymmen, hög grundutrustning och utmärkt rullkomfort. Men för den som sukter efter en högre teknisk nivå kommer det verkliga huvudnumret iX redan till hösten.



BMW iX3 kommer bli uppskattad bland dem som inte vill ha för mycket nytt. För de som sukter efter en högre teknisk nivå kommer det verkliga huvudnumret till hösten.

MW var tidigt ute med att lansera sin första elbil i3 för sju år sedan. Både i3 och sporthybriden i8 såg ut som något hämtat från framtiden. Man använde sig av återvunna material – fast det kanske mest imponerande var att stora delar av karossen var i kolfiber. När man nu två år efter konkurrenterna Mercedes och Audi lanserar sin första elsuv – har man valt en mer konservativ framtoning.

Bayerns andra elbil tillverkas i Kina. iX3 bygger som namnet antyder på den befintliga mellansuven X3. Visuellt är det enbart de blå detaljerna och den plastiga grillen som avslöjar att detta är en batteridriven BMW. Man har ersatt förbränningsmotorn med elmotor och batterier, vilket förklarar det väldiga tomrummet under motorhuven. Synd att man inte har gjort det till ett förvaringsutrymme och gjort en frunk (trunk in the front), där man kan stuva undan laddsladdar.

Vanligtvis står X för framkomlighet och fyrhjulsdraft på BMW-språk, men denna version erbjuds enbart med bakhjulsdraft och har två centimeter lägre markfrigång jämfört med vanliga X3. Storleksmässigt placerar sig iX3 mittemellan Volkswagen ID4, Volvo XC40 P8 Recharge och de något större elsuvarna Audi e-tron och Mercedes EQC.



Bilen har en traditionell förarmiljö med generöst med knappar och vred.

Interiören är luftig och förarmiljön är BMW-typisk med många knappar och vred, vilket lär fälla avgörandet för de som skyr digitaliseringens intåg i bilarna. Suktar man däremot efter den senaste ingenjörskonsten bör man lägga band på sig tills den riktiga höjderen iX (storlek som en X5) kommer mot slutet av året – med utlovad räckvidd på 60 mil, dubbla elmotorer, över 500 hästar, modernare materialval och häftigare designlösningar.

Modellen iX snabbbladdar tolv mil på tio minuter i stället för tio mil som iX3 och kommer även att ha den nya generationens iDrive-system. Prislappen lär dock bli saftig. Och designen har redan gett upphov till livliga diskussioner mellan BMW-fans och designchefen Domagoj Dukec. Det är inte första gången det tyska bilmärkets design väcker starka känslor – de allt större grillarna har varit föremål för många skämt och den runda Bangles-designen från millennieskiftet lär väl ingen ha glömt?



Bageutrymmet är 40 liter mindre än hos en vanlig BMW X3.



iX3 har 286 hästar och accelererar från 0 till 100 på 6,8 sekunder, det är en blygsammare prestanda än vad konkurrenterna har utrustat sin elbilar med och något oväntat från ett märke som brukar belöna föraren – men jag saknar varken kraft eller känsla. Styrningen är snabb och precis och prestandan tillräcklig. Jag gillar hur framvagnen reser sig likt en båt vid acceleration, för att plana ut när vridmomentet avtar igen vid motorvägsfart. Det finns något väldigt rullvilligt över iX3.

Att denna modell byggs i Kina är inget som märks. Interiören håller BMW-standard. Blinkersljuden är dova, kupén är tyst, sätena är bekväma och materialvalen känns exklusiva.

Det som inte övertygar mig är det artificiella motorljudet som designats av Hans Zimmer, som står bakom musiken till filmer som Lejkonkungen, Inception och rymdeposet Interestellar, samt dataspel som Call of Duty. Start- och avstängningsljud, liksom accelerationsljud låter som en rymdfärja. Önskar man mindre Nasa-känsla ombord på iX3 går det att stänga av ljudet och man kan även välja bort de blå detaljerna som pryder bilen in- och utvändigt. Väljer man röd eller blå lackfärg har BMW själva konfigurerat bort de blå detaljerna av estetiska skäl – men de går att välja till.

Batteriet på 74 kWh ger en räckvidd på 46 mil och snabbladdas till 80 procent vilket är jämförbart med andra konkurrenter i klassen. iX3 är även utrustad med luftvärmepump, vilket de flesta elbilar är i dag (i alla fall de som lanseras på marknader med kallt klimat). Men det var faktiskt inte en självklarhet på tidiga elbilar. Luftvärmepumpen tar till vara på överskottsvärme från bilen och tempererar batteriet som inte gillar kyla. Kort och gott bidrar den till att räckvidden inte sjunker mer än den gör när det är kallt utomhus.

Detta är den tystaste versionen av X3, dock är framkomligheten sämre och både laddhybriden och X3 xDrive 30i är snabbare till hundra – om det nu har någon betydelse.

Det känns som att BMW har dröjt lite för länge med iX3. Den är lika bra men inte bättre än någon av sina äldre konkurrenter och med så här kort tid kvar till lanseringen av nya iX riskerar den att hamna i skymundan. Kanske blev det för dyrt att fortsätta med kolfiberchassin. Huruvida BMW har tappat det försprång de byggt upp med i3 får vi låta iX avgöra när den lanseras.

Specifikationer | BMW iX3

Grundpris:	769 000 kronor (minus 60 000 kronor i miljöbils-bonus).
Förbrukning:	1,86 kWh/mil.
Räckvidd på el:	45,9 mil (WLTP).
Motor:	Synkron elmotor.
Max effekt:	286 hästkrafter.
Max vridmoment:	400 Nm.
Kraftöverföring:	Automatisk steglös, bakhjulsdriven.
Batteri:	Litiumjon, 80 kWh. 100 procent (11 kW): 7 timmar, 30 minuter. 80 procent (150 kW): 34 minuter.
Skatt:	360 kronor.
Tjänstevikt:	2 185 kg.
Längd/bredd/höjd:	4,58/1,85/1,61 meter.
Bagageutrymme:	510–1 560 liter.
Toppfart:	180 km/tim. 0–100 km/tim: 6,8 sek.

Motor/växellåda**Betyg: 5 av 6**

Okej acceleration och tyst drivlina. Adaptivt chassi är standard. Det finns tre olika körlägen, eco pro, komfort och sport. Smidigt ingrepp i b-läget, som återvinner kraft till batteriet när man släpper upp gaspedalen.

Ekonomi**Betyg: 4 av 6**

Har du möjlighet att ladda hemma finns goda chanser att få ner bränslekostnaden till tre-fyra kronor per mil. iX3 är inte lika dyr som de större elsuvarna från Audi och Mercedes, som förvisso har fyrhjulsdift.

Miljö**Betyg: 5 av 6**

iX3 har den nya generationens batterier som har högre energidensitet och lägre andel kobolt än i BMW i3. Värmepump som temperar batteriet och förbättrar räckvidden vintertid är standard.

Köregenskaper**Betyg: 5 av 6**

Fin styrning och bra acceleration trots att iX3 "bara" har 286 hästkrafter som är lite jämfört med de andra elbilarna i klassen. På kurviga landsvägar märker man att det är en tung bil och mycket massa som ska förflyttas och bromsas – likt andra suvar.

Säkerhet**Betyg: 6 av 6**

Vanliga X3 har krocktestats med högsta betyg av Euro NCAP, vilket tyder på att även iX3 borde få ett högt betyg. Fyrhjulsdift ger bättre framkomlighet för de som bor i oplogade områden – iX3 erbjuds enbart med bakhjulsdrift.

Helhet**Betyg: 5 av 6**

Rymlig, tyst och bekväm. Hade iX3 funnits med fyrhjulsdift hade den varit lika bra som en vanlig X3. Testförbrukningen vid blandad körning hamnar under provkörningen på 2,6 kWh per mil vilket lär göra det svårt att uppnå 46 mils räckvidd. Minus för att man inte har tagit tillfället i akt och gjort en frunk under motorhuven.

Två rivaler



Audi e-tron 50 quattro

Pris: 739 900 kronor (efter miljöbonus).



Mercedes EQC 4Matic

Pris: 844 300 kronor (efter miljöbonus).

10. Volkswagengruppen ska bestämma Bugattis öde i år.

AV BOBBY GREEN 2021-02-23 KL 12:40.

Blir det Rimac som tar över?



Rimac C_Two.

I september förra året skrev vi om ryktet att Rimac skulle köpa Bugatti, och det kanske lät rätt bisart just då. Men ryktet var inte taget ur luften och Rimac finns med som potentiell förvaltare av Bugattis framtid. Hur det kommer bli kommer Volkswagengruppen att bestämma i år.

Porsche köpte in sig i Rimac 2018 och med i Bugatti-dealen skulle då vara att Porsche får en större del av Rimac-kakan. Ryktet säger att aktieägandet skulle kunna gå från dagens 15,5 procent upp till hela 49 procent. Rimac skulle då få Bugatti utan kostnad. I dagsläget äger grundaren Mate Rimac 47,7 procent av Rimac.

I en intervju med den tyska tidningen Automobilwoche säger Porsche-chefen Oliver Blume följande (maskinöversatt):

"För närvarande pågår intensiva överläggningar om hur Bugatti kan utvecklas på bästa möjliga sätt. Rimac kan spela en roll här eftersom varumärkena passar bra tekniskt. Det finns olika scenarier med olika strukturer. Jag tror att frågan kommer att avgöras av gruppen under första halvåret."

[Rykte Rimac köper Bugatti](#)

[Porsche köper in sig i Rimac](#)

[Hyundai och Kia investerar i Rimac](#)

11. Nya uppgifter: Mitsubishi blir kvar i Europa trots allt?

Publicerad 2021-02-23 14:05, text Erik Söderholm.

Enligt obekräftade uppgifter kan Mitsubishi göra en U-sväng och fortsätta sälja bilar i Europa.



Förra sommaren kom ett besked som få hade väntat sig: Mitsubishi [försvinner helt](#) från den europeiska marknaden. Märket som fortfarande säljer [en av Sveriges populäraste laddhybrider](#) ska dra sig tillbaka för att spara pengar och fokusera på andra marknader.

Nu kommer nya uppgifter som ställer beslutet på ända. Mitsubishi förbereder en total U-sväng och kan eventuellt bli kvar på Europamarknaden. Det skriver [Financial Times](#) och hänvisar till tre anonyma personer med insikt i frågan.

Enligt de obekräftade uppgifterna har Mitsubishi fått till ett avtal med Renault/Nissan om att bygga bilar i Frankrike. Det formella beslutet ska tas på torsdag och uppgifterna har alltså inte kommenterats av Mitsubishi, men ett ramverk för hur samarbetet skulle kunna utformas togs fram i måndags.

”Affären kan fortfarande falla isär”, hävdar källorna för tidningen.

Renault äger 43 procent av Nissan som äger 34 procent av Mitsubishi. Vissa återförsäljare har redan kommit långt i arbetet att ersätta Mitsubishi med något annat bilmärke.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Trots dystra beskedet – Mitsubishi Outlander PHEV kämpar på](#)
[Nio år efter premiären säljer Mitsubishis laddsvuv fortfarande förbluffande bra.](#)



[Efter Mitsubishis besked – här är 6 modeller värda att minnas](#)
[Flera av de här modellerna var långt före sin tid – vad sägs om adaptiv farthållare för 25 år sedan?](#)



[Mitsubishi lämnar Sverige – detta gäller för garantier och reservdelar](#)
[Så drabbas köparna och ägarna av att Mitsubishi överger Europamarknaden.](#)



12. BMW: "Bävertänderna" är här för att stanna.

Anders Nilsson.

2021-02-24.

Representanter för BMW säger i en intervju att de kontroversiella njurarna som finns på BMW M3 och M4 inte kommer försvinna. De är här för att stanna.



Du har säkert inte missat dem, de kontroversiella njurarna (grillen) på [BMW M3](#) sedan och [M4](#) coupé. Många liknar dem vid bävertänder, och det är en vattendelare när det kommer till designen.

Men, om du tror att BMW kommer ändra på dem, får du tänka om. I en intervju med [Autocar](#), har Domagoj Dukec, chef för BMW design, sagt att de är här för att stanna. Det finns en enkel anledning till detta, han vill att BMW ska sticka ut. Så har BMW gjort förut, och kommer göra så i framtiden.

– Om du vill skapa något som sticker ut, måste det vara lysande och annorlunda. Om du vill nå kunder, måste du sticka ut. Det är inte vårt mål att göra alla i hela världen nöjda, men du måste göra dina kunder nöjda, säger Domagoj Dukec, till Autocar.

Och det är just det som BMW gör, säljer bilar. 2020 var ett bra år för den bayerska biltillverkaren. De sålde drygt 686 000 bilar det sista kvartalet förra året, vilket är en ökning med 3,2 procent jämfört med samma period året innan.

Samtidigt menar BMW, att det är en balansgång mellan att erkänna sin historia, men samtidigt försöka få företaget att jobba mot framtiden. Det finns en friktion mellan de äldre produkterna (bilarna) som varit så framgångsrika, men om de samtidigt är de enda bilarna man ser på marknaden, måste man ändra på sig. Då är det bättre med kontroverser, menar Adrian van Hooydonk, som är chefsdesigner hos BMW.

Dukec har dock siktet klart, han vill att kunderna ska vilja ha BMW:s bilar, inte att kunderna skaffar dem för att de behöver bilarna.

LÄS MER: [Officiell: Den kraftfullaste BMW M-modellen någonsin](#)

Enligt Dukec och van Hooydonk, finns det två grupper som de vill locka till sig. De "eleganta skaparna" och de "uttrycksfulla utförarna". Skaparna tenderar att köpa modeller med ojämna nummer, såsom [3-](#), [5-](#) och [7-serien](#), medan utförarna köper modeller med jämna nummer, exempelvis M4 eller [X6](#). Allt beror på hur man använder sina bilar.

Skaparna vill ha en bil som fokuserar mer på kupén, men bilen ska även ha fina proportioner, medan utförarna vill ha en som kanske inte är lika bekväm, men som ser riktigt bra ut.

Tittar man på hur designen på BMW:s bilar kommer se ut i framtiden, så kommer sportiga BMW-modeller ha vertikala grillar precis som nya M3 och M4, medan deras elbilar kommer ha [fejkgillrar som på BMW iX](#). Framtida sedanmodeller kommer ha mer mindre, och snävare grillar, i ett försök att skilja de olika modellerna från varandra.

Relaterade artiklar:



[Här är BMW:n som kan stå emot handgranater](#)



[Här är bilarna med mest nöjda ägare](#)



[Här är de bästa bilarna 2020](#)

13. Batteribrist sätter käppar i hjulen för Volkswagen.

Publicerad 2021-02-23 18:50.

Text Erik Söderholm.

Bilköpare som slår till på en hybrid-Golf kan räkna med längre leveranstid.



Det är hög efterfrågan på hybridversionerna av Volkswagen Golf. Den tyska biljätten har nu svårt att hålla nere leveranstiderna, skriver Braunschweiger Zeitung.

Anledningen är att det råder brist på både batterier och så kallade halvledare. Chipbristen har vi [skrivit om tidigare](#) och den drabbar i nuläget nästan alla stora biltillverkare, vilket får till följd att leveranstiderna för bilköparna blir längre.

Hybridversionerna står för sex av tio sålda Volkswagen Golf i Tyskland och fyra av tio sålda Golf i Europa. Det är oklart om bristen på batterier och halvledare även drabbar syskonmodellerna från Skoda, Seat och Audi.

Läs också: [Chipbristen fortsätter – därför kan din nya bil försenas](#)



Erik Söderholm



[Bromspedalen kan lossna i 60 000 bilar – Audi, Seat, Skoda och Volkswagen drabbade](#)
[Ny huvudvärk för VW-koncernen – drabbas även Audi, Seat och Skoda.](#)



[Volkswagen Golf återkallas igen för infotainment och backkamera](#)
[Backkameran och infotainmentsystemet kan strula.](#)



[Volkswagen har byggt sista exemplaret av e-Golf – ersätts av ID 3](#)
[Sista exemplaret har rullat av bandet.](#)

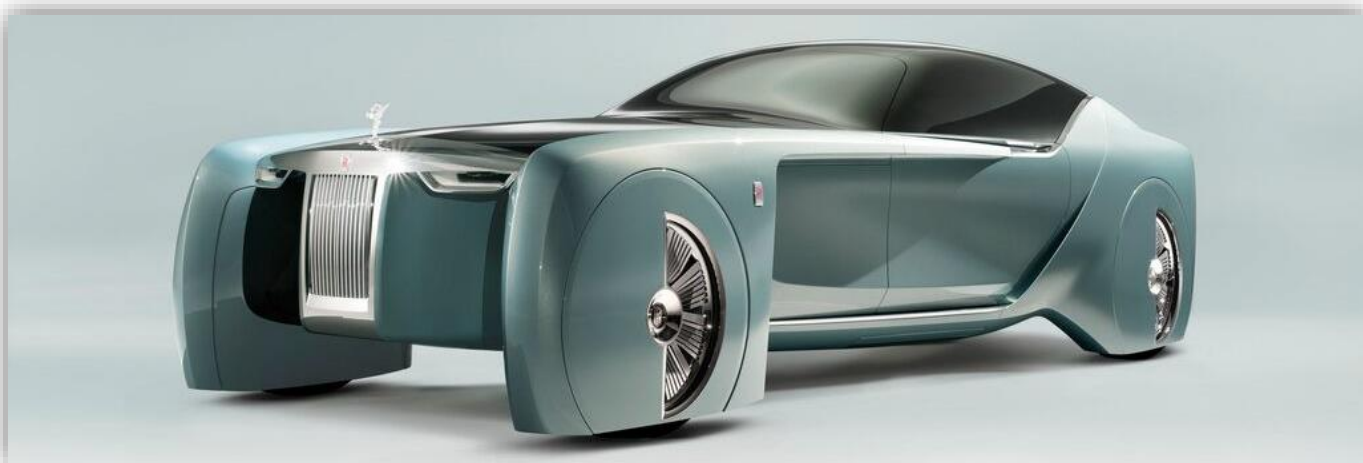
14. Justin Biebers märkliga Rolls-Royce Wraith.

PUBLICERAD: 23 FEB 2021, KL 12:35.

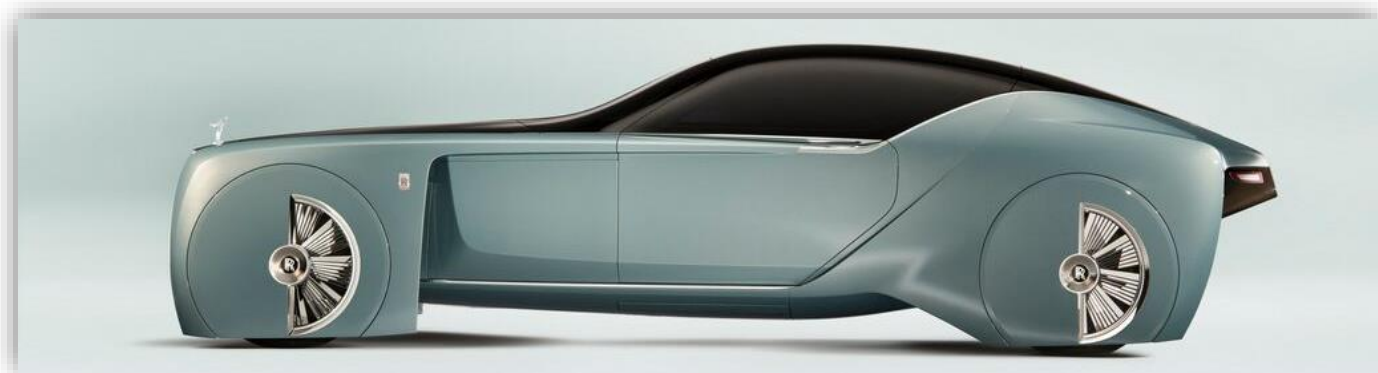
En känd musiker från Kanada ville inte att hans Rolls-Royce Wraith skulle se ut som en futuristisk lyxbil. Efter tre år står nu en mycket märklig bil färdig.



För tre år sedan gick Justin Bieber in till kända bilbyggarfirman West Coast Customs i Kalifornien i USA. Anledningen till besöket var att han tidigare hade försökt köpa [Rolls-Royce visionära konceptbil 103EX](#) som man hade tagit fram i samband med att den brittiska biltillverkaren firade 100 år. Rolls-Royce och BMW, som äger det anrika brittiska märket, tillät ingen försäljning av bilen, dessutom var den inte körbar.



Rolls-Royce konceptbil 103EX som Justin Bieber ville köpa, men fick nej och "byggde en egen".



I stället fick West Coast Customs i uppdrag att förvandla en [Rolls-Royce Wraith](#) till en fungerande "103EX-kopia". Resultatet ser du på bilderna här, och i filmen nedan.



Justin Biebers ombyggda lyxbil.

Utöver ett mycket märkligt utseende, med exempelvis dolda hjul som får hela fordonet att se svävande ut, har Justin Bieber även valt att lägga pengar på ett saftigt ljudsystem.

Hur mycket den kanadensiska musikern har pungat upp för att få sin brittiska kärra att sticka ut är okänt, men det pratas om runt fem miljoner kronor... utöver de cirka tre miljoner kronor en Rolls-Royce Wraith kostar.

FILM: <https://youtu.be/HV6WxKRwITY>

Vill du inte se allt snack om bilen i filmen ovan utan bara se Biebers reaktion på när han ser den för första gången, då ska du spola tio minuter in i filmen.



MATTIAS RABE

15. Volvos nya test: 60 tons ellastbil kör rutt på 15 mil.

Anders Frick.

2021-02-23 11:52.

Volvo Lastvagnar och DHL Freight genomför nu ett pilottest där en batterielektrisk Volvo FH körs på el mellan DHL:s terminaler i Jönköping och Göteborg.



Lastbilen har en totalvikt på upp till 60 ton och testet är det första i Europa med så tunga elektrifierade lastbilar.

– Detta är teknik i ständig utveckling och vi vill pusha gränserna för vad som är möjligt, säger Susanne Frödin, pr- och informationschef Volvo Lastvagnar Sverige AB, till Ny Teknik.

Hittills har den främsta användningen för elektrifierade lastbilar varit transporter med korta avstånd inne i städer eller storstadsområden. Samarbetet mellan DHL Freight och Volvo Lastvagnar fokuserar däremot på längre transportvägar. Med start i mars kommer Volvos konceptlastbil att sättas i trafik mellan två av DHL Freight's logistikterminaler i Sverige, ett avstånd på 15 mil.

– Detta kommer att ge oss viktiga erfarenheter och insikter kring upplägg som vi tar med oss i det fortsatta utvecklingsarbetet, säger Susanne Frödin.

Hon vill inte avslöja lastbilens batterikapacitet eller hur mycket el som den förbrukar under resan, men som jämförelse brukar en 60 ton tung lastbil förbruka omkring 3-4 liter diesel per mil.

Läs mer: [Nu tar Volvo eldriften till tunga lastbilar](#)

En viktig del för elektrifierade lastbilar är hur laddinfrastrukturen ser ut. I det aktuella projektet laddas lastbilen hos DHL terminaler i Jönköping respektive Göteborg.

– Vi vill bidra till att förbättra laddinfrastrukturen i Sverige, och har öppnat egna publika stationer, men vi kan inte själva sätta upp laddstationer överallt. För det så krävs samarbete mellan många olika aktörer och stöd från regeringen. För tillfället finns det på tok för få publika laddplatser i Sverige och även om flera positiva initiativ är på gång kring laddinfrastruktur så är vi inte framme ännu, utan det krävs att man tar ett helhetsgrepp, säger Susanne Frödin.

Snabbar på övergången till fossilfritt

En del i samarbetet mellan Volvo och DHL är att snabba på övergången till fossilfria fjärrtransporter. DHL:S målsättning är att minska alla sina logistikrelaterade utsläpp till noll och Volvo har som ambition att hela lastbilsutbudet ska vara fossilfritt till senast år 2040.

Redan i dag serieproduceras Volvo FL Electric och Volvo FE Electric för stadsdistribution. DHL Supply Chain satte nyligen en ny Volvo FL Electric i trafik i London, och introducerade därmed den första helelektriska Volvolastbilen som var specialbyggd för stadsdistribution i Storbritannien.

Satsningen ingår i REEL, ett initiativ som leds av innovationsmyndigheten Vinnova för att främja övergången till ett elektrifierat godstransportsystem.



ANDERS FRICK

BILSPORT

16. RS Cosworth – en exotisk Escort.

Text: Emanuel Gylling.

Publicerad: 2020-06-04 kl 10:19.

Mellan de brutala aerodynamiska finesserna ser det ut att gömma sig en vanlig Ford Escort, eller hur? Men ögat luras. RS Cosworth är nästan två decimeter längre, motorn är längsmonterad och självklart driver den på alla fyra. Målet var att plocka poäng i rally-VM på 90-talet. På sätt och vis är Ford Escort RS Cosworth lika speciell och exotisk som bilarna som homologerades för Grupp B-rally på 80-talet.



Be någon hyfsat bilkunnig person att blunda och tänka på Ford Escort RS Cosworth. Öppna ögonen, vad såg du framför dig?

Vingen, förstås! Den massiva, trappstegsliknande vingen som inte liknar något annat i en serieproducerad bil. Escort RS Cosworth är även känd för fyrhjulsdriften, turbomotorn samt en hel del framgångar i rally-VM.

Som så många andra samlarbilar och klassiker finns rötterna i motorsporten. Kalendern visade 1988 när Ford Motorsport diskuterade möjligheten att kombinera Sierra Cosworth-komponenterna med en Escort-kaross. Det behövdes en mindre bil än Sierran för att rå på konkurrenter som Lancia Delta och Toyota Celica. Drivlinan hade Ford redan, kruxet var att kombinera den med en Escort.



TESTAD. Testlaget hade delade åsikter om Escort RS Cosworth när den ställdes mot konkurrenterna (Bilsport nr 14-15 1993). "Nyckfull motorkaraktär med kolossalt drag" och "pendlar mellan över- och understyrning", till exempel. Bra bromsar, men hårdare fjädring efterlystes för bankörning.

Grönt ljus

Projektet fick grönt ljus från alla instanser hos Ford i januari 1990. Två år senare provkördes de första prototyperna och i samma veva skickade Ford ut en pressrelease som stolt berättade att motorsportlegendarer som Jackie Stewart, Malcolm Wilson och Jimmy McRae hade bidragit med input.

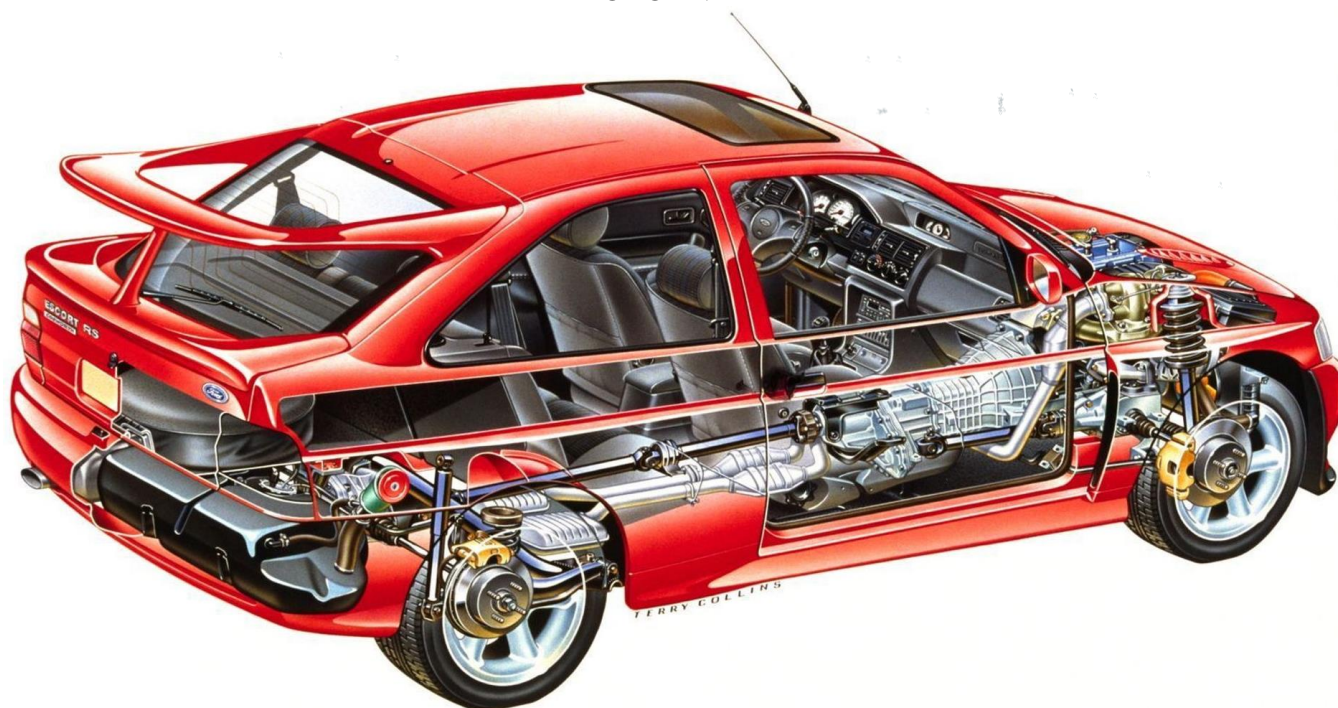
Bilen utvecklades av Fords Special Vehicle Engineering på uppdrag av Ford Motorsport. Men vem skulle tillverka minst 2.500 exemplar, som krävdes för att homologera den nya bilen? Inte någon av Fords egna fabriker, till det fanns varken resurser eller plats.

Karosseribyggar Karmann fick uppdraget. Enligt Fords beräkningar var cirka hälften av karosdelarna nya eller modifierade, och resten hämtades från vanliga Escort- och Sierralagret.

En helt annan bil

Om du är av uppfattningen att Escort RS Cosworth "bara" har fått en stor vinge, turbomotor och fyrhjulsdrevning är det bara att beklaga. Det här är en "all-out-specialare", i princip framtagen för att efterlikna Ford Escort. Förhoppningen var väl att den skulle ge skjuts till Escort-försäljningen, men det främsta målet var att göra slarvsylta av konkurrenterna i rally-VM.

Jämfört med dåtida Escort är RS Cosworth totalt 17,5 cm längre med en 2,65 cm längre hjulbas, och 5 cm bredare. Desto viktigare är att den är kortare än Sierran, både totalt och mellan hjulparen. Karossen är extremt vridstyv, Ford uppger att det krävs 6.000 Nm för att den ska vridas en grad.



Downforce var inget nytt fenomen i snabba Fordar. Sierra Cosworth och framför allt värstingen RS500 genererade marktryck bak, men var mindre duktiga i andra änden av kassan. Escort RS Cosworth fick en effektiv, justerbar frontspoiler som ser till att ge bra stabilitet till framvagnen i högre hastigheter. Vid 180 km/h är marktrycket 45 N fram och hela 190 N bak tack vare den gigantiska "dubbeldäckaren". Värdena för en 3-dörrars Sierra Cosworth säger mycket: 164 N bak, inget fram.

Placerad på längden

Escort RS Cosworth fick längsmonterad motor till skillnad från många rallykonkurrenter. Fördelarna var flera. Till exempel hamnade tyngdpunkten längre bak i bilen, och inte minst fick en 7-växlad låda (standard i Grupp A) plats betydligt enklare.

Tidigt fanns tankar om en tvärställd V6:a som alternativ, men till slut var det alltså Sierra Cosworth-motorn kallad YBG som stod som grund. Det innebär gjutjärnsblock, 16-ventils aluminiumtopp och en cylindervolym på 1.993 cc.

Den nya motorn i Escort RS Cosworth kallades YBT och gav 227 hästkrafter vid 6.250 rpm och 304 Nm vid 3.500 rpm. Inte sensationellt mycket effekt idag, och om man jämför med moderna bilar - om man nu ska göra det - lämnar effektutvecklingen en del att önska.

Ford Motorsport laddade med ett Garrett T3-turbinhus och T04B-kompressorhus som i grundläge gav max 0,75 bars laddtryck. Ett aggregat med mer potential än vad som behövdes i standardbilarna, men nödvändigt att få med i homologeringen.

Motorstyrningen från Weber-Marelli hade även en overboostfunktion som kunde öka trycket till maximalt 1,25 bar under "rätt" förhållanden. Intercoolern jobbar i tvåsteg och kyler först med vatten/luft, sedan luft/luft.

Permanent fyrhjulsdrevning, 34 procent fram och 66 procent till bakhjulen, fördelades med en viskokoppling mellan fram- och bakaxel samt ytterligare en i bakaxeln.

Behövde piskas

Mycket i och kring motorn visar alltså vad målet med bilen var. FISA (dåvarande FIA, Internationella Bilsportförbundet) krävde 2.500 tillverkade exemplar för att klassas in i Grupp A, och när de var klara hade Ford för avsikt att justera standardbilen. Redan vid första internationella pressvisningen stod det klart att turboaggregatet skulle bytas ut så småningom.



POTENT. Med 227 hk och potential för mycket, mycket mer är Cosworthmotorn en riktig pärla. Den första versionen (YBT) känns igen på blålackad ventilkåpa, till uppdateringen 1994 blev den sobert silverfärgad.



TRYCK FRAM OCH BAK. Den episka bakvingen tillsammans med en 3-steps justerbar front-splitter ger downforce både fram och bak. Nackdelen är ökat Cd-värde, alltså luftmotstånd. Escort RS Cosworth når ändå inte upp till mer än 0,38 Cd, vilket kan jämföras med standard-Escortens 0,34.



Vid den första provkörningen (nr 12/1992) konstaterade Bilsport att det mindre turboaggregatet skulle göra Escort RS Cosworth till en ännu trevligare gatracer. Fabrikens prestandauppgifter, 0-100 på 6,1 sekunder, såg imponerande ut men var inte lätta att uppnå: "Men då gäller det att piska den längsmonterade och turboladdade Cosworth-motorn ordentligt. Bottendraget är nämligen inte mycket att skryta med samtidigt som turbofördröjningen är påtaglig".

När vi testade på svensk mark (nr 3/1993) noterades 0-100 km/h på 6,30 sekunder och kvartsmilen på 14,30 sekunder - någon tiondel snabbare än Sierra RS Cosworth 4x4, men motorkaraktären var fortfarande något av en besvikelse: "Man vet aldrig vad som händer när gasen trampas i botten. Ibland formligen skenar bilen, nästa gång känns den nästan besvärande trög".

Väghållningen fick dock betyget toppklass, liksom de ordentligt dimensionerade bromsarna: 278 mm stora skivor fram, 273 mm bak.

Mer civiliserad

Ett år senare blev Escort RS Cosworth något mer civiliserad. Från 1994 och framåt byttes turbon mot en Garrett T25 och motorstyrningen mot Fords egna EEC-IV. Resultatet blev ett klart mer civiliserat mellanregister. Effektsiffran var fortfarande 227 hästkrafter, dock något tidigare i registret (5.750 rpm).

Forstärkt krockskydd i dörrarna drog upp vikten en aning, och den som besvärades av detta kunde faktiskt välja bort den mastiga bakvingen. Kanske för att spara något kilo, eller för att slippa alla blickar - som tur väl är valde de flesta köparna att behålla bilens aerodynamiska signum.



FOSFOR-TAVLOR. Även inuti är det skillnad mot en vanlig Escort. Bland annat stolarna, så klart, och ratten (som fick airbag 1994). Instrumentbelysningen har inga glödlampor, utan lyser i grönt. Detta tack vare en instrumentyta täckt av ett tunt lager fosfor, som skimrar när det matas med växelström. En finess som delades med Aston Martin Virage.

Det finns kvickare och mer effektiva bilar för mindre pengar. Till och med från samma tidsperiod - somliga menar att Sierra Cosworth är trevligare att köra.

Men det finns en anledning så god som någon att satsa på en Escort RS Cosworth: det är en rakt igenom kompromisslös specialare, en av de sista i sitt slag. En del av 1990-talets motorsporthistoria.

PRISER

Med tanke på hur ovanlig den här bilen är finns det förvånansvärt många exemplar till salu i Sverige. Ja, allt är relativt, men i skrivande stund omkring tio, beroende på hur man räknar. En av bilarna är under renovering och en annan står stilla med ledsen växellåda.

Om man vill ha sin bil helt i originalskick får man nog leta en stund. Och paradoxalt nog kostar de bilarna mer än väldigt påkostade modifierade Cossies.

Det lilla utbudet ger bara en väldigt generell prisbild: mellan 100.000 och 200.000 kronor. Allt beroende på skick och utrustning, så klart.

Men det finns ju fler marknader än Sverige, om man inte hittar sin bil här. Storbritannien och Italien var de två största för Escort RS Cosworth. Under de två första tillverkningsåren blev de tilldelade totalt 1 280 bilar, medan tyskarna fick nöja sig med 399.

(Texten beskriver prisläget år 2013.)

PROBLEM

DYR PLÅT. Det är svårt att få tag i unika reservdelar, speciellt karossdelar.

ELFEL. Precis som övriga Escorter av den här tidsperioden var säkringsboxarna en vanligt förekommande felkälla med diverse elfel som resultat.

KONTAKT. På Escorten flyttade man olyckligtvis kontaktstycket mellan motorkabelhärvan och bilen, och placerade det under luftgälen på vänster sida av motorhuven, vilket i många fall resulterar i oxid och dålig kontakt.

TRIMMA? Bilen håller för en effektökning till 330 hk, om man inte busväxlar från 1:an till 2:an, och 2:an till 3:an.

SKEVT. Skeva bromsskivor är inte ovanligt.

KYLIGT. Kylfläktstermostaten bör man kontrollera regelbundet, det kan bli kostsamma reparationer om den lägger av. Likaså kylvattenröret som sitter bakom kylaren i nederkant. Det är ett galvat rör av mindre bra kvalitet, bör bytas till ett rostfritt. Det tål inte det svenska saltet och kan liksom kylfläktstermostaten ställa till med en del oreda.

Cosworth-experten Ulf Larsson ger råd

"Framdelen av bottenplattan kommer från Sierra Cosworth, som kapades i höjd med baksätet där en ny bakdel skarvades i. Hjulbasen kortades något och i drivlinan är det bara den bakre kardanaxeln och utgående axeln till den på växellådan som skiljer den från en Sierra. I bakkanten på hjulhusen i motorutrymmet fick Escorten några luftkanaler upptagna där den varma luften från motorutrymmet leds ut genom framskärmarna och evakueras framför dörren.

Körupplevelsen i en Escort slår Sierran med hästlängder. Den något kortare hjulbasen i kombination med bilens aerodynamiska fördelar gör Escorten riktigt rolig att köra på krokiga vägar. Men downforcen kostar effekt, rakt fram är Sierran betydligt snabbare med samma effektuttag.

Weber-Marelli-systemet, alltså den tidiga versionen av motorstyrning, är överlägsen den nyare som var en förenklad lågprisversion. Förutom motorn som bör få någon form av uppgradering för att det ska bli körglädje i bilen så rekommenderar jag en sats med hårdare bussningar i hjulupphängningen fram och till tvärbalken bak. Lite bättre stötdämpare ska man nog kosta på sig också. "



STILSTUDIE. François Delecour tog Portugal med storm 1993.



TOUR DE CORSE. Escort RS Cosworth var snabb även på asfalt, särskilt när François Delecour körde. Som här, på Korsika under debutåret.

Ett avtryck i rallyhistorien

Åtta tävlingssegrar i Grupp A, plus ytterligare två när bilen klassades in i WRC 1997. Det är ett imponerande facit för Escort RS Cosworth efter den fem år långa karriären.

Även om bilen aldrig kunde bidra till en förar- eller märkestitel något av åren, innebar Escort RS Cosworth ett lyft för Ford Motorsport efter några mediokra rallysäsonger med Sierran.

I nationella tävlingar har den kvicka Forden gjort bra ifrån sig. Fråga bara Mats Jonsson, flerfaldig svensk mästare med sin pålitliga Escort!

VM-segrar med Ford Escort RS Cosworth

1993

Rallye de Portugal – Vinho do Porto, François Delecour

Tour de Corse – Rallye de France, François Delecour

Acropolis Rally, Miki Biasion

Rallye Sanremo – Rallye d'Italia, Gianfranco Cunico

Rallye Catalunya – Costa Brava, François Delecour

1994

Rallye Monte Carlo, François Delecour

Neste 1000 Lakes Rally, Tommi Mäkinen

1996

Bank Utama Rally Indonesia, Carlos Sainz

1997

Acropolis Rally (Ford Escort WRC), Carlos Sainz

Rally Indonesia (Ford Escort WRC), Carlos Sainz



Emanuel Gylling

17. Alfa Romeo C41 ut som årets tredje bil.

PUBLICERAD: 22 FEB 2021, KL 14:47 AV MATTIAS RABE.

Kimi Räikkönens nya kärra för 2021, och Antonio Giovinazzis förstås, har avtäckts.



Men avtäckningen skedde inte i Italien eller Finland utan på stora teatern i Warszawa, Polens huvudstad. Valet av plats har sannolikt att göra med teamets populära reservförare Robert Kubica att göra, han är nämligen från Kraków i södra Polen.

C41 är beteckningen på nya bilen, inte C40 som borde ha varit den naturliga beteckningen i och med att fjolårets bil hette C39.

[Fler bilder på Alfa Romeo C41 ser du hos Janne Blomqvist på Sveriges största motorsportblogg PolePosition.](#)

18. Här är Red Bull RB16B.

PUBLICERAD: 23 FEB 2021, KL 19:23.

Red Bull Racing är fjärde stall att visa upp årets bil.



MOTORNYTT

Här är RB16B, en tydlig vink om att det inte rör sig om en helt ny bil utan en förbättring av fjolårets RB16. Är detta bilen som ska ta Max Verstappen eller Sergio Perez till världsmästartiteln, vad tror du?

[Se fler bilder hos Janne Blomqvist på Sveriges största motorsportblogg PolePosition.](#)

MATTIAS RABE

SLUT