



*Citroën 2CV6 Charleston 1981–90.*

1. Rekordstor minskning av koldioxidutsläpp från nya bilar.
2. Svenskarna valde laddhybrider i februari.
3. Jättekoncernen Stellantis planerar flera nya modeller.
4. Färre cabbar och coupéer från Mercedes.
5. Aston Martin räddas av suven.
6. Ferraris suv Purosangue på vintertest.
7. Volkswagens bilar ska få ny mjukvara var tolfte vecka.
8. Volkswagen firar 45 år av GTI med specialare.
9. Bygg din egen vätgasbil med hjälp av Toyota.
10. Tyska handlarna larmar: "Vi har slut på elbilar".
11. Fem bilmodeller som som är kändisarnas favoriter.
12. Årets Bil 2021.
13. Fri effekt på elsparkcyklar.
14. Transportstyrelsens förslag: Skrota otydliga cykelreglerna.
15. Alfasud var rolig och intressant men dödsdömd.
16. Storkrabban Austin 3-litre.
17. Gotland Ring blir längsta banan i världen.
18. Rallyikonen Hannu Mikkola har gått ur tiden.

## 1. Rekordstor minskning av koldioxidutsläpp från nya bilar.

**PUBLICERAD:** 26 FEB 2021, KL 15:52.

**På grund av minskad trafik under 2020 minskade de totala utsläppen med nio procent. En annan bidragande faktor var det faktum att var tredje bil som såldes under året var laddbar.**



Enligt preliminära siffror från Trafikverket minskade utsläppen från vägtrafiken under 2020 med 9 procent. Den störst bidragande faktorn var människors förändrade resvanor i och med rådande pandemi då biltrafiken minskade med 10 procent. Man får gå tillbaka till mitten av 1980-talet för att hitta en liknande siffra räknat på personbilstrafik per invånare, vilket i växthusgaser räknat motsvarar en minskning på 1,2 miljoner ton.

Sedan 2010 har utsläppen nu minskat med 29 procent.

Även koldioxidutsläppen från nya personbilar sjönk från 120 till 93 gram per kilometer under 2020, där den bidragande faktorn var andelen nyregistrerade laddbara bilar som ökade från 11 till 32 procent.

Till Dagens Nyheter säger Sven Hunhammar, miljödirektör vid Trafikverket:

– Tidigare har minskningen år från år tagit små steg, men aldrig ett så stort steg som nu.

Över hela Sveriges personbilsflotta – nya såväl som gamla – sjönk det genomsnittliga utsläppet från 159 gram per kilometer år 2019 till 151 gram per kilometer år 2020. Minskad användning och skrotning av äldre bilar bidrog också till minskningen.

**GLENN LINDBERG**



## 2. Svenskarna valde laddhybrider i februari – elbilarna svalare.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-03-01, 11:55.

### Nyregistreringarna i februari ökade jämfört med förra året.



**Ny månad** betyder ny registreringsstatistik från Bil Sweden. De dagsfärska siffrorna visar på en ökning med 5,3 procent jämfört med samma period förra året. Laddbara bilar generellt, och elbilar i synnerhet, rusade i försäljning i slutet av förra året.

Den utvecklingen avstannade in i början av 2021, och har fortsatt under februari.

– Andelen laddbara bilar uppgick till 34,8 procent i februari jämfört med 25 procent ifjol och hittills i år uppgår andelen till 34,2 procent. Den starka ökningstakten under slutet av 2020, där december hade en andel på 49 procent, har nu bromsat in. Detta är en följd av den stora osäkerheten kring årets styrmedelsförändringar i form av bland annat justeringar av Bonus-malussystemet och höjd förmånsskatt. I slutet av förra året lanserades många populära laddbara modeller. Det gav en ketchup-effekt då många fick sina leveranser av beställda bilar i december, vilket också bidrog till inbromsningen, säger Mattias Bergman vd på Bil Sweden.

### Sänkt koldioxidutsläpp under 2020.

Den genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar i Sverige minskade med 22 procent under 2020. Laddbara bilar är en stor bidragande orsak till det, men inte bara, menar Mattias Bergman.

– Starkt bidragande är den ökade andelen laddbara bilar, men också att det skedde ett trendbrott bland de icke laddbara bilarna. De blev mer energieffektiva och minskade det genomsnittliga utsläppet med nära fem procent.

Volvo kammade hem alla tre pallplatser bland nyregistreringarna i februari totalt sett. Om vi däremot kikar på laddbara bilar så kan vi konstatera att Kia Ceed knäckte förstaplatsen framför näsan på Volvo S/V60.

**Populäraste bilarna under februari**

Modell:	Antal registreringar:
Volvo S/V60	1.663
Volvo XC40	1.337
Volvo XC60	1.156
Kia Ceed	946
Toyota RAV4	871
VW T-Roc	778
Volvo S/V90	700
Kia Niro	604
VW Passat	563
VW Tiguan	563

**Populäraste laddbara bilarna under februari**

Modell:	Antal registreringar:
Kia Ceed	810
Volvo S/V60	720
Volvo XC60	629
Kia Niro	552
Toyota RAV4	534
Volvo XC40	519
VW Passat	227
Volvo S/V90	225
BMW 3-Serie	206
BMW 5-serie	194



Patrik Lundin



### 3. Jättekoncernen Stellantis planerar flera nya modeller.

Anders Nilsson 2021-03-01.

Den nya jättekoncernen Stellantis slösar inte bort någon tid efter sammanslagningen mellan PSA-gruppen och Fiat Chrysler. Bland annat planerar de att tillverka en ny Jeep som baseras på en av PSA-gruppens plattformar.



Bytbil har tidigare berättat om Stellantis premiummärken [Alfa Romeo](#), [DS](#) och [Lancia](#), som [planerar att utveckla en gemensam modell](#) som ska lanseras om ett par år.

Nu rapporterar [Automotive News Europe](#), som har talat med anonyma källor, att [Jeep](#) kommer tillverka en ny modell som baseras på PSA-gruppens plattform. Allt är en del av sammanslagningen av PSA-gruppen och [Fiat Chrysler](#) som bildade Stellantis (Jeep tillhörde Fiat Chrysler-delen av sammanslagningen).

**LÄS MER: [Officiell: Jeep Grand Cherokee L 2021](#)**

Den nya modellen ska börja produceras i juli nästa år, och den lilla suven baseras som sagt på PSA-gruppens Compact Modular Platform (CMP). Modellen kommer även att använda sig av motorer som utvecklats av PSA. Dessutom kommer [Alfa Romeo](#) tillverka en liten crossover i januari 2023, och Fiat en mindre modell i juli samma år. Modellerna kommer även finnas som ett renodlat elbilsalternativ.

En av de stora anledningarna till att koncernen Fiat Chrysler och PSA-gruppen slogs samman var att hitta synergier mellan de två, speciellt i Europa. CMP-arkitekturen ligger till grund för bland annat [Peugeot 208](#), [Opel Corsa](#), [Citroën C4](#), [DS 3](#), [Peugeot 2008](#) och [Opel Mokka](#). De finns både med förbränningsmotorer och som renodlade elbilar.

Den nya Jeepen nämndes för första gången i juni 2018 och beskrevs då som en liten stadsjeep perfekt för stadskörning och placerades i småbilsegmentet (låter mer som en cuv, eller hur?). Enligt andra källor, så kan modellen erbjuda fyrhjulsdraft och ha en elmotor på bakaxeln. Den lösningen används redan på [Jeep Renegade](#) och laddhybriden [Compass](#), men även andra modeller från [Peugeot](#) och [DS](#), exempelvis [Peugeot 3008](#), [DS 7 Crossback](#) och [Peugeot 508 Sport Engineered](#).

Den nya Alfa Romeo-crossovern kommer vara mindre än kommande Tonale och [Alfa Romeo Stelvio](#). Enligt italiensk press så kan den heta Brennero (efter Brennerpasset). Dock har det inte framkommit några detaljer om Fiat-modellen. Den skulle vara den första nya stadsbilen som de haft sedan 2018, när halvkombin [Fiat Punto](#) slutade produceras. Dock verkar det som att Fiats strategi inför framtiden, är att producera större och mer lönsamma bilar.

**LÄS ÄVEN: [Jeep Compass och Renegade blir laddhybrider](#)**

**Relaterade artiklar:**



**[Nya jätteaffären - 15 bilmärken samlas](#)**



**[Fiat Chrysler och PSA-gruppen får grönt ljus av EU?](#)**



**[Nästa generationens elbil från Toyota blir en SUV](#)**



**[Alfa Romeo DS och Lancia jobbar på gemensam modell](#)**



#### 4. Färre cabbar och coupéer från Mercedes – fler elbilar istället.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-02-24 kl 14:22, uppdaterad 2021-02-24 kl 21:30.

**Mercedes-Benz måste göra plats för ett bredare sortiment av elbilar – då är det cabbar och coupéer som får stryka på foten.**



**Mercedes-Benz har närmare 50 olika bilmodeller i sitt utbud och där går smärtgränsen för vad de klarar av. För att få in fler elbilar i sortimentet kommer en del modeller med förbränningsmotor sållas bort, främst cabrioletter och coupéer.**

Vi har redan skrivit om att det inte kommer någon nu S-klass Cabriolet. Mercedes-Benz operative chef Markus Schafer säger till brittiska Autocar att det även blir utrensningar bland de mindre modellerna.

– **Vi har väldigt tätt** med coupéer och cabrioletter med C-klass, E-klass och SLC. Vi kommer att fortsätta med coupéer och cabrioletter framöver, säger Markus Schäfer.

Med andra ord är det inte givet att den [nya C-klassen som nyligen lanserades](#) kommer i en tvådörrarsversion.

**Till saken hör också** att marknaden för den här typen av bilar minskar till förmån för suvar.

– Vi vill inte ge upp det här segmentet eftersom det är viktigt för varumärket, men vårt utbud blir mer begränsat.

Nästa cabriolet blir troligen [nya Mercedes SL](#).



*S-klass cabriolet läggs ner.*



*Snart lanseras nästa generation Mercedes SL som troligen får tygtak för att spara vikt.*



## 5. Dystra siffror – men Aston Martin räddas av suven.

Publicerad 2021-03-02 kl 6:55.

Text Erik Söderholm.

**Den nya suv-modellen DBX kommer i grevens tid för Aston Martin. Siffrorna för förra året är ändå ingen rolig läsning.**



**Aston Martin hade** ett tufft år 2019 och coronapandemin innebar att siffrorna för 2020 inte heller såg bra ut. Vissa bilmärken, särskilt i lyxbilsklassen, lyckades öka försäljningen mot slutet av året när flera länder lättade på restriktionerna, men det lyckades inte Aston Martin med i samma utsträckning.

Förra året sålde det engekla sportbilmärket 4 150 bilar, vilket är 32 procent färre än 2019 som alltså inte heller blev något bra år. Förlusten ökade till 3,8 miljarder kronor.

**Men läget kunde** faktiskt ha varit betydligt värre. Suv-modellen Aston Martin DBX har blivit extremt viktig för märket och står nu för en stor del av försäljningen. Den lockar även in nya kunder till märket som tidigare inte haft någon Aston Martin.

Märket ska öppna ett [nytt showroom i Stockholmsområdet](#) i juni.

– **Vi har märkt av** ett ökande intresse för Aston Martin tillsammans med ökad efterfrågan i lyxbilssegmentet över huvud taget, säger Johan Mårtensson, Sverigechef på danska biljätten Semler som ansvarar för anläggningen.

Läs också: [Vändningen: Nu gör Aston Martin comeback i Sverige](#)



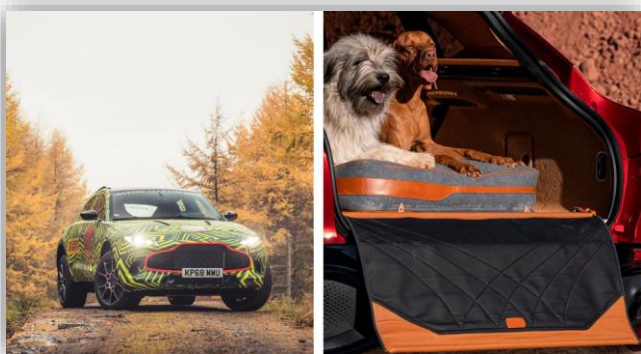
**Erik Söderholm**

**Relaterade artiklar:**



**[DBX byggs i Storbritannien](#)**

[Aston Martin valde Wales för produktionen av nya crossovern.](#)



**[Portabel hundtvätt och vapenfack i DBX](#)**

[Snart har suven från Aston Martin premiär och inför det släpper biltillverkaren en diger tilläggslista för diverse friluftaktiviteter. 0](#)



**[Aston Martin kliver upp i suv-världen med DBX](#)**

[Brittiska lyxkolossen kan fås med portabel hundtvätt och kostar runt 2 miljoner kronor.](#)

## 6. Ferraris suv Purosangue på vintertest.

**PUBLICERAD:** 26 FEB 2021, KL 13:19 AV GLENN LINDBERG.

Ferraris suv Purosangue lanseras nästa år 2022 och testas just nu för fullt uppe i norra Sverige. Kommer som vild laddhybrid, samt att det längre fram ryktas om två elsuvar.



*Ser den ut som en Maserati Levante? Japp, Ferrari använder sig av en så kallad mula.*

Ingen förvånas väl längre över att Ferrari jobbar för fullt på den kommande suven Purosangue, italienska för fullblod. [Lamborghini](#), [Aston Martin](#) och [Maserati](#) har alla lanserat suvar de senaste åren, medan Ferrari in i det sista hävdade att en suv med en stegrande häst i fronten aldrig skulle ske.

Nu när så blir fallet försöker man rädda ansiktet en aning genom att kalla den fuv (Ferrari Utility Vehicle). Bara Ferrari kan ta sig själva på så stort allvar.

Bilen som har internkod 175 byggs på den nya plattformen ämnad för GT-bilar, kallad [Front Mid Engine Platform](#). Under huven bör en V12 ligga och ruva, troligen med stöttning från en elmotor. [Värstingen LaFerrari](#) som kom redan 2013 hade ju en hybriddrivlina med 963 hästkrafter och man har sagt att laddhybriden [Ferrari SF90 Stradale](#) med V8 och tre elmotorer ska bistå med teknik åt Purosangue.

Faktum är att rykten gör gällande att två nya helt eldrivna suvar just nu utvecklas, förmodligen versioner av Purosangue med internkoderna F244 och F245. Ännu har inte elbilarna syns till, men de förväntas drivas av fyra elmotorer med en totaleffekt på 610 hästkrafter. Lanseringen för dem dröjer till år 2024 och 2026.

Än så länge har vår spionfotograf inte lyckats fånga några bilder på interiören, men räkna med att suven kommer ha plats för fyra.

Lansering sker nästa år 2022.

## 7. Volkswagens bilar ska få ny mjukvara var tolfte vecka.

Publicerad 2021-03-01 kl 8:55. Text Erik Söderholm.

**VW-chefen lovar en ny mjukvaruuppdatering till bilägarna var tolfte vecka men erkänner att det kan bli svårt att hålla tempot.**



**Tesla har i flera år** haft ett försprång när det gäller att uppdatera bilens mjukvara direkt över nätet. Det innebär att buggfixar och nya funktioner kan tas emot utan att bilägaren behöver åka in till verkstaden.

Nu har flera andra biltillverkare hakat på, bland andra BMW och Volvo. Tidigare i veckan berättade även Polestar vilka finesser som elbilsägarna snart får ta del av genom den [senaste uppdateringen](#).

**Volkswagen har också** hakat på tåget och de nya elbilarna i ID-familjen ska kunna ta emot ny mjukvara över internet. På sikt vill Volkswagen att ny mjukvara ska finnas att ladda ned för bilägarna var tolfte vecka.

– För att lyckas med det bygger vi en ny organisation med snabbrorliga och flexibla arbetsgrupper. Allt måste fungera för att vi ska kunna göra mjukvaruuppdateringar i den här "magiska loop" på tolv veckor, säger VW-chefen Ralf Brandstätter i en intervju på [LinkedIn](#).

**Han erkänner att** det kanske inte går att hålla det höga tempot i början.

– Men vi har gett oss själva detta i uppgift och har redan byggt den första mjukvaran. Snart uppdaterar vi vår interna bilflotta och det ser lovande ut. Visste vi hur man integrerar mjukvara i bilen för fem år sedan? Nej. Men vi försökte, och det var smärtsamt. Men vi har lärt oss.

Läs också: [Volkswagen har löst ID 3-buggarna – ny mjukvara på väg](#)

Läs mer om:



### [10 detaljer vi gillar och ogillar med Volkswagen ID 3](#)

[Långtestbilen bjuder både på toppar och floppar.](#)



### [Skiftande miljöfördelar med laddhybrider – Mitsubishi Outlander får bakläxa](#)

[Inte alltid bättre för miljön att köra laddhybrid, visar nya tester från Green NCAP.](#)



### [VW ID.4, krypkörning i ID.3, trasiga vägar och 10 bra saker med Tesla](#)

[Det här körsättet knappast något som körskolan lär ut. 1](#)



### [Skyltavläsning, BMW iX3, buggfest i VW ID.3, småbilstest och Teslabrev del 2](#)

[Men överraskande bra på att beräkna räckvidden.](#)



Erik Söderholm



## 8. Volkswagen firar 45 år av GTI med specialare.

AV BOBBY GREEN.

2021-02-26 KL 18:40.

**Hot hatch har hängt med ett tag nu.**



Det har nu gått 45 år sedan Volkswagen tryckte ner en ganska pigg motor i lilla Golf och därmed skapade en helt ny kategori med bilar - de man kallade för hot hatch. I dagsläget har nästan alla tillverkare en sån här version av en annars ganska alldaglig bil, men det var alltså Volkswagen som startade det hela. För att fira jubileet presenteras nu Golf GTI Clubsport 45 som är en specialversion av vanliga Clubsport.

Det man får är svart tak med svart takvinge, paketet som heter Race och andra 19-tumsfälgar än vanligt som har en röd kant på sig. Utmed sidorna sitter det även klubbor som säger 45 och som visar en målflagg. Race-paketet ger dig ett sportigare avgassystem och tar bort toppfartsspärren på 250 km/h. Matrix LED-strålkastare med röda inlägg är standard. Insidan får sportstolar och på ratten står det nu också 45. Under huven har inget förändrats vilket innebär turbomatad radfyra på 2,0 liter som ger 300 hästar och 400 newtonmeter i vrid. Den är i sin tur kopplad till en sjustegad dubbelkopplingslåda som driver framhjulen. 0-100 km/h ska gå på under sex sekunder. Priset börjar på 47.790 euro.

Den här är väl fin och så, men jag tar en första generationen Golf GTI alla gånger. Ingen som har en till salu?



[Det här är nya Volkswagen Golf GTI Clubsport](#)  
[Bjuder på 300 hästar och en ny diffspärr](#)



[Nu kan du beställa Volkswagen Golf GTI Clubsport och Golf R](#)  
[Kostar från 394.900 respektive 474.900 kronor](#)

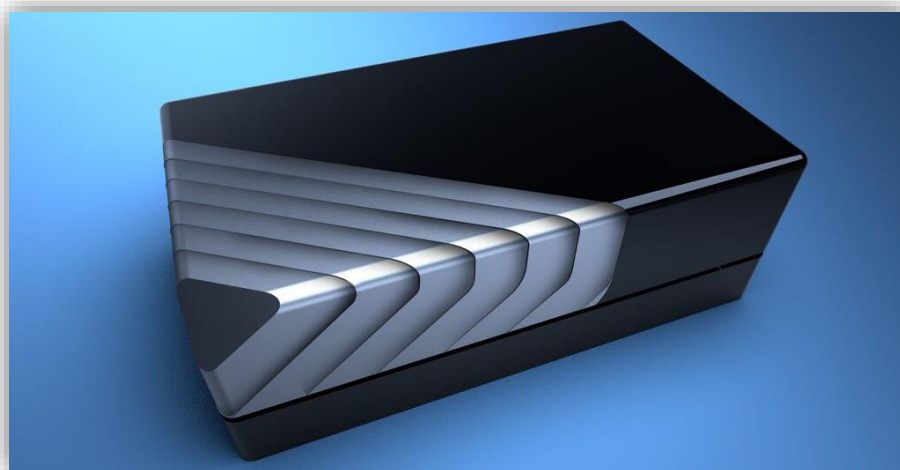


[Nu är den här - nya Volkswagen Golf R](#)  
[Får Drift Mode](#)

## 9. Bygg din egen vätgasbil med hjälp av Toyota.

**PUBLICERAD:** 28 FEB 2021, KL 11:30

**Toyota lanserar en mindre bränslecellsmodul med teknik från nya Mirai. Rent teoretiskt kan du med den bygga din egen vätgasbil.**



*Så här kan Toyotas modul se ut, väger ungefär 250 kg.*

Toyota fortsätter sin satsning mot ett vätgassamhälle. Nyligen lanserades vätgasbilen Toyota Mirai, en bil vi redan hunnit provköra.

Nu ger även Toyota möjlighet för den händige att bygga sin egen bränslecellsbil genom att erbjuda en kompakt modul innehållande en bränslecellsstack, luftsystem, vätgassystem, kylsystem samt en styrenhet – samma teknik som i senaste Mirai.

Sen är det bara koppla modulen till en enhet med motor och batteri, förutsatt att du redan har en tank med vätgas.

Modulen finns i två versioner, en vertikal och en horisontell, och med en effekt på antingen 60 eller 80 kW.

Användningsområdena behöver inte bara gälla fordon. [År 2014 försågs hälften av den brukade elektriciteten](#) hos Toyota huvudkontor i Los Angeles från en vätgasdriven bränslecell. Även Olof Nilsson utanför Göteborg har byggt ett helt självförsörjande hus med hjälp av vätgas.

Sedan tre år tillbaka står märkets nya fabrik för tillverkning av bränslecellsstackar klar. Nya Mirai räknas om den andra generationens bränslecellsbil, och i samband med tredje generationens bilar tror man [tillverkningskostnaden sjunkit så pass att de blir i paritet](#) med vanlig hybridbil. Alltså någon gång i slutet av 2020-talet.

Modulen väger ca 250 kg beroende på utförande och mäter som mest 1,2 meter på längden.

Inget pris är utannonserat men Toyota hoppas kunna börja sälja den mot slutet av våren.

Oavsett det ser vi fram emot er läsares egna vätgasbyggen under sommaren som ni med fördel skickar till oss på redaktionen.





## 10. Tyska handlarna larmar: "Vi har slut på elbilar".

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-02-26, 16:59.

**Kraftiga subventioner har lett till en elbilsboom i Tyskland. Samtidigt brottas tillverkarna med problem i sina leverantörskedjor.**



**Elbilssuget är stort bland tyska bilköpare.** Så stort att landets bilhandlare nu larmar om att deras lager inte räcker till, rapporterar branschtidningen [Automotive News](#).

Nyregistreringarna av elbilar i Tyskland triplades under 2020 till 194.163, enligt [siffror](#) från den tyska transportstyrelsen KBA. Det motsvarar en marknadsandel på 6,7 procent.

**Volkswagen ID.3 låg i topp** tillsammans med Renault Zoe och Tesla Model. Ökningen fortsatte också i januari då elbilsvolymerna mer än dubblades jämfört med januari 2020.

– Det här började inte bara med höjningen av subventionerna till följd av pandemin, snarare började problemen när de statliga subventionerna höjdes i februari förra året", säger Thomas Peckruhn, chef för återförsäljarföreningen ZDK, till Automotive News.

**Pandemin har dock** påverkat tillgången, menar han. Leveranserna av elbilar som exempelvis Volkswagen ID.3 ska ha försenats flera veckor och bilarna "kunde inte levereras till oss i de volymer vi skulle ha velat".

Faktum är att det just nu råder kris i bilindustrin som har [stora produktionsproblem](#) på grund av en brist på datorchip. Det kommer särskilt olägligt för bilhandlare världen över; Mars och april brukar nämligen vara deras starkaste månader, noterar Automotive News.

**Dessutom riskerar** pengarna till landets [saftiga elbilspremie](#) på 90.000 kronor att ta slut. Nyligen förlängdes subventioneringen av elbilar i Tyskland till och med slutet av 2025. Samtidigt har man inte höjt det fasta belopp som sedan tidigare lagts undan för subventionerna och det kan därmed nu ta slut innan dess.

ZDK ska ha uppgett att deras 36.580 medlemmar just nu gör stora investeringar trots Tysklands tuffa ekonomiska läge. Handlarnas vinstmarginaler ska i snitt ligga på 1,2 procent i landet, långt ifrån deras mål på 3 procent.

**ZDK dementerar** också all spekulation om att handlarna beställt för få elbilar med flit eftersom man har sämre vinstmarginaler på dem och för att elbilar behöver mindre service än förbränningsbilar.

– Även om de senaste dieslarna verkligen är i nivå med elbilarna så är det inte sant att vi satsat på förbränningsmotorn. Vi har haft en neutral hållning när det gäller teknik eftersom det är kunden som i slutändan bestämmer vad som vinner, säger Juergen Karpinski, vd för ZDK, till Automotive News.



## 11. Fem bilmodeller som som är kändisarnas favoriter.

Anders Nilsson.

2021-02-26.

**Flashiga bilar med snabba motorer, och dyra specialfunktioner. Många är fördomarna om vilka bilar som är kändisarnas ögonsten, men vilka är egentligen kändisarnas favoritbilar?**



Bilar med dyra specialfunktioner, flashiga och vräkiga bilar med snabba motorer. Det är ofta fördomen man har om bilarna som finns i världskändisarnas garage. Kamux har tittat närmare på vilka bilar som är populära, och det är en stor blandning.

– Något av det bästa med bilbranschen är att det finns en bil för alla. Oavsett om du är ute efter stil, komfort, funktionalitet eller någonting där du kan visa upp dig själv. Kändisarna har liksom oss andra olika tycke och smak, och bevisligen är det inte alltid lyx och uppmärksamhet som är det viktigaste. Med den här listan vill vi visa vilka bilar som passar dig som vill köra som en kändis, säger Karri Kauppila, vd Kamux Sverige.

Här kommer fem bilar som man ska satsa på om man vill köra samma bil som en kändis:



### **Porsche 911.**

En klassisk och stilren bil. Vill man köra runt i en tidlös och lyxig bil, men samtidigt inte sticka ut för mycket är 911 perfekt. Bland annat Rihanna, Bil Gates och Alexander Skarsgård har sedan länge haft en förkärlek till Porsche.



### **Toyota Prius**

Det finns de kändisar som inte vill sticka ut så mycket och ibland prioriterar de miljö och komfort, framför lyx och flärd. Prius är en hybrid och utsågs nyligen till det bästa bilköpet av konsumentorganisationen Car Report. Bland annat Harrison Ford, Cameron Diaz och Leonardo DiCaprio äger en Prius.



### **Audi R8**

Den kända modellen har setts i allt från bilreklam till superhjältefilmer. Exempelvis Iron Man, Marvelkaraktären har en sådan, och så har även skådespelaren Robert Downey Jr, som spelar Iron Man. Andra kändisar som har en en är Laydy Gaga och Kurt Russel.



### **Land Rover**

Klassisk, lyxig och rymlig. Land Rover har haft ett antal kändisar bakom ratten genom åren, och det verkar inte förändras. Bland annat Justin Bieber och Jennifer Aniston har en Land Rover.



## Mercedes G-wagon

Det är en kantig, men samtidigt pampig bilmodell som har gjort sucée hos kändisar i många år. Exempelvis hos familjen Kardashian, där alla syskonen haft ett varsitt exemplar i olika färger. En annan kändis som har en är Megan Fox.

### Relaterade artiklar:



### [Instrumentpanelen – älskad och förbisedd](#)



### [Här är de bästa bilarna 2020](#)



### [Här är de sju kandidaterna som kan bli Årets bil 2021](#)



### [10 bilar som samlare ska köpa nästa år](#)



## 12. Klart idag: Här är modellen som blev Årets Bil 2021.

Anders Nilsson 2021-03-01.

Idag har vinnaren av det prestigefyllda priset som Årets Bil utsetts av en jury bestående av 59 motorjournalister från 22 länder, och det var en kompaktbil som tog hem utmärkelsen.



*Toyota Yaris.*

### ÅRETS BIL 2020

<b>Toyota Yaris</b>	<b>266</b>
Fiat 500	240
Cupra Formentor	239
Volkswagen ID.3	224
Skoda Octavia	199
Land Rover Defender	164
Citroën C4	143

Årets bil är ett av de mest prestigefulla utmärkelsen en bilmodell kan vinna. [Förra året vann Peugeot 208](#) och på förhand fanns det svenska förhoppningar om att [Polestar 2](#) skulle upprepa bedriften som [Volvo XC40](#) lyckades med 2018. Men när de sju finalisterna presenterades, fanns inte den svenska modellen med.

Jury är oberoende som organiseras av nio europeiska biltidningar, totalt 59 biljournalister från 22 länder. Inför finalen fanns det sju bilar som kunde vinna det prestigefulla priset: [Citroën C4](#), [Cupra Formentor](#), nya [Fiat 500](#), [Land Rover Defender](#), [Skoda Octavia](#), [Toyota Yaris](#) och [Volkswagen ID.3](#).

Idag presenterades det vilken modell som utsågs till Årets bil och modellen som drog det längsta strået var Toyota Yaris.

Tittar man på hur de svenska representanterna röstade, hade Jan-Erik Berggren (Expressen), Carl-Johan Lejland (Dagens industri) och Tommy Wahlström (Vi bilägare) olika favoriter: Citroën C4, Toyota Yaris, och Skoda Octavia. Allt som allt gav de svenska journalister flest poäng till Skoda Octavia.

”Vinnaren, Toyota Yaris, tog hem priset tack vare en kombination av goda köregenskaper och en pålitlig och snål drivlina” skriver Carl Johan Lejland på Di.

Det är andra gången som Toyota Yaris kammar hem priset. Första generationen av bilen vann Årets bil år 2000.

På grund av coronapandemin var ceremonin digital i år, egentligen brukar den genomföras på bilsalongen i Geneve.

### Relaterade artiklar:



### [Grundliga testet: Så långt kommer elbilarna](#)



### [Han testar V12-motorn - med ett mynt](#)



### [Klart i dag: Här är modellen som blev Årets Bil 2020](#)

### 13. Nya regler: Fri effekt på elsparkcyklar.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-03-01, 08:56, uppdaterad 2021-03-01, 11:01.

Transportstyrelsen vill ta bort begränsningen av effekten på elsparkcyklar. De vill också göra det förbjudet att köra elsparkcykel på trottoaren.



**I dag får elsparkcyklar** ha större effekt än 250 watt.

– 250 watt är ett ganska svagt fordon. Dagens effektbegränsning riskerar att hindra teknikutvecklingen. Den är också ett hinder för att utveckla trafiksäkrare och mer ändamålsenliga fordon, till exempel med högre batterikapacitet och bättre hjul, säger Pernilla Bremer, utredare på Transportstyrelsen.

**Fartbegränsningen på 20 km/h** blir däremot kvar, enligt de förslag till nya regler för elsparkcyklar som Transportstyrelsen presenterar för regeringen i dag.

Transportstyrelsen vill också att göra det förbjudet att köra elsparkcykel på trottoaren om man inte ha särskilda skäl som fysisk funktionsnedsättning.

– **Vi vill förtydliga** att förare av elsparkcyklar och likande fordon ska följa trafikreglerna för cykel, säger Pernilla Bremer, utredare på Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen föreslår även att möjligheten att cykla på väg med hastighetsbegränsningen 50 km/h och om cyklisten är över 15 år när det finns cykelbana samt att på sikt fasa ut cykelpassager. Första steget är att ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager.



## 14. Transportstyrelsens förslag: Skrota otydliga cykelreglerna.

Publicerad 2021-03-01 kl 11:48. Text Erik Söderholm.

Transportstyrelsen vill rensa upp i reglerna för cyklisterna. Snart kan två relativt nya regler försvinna.



De senaste åren har det dykt upp flera nya cykelregler som även bilister behöver ha koll på. Bland annat har så kallade [cykelpassager](#) införts – något som Transportstyrelsen nu vill ta bort.

I ett första skede vill Transportstyrelsen ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager, men på längre sikt vill myndigheten helt ta bort dem ur vägmärkesförordningen. På så sätt ska det bli enklare och tydligare för alla trafikanter vad som gäller.

**Cykelpassager och** så kallade cykelöverfarter kan i dag användas när en cykelbana korsar en bilväg. Vid en obevakad cykelpassage har cyklister väjningsplikt mot bilisterna, men bilisterna måste ändå köra försiktigt fram till cykelpassagen och ofta kombineras cykelpassagen med ett övergångsställe där bilisterna ändå har väjningsplikt mot gående.

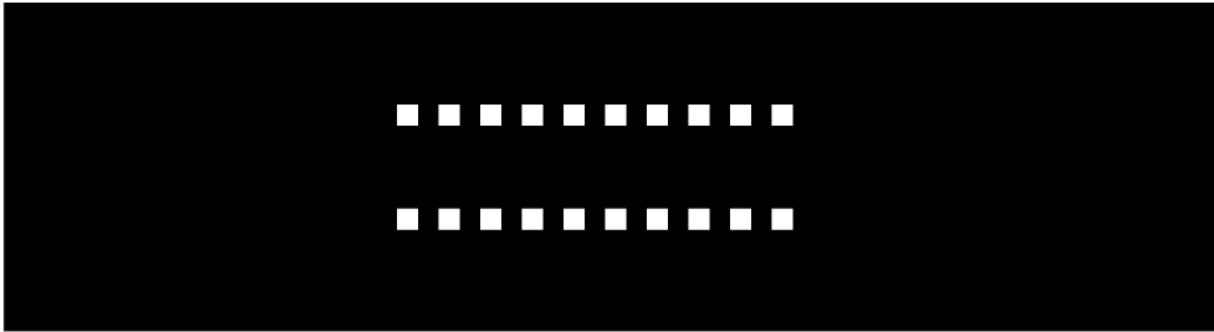
Vid en cykelöverfart ska istället bilisterna väja för cyklisterna. Det är alltså cykelpassagen, där cyklisterna har väjningsplikt, som [Transportstyrelsen nu vill ta bort](#). ”En avsikt med förslaget är att påskynda en övergång till cykelöverfarter”, skriver myndigheten.

**Sedan några år** får cyklister även använda körbanan trots att en cykelbana finns i närheten. Det får göras om hastigheten på bilvägen är 50 km/tim eller lägre, men även annars om det är ”lämpligt med hänsyn till färdmålet läge”. Det sågs som ett stort steg för cyklisterna eftersom cykelbanan inte alltid är lika välunderhållen som bilvägen.

Även den regeln vill Transportstyrelsen nu ta bort. Att ta bort regeln kommer ”skapa tydlighet kring var cyklisterna ska framföra sitt fordon”, enligt Transportstyrelsen, och det påstås också ge högre trafiksäkerhet för cyklisterna.

# Cykelpassage

**Cyklister** har väjningsplikt mot bilister  
Märks ut med punkter i vägbanan



# Cykelöverfart

**Bilister** har väjningsplikt mot cyklister  
Märks ut med punkter i vägbanan, särskild skylt och väjningslinje för bilister



**Myndigheten erkänner** att det nya förslaget kan upplevas som en nackdel för cyklisterna eftersom de får mindre valfrihet. Men tanken är också att "synliggöra behovet av att förbättra infrastrukturen för cykel". Dagens regler riskerar att göra trafikanterna osäkra, enligt Transportstyrelsen.

"Generellt ska en cyklist cykla på en cykelbana. Men enligt dagens regelverk finns möjlighet för cyklister att nyttja körbanan i större utsträckning. Det skapar otydlighet, osäkerhet och riskerar att dölja behovet av utökad cykelinfrastruktur", skriver myndigheten.

Läs också: [Fritt fram för cykel på bilväg](#)



Erik Söderholm



*I dag för cyklister använda körbanan även om det finns en cykelbana, under vissa förutsättningar. Den regeln vill Transportstyrelsen ta bort.*

**Relaterade artiklar:**



**[Stopp för nya cykelregeln: "Otroligt märkligt beslut"](#)**

[Att cykla mot enkelriktat på vissa gator skulle ge bättre framkomlighet. Men nu stoppas försöket av Transportstyrelsen.](#)

## 15. Alfasud var rolig och intressant – men dödsdömd.

Publicerad 2021-02-28 kl 6:58. Text Calle Carlquist.

### BACKSPEGELN

**Alfasud var en av de tre mest tekniskt intressanta bilar som dök upp under 1970-talet, enligt Calle Carlquist.**



**Ni får ursäkta om ni** läst följande mening av denne skribent i något tidigare sammanhang, men den är fortfarande sann: 1970-talets tekniskt sett mest intressanta småbilar – oavsett deras övriga fel och förtjänster – hette Volvo 343, Citroën GS och Alfasud.

Volvon hade sin remdrift och De Dionbakvagn, Citroën sin form, sin instrumentering och sin fjädring och i Alfasud fanns i kompakt format allt som tillfredsställde en bilentusiast: boxermotorn, de centralt placerade skivbromsarna, linjeföringen, namnet och så de enastående köregenskaperna.

**De flesta vet** att Alfasudproduktionen startade 1971 som en statlig satsning för att ge det fattiga södra Italien en injektion. Österrikaren Rudolf Hruska var projektledare och fabriken placerades i Pomigliano d'Arco, strax nordost om Neapel.

Anställningssuget var enormt, 120 000 personer sökte de 16 000 jobb regeringens pengar hade skakat fram för att få fart på Alfasud.

**För bilens nätta**, karaktäristiska former stod förstas Giorgetto Giugiaro. Man behövde knappt ändra ett streck på dem under Alfasuds levnad till 1983. Strax före slutet, 1982, kom äntligen den halvkombilucka bak som nog borde ha funnits från början. Drygt 893 000 exemplar byggdes av grundmodellen och drygt 121 000 exemplar av den snygga Sprint som levde 1976-89.

Den slanka tvådörrarskombin Giardinetta utvecklades ur tvådörrarsmodellen Alfasud TI (debut 1973). Giardinetta hade på italienskt manér elegant trägolv i lastutrymmet och svalde det mesta, men byggdes i bara knappt 6 000 exemplar 1975-82.



I **Vi Bilägare 7/1981** testades Alfasud 1,5 GL – ännu med den lilla bagageluckan – mot tre tuffa konkurrenter: Saab-Lancia 600 GLS, Honda Civic 1300 och Mazda 323 SDX. Alfans kostade 41 900 kronor, Saab-Lancia hela 47 900, Honda 37 400 och Mazda 42 200.

”En bil för entusiaster” löd slutomdömet, sedan Alfasud fått högsta betyget fem för Kör-egenskaper och fyra för Förarplats och Prestanda. ”Även om konkurrenterna har utvecklats sedan den här modellens debut är den viktigaste skillnaden att det känns sportigare i en Alfasud. En bil med egen stil har fått en ny chans”.

**Modellens beramade** (och ständigt omtjatade) rostproblem förbigicks i en bisats: ”Om vi antar att rostproblemen är ur världen – det bör de vara med de insatser som gjorts – så bör vi också kunna räkna med att andrahandsvärdet blir lite bättre än tidigare.”

Det kanske det blev men Alfasud var dödsdömd i alla fall och ersattes av Alfa Romeo 33 under 1983.





**Calle Carlquist**

**Läs mer om:**



**"Jag drogs som hypnotiserad till Alfa Romeo GT"**

Alfas snygga allrounder har alla kvaliteter en keeper ska ha.



**Alfa Romeo 147 GTA var den klassiska sexans sista skrik**

70 000 dyrare än Golf GTI och uselt andrahandsvärde – det är bara att slå till!



**Svenskt pris på Alfa Romeo Giulia GTA – så dyr blir specialmodellen**

Klassiskt modellnamn gör comeback med extrem prislapp – men då ingår flera roliga detaljer.



**Quiz: Vad vet du om Alfa Romeo – egentligen?**

Avancerad kunskapskoll på Alfa Romeo – vad kan du om Milanos stolthet?

## Klassiker

### 16. Storkrabban - Austin 3-litre.

Publicerad 2021-02-27 15:19.

Text Mårten Carlsson.

#### FÖRSTORING

**När trenden gick mot allt mindre bilar slog småbilstillverkaren Austin till med en riktigt stor bil!**



Austin är ju mest kända för att ha gjort en lång rad småbilar, men det har inte alltid varit så.

I begynnelsen gjorde man en hel del stora och pampiga modeller innan den lilla Seven kom till.

Efter kriget hade man också en serie stora bilar som A120 Sheerline och A135 Princess. Lyxiga bilar med prestige, men några kassakor var dom inte.

Det blev istället de framgångsrika småbilarna som A30/35, A40, hundkojan givetvis och 1100/1300 - alltså ADO16.

I början av sextioalet gjorde BMC en hel del projekt tillsammans med Bentley, man hade planer på en slags mellanklassbentley baserad på BMC-bitar.

Alla dom projekten och stickspåren mynnade till slut ut i Vanden Plas Princess 4R med Rolls-Roycemotor.

## MOTORNYTT

Men man släppte inte helt planerna på en lyxig storbil. Man hade ju den geniala ADO16 plattformen som kom 1962 och kom få smeknamnet Landkrabban.

På typiskt Alec Issigonis vis - ett hjul i varje hörn, kompakt men rymlig, plant golv och hydrolasticfjädring.

Skulle den kunna göras några nummer större? En storkrabba?

Det var inte helt enkelt, när man var klara med den modifierade plattformen var det inte mycket av Issigonis tänk kvar av den. Han var själv väldigt mycket emot idén med den nya stora Austinen.

Den fick också ett eget ADO-nummer ADO61 - som inte kom att delas med någon annan modell inom BMC.



Men först genomgick den nya ADO61 ett par identitetskriser - skulle det kanske bli en Vanden Plas?



Eller en Wolseley?



## MOTORNYTT

Den första prototypen stod klar redan 1963, men det dröjde ända till 1967 innan man tyckte den var klar för pressvisning under namnet Austin 3-litre.

Under resans gång hade man utvecklat en större plattform att göra den på - ADO17, alltså Austin 1800. Från den kom man att lyfta över en hel del teknik till ADO61.

För att få plats med den stora treliterssexan - som var en beprövad gjutjärnsklump från femtiotalets tidigare hälft, fick man göra storkrabban bakhjulsdriven.

Bilen red på BMC:s unika Hydrolasticfjädring såklart, men med tillägget av ett hydrauliskt nivåregleringsystem bak.



På de tidiga pressbilderna från 1967 hade den moderna rektangulära strålkastare. Drygt 100 bilar med dessa lampor kom att ingå i ett slags testprogram för utvalda kunder.

När den slutliga 3.litre kom i produktion under 1968 ändrades det till vanliga dubbla lyktor.



## MOTORNYTT

På insidan fanns gott om blankpolerat trä som sig bör och - vinylklädsel! Skinn fanns inte på listan alls.

Trestegad utomat eller fyrväxlad manuell låda med golvspak fanns at välja på.

Austin 3-litre var 471 centimeter lång, en halvmeter längre än kusinen Austin 1800. På brittiskt vis ganska smal om midjan - 171cm och hjulbasen mätte 290cm.

Hur mottogs den då?

Vid premiärvisningen som sköttes av självaste Raymond Baxter möttes den av artiga applåder och en pinsam tystnad...

Vad man såg var i stort sett inget annat än en uppblåst Austin 1800. En bil i executivesegmentet som inte ens hade skinnklädsel och saknade all form av elegans och flärd.

Den fick dock beröm för sin komfort och väghållning, materialen i interiören var av hög kvalitet men detaljer och finish var det lite sådär med.

Motorn var gammalmodig, törstig och upplevdes som orkelös i den tunga bilen som vägde över 1500 kilo.

En halvhjärtad marknadsföring gjorde inte saken bättre, men om inte det räckte så skulle det snart bli värre.

Den var ju tänkt att ta kampen med de stora bilarna som Ford Zodiac, Rover P5 och P6, Triumph 2000 och liknande.

Vid tiden för Storkrabbans ankomst slogs BMC ihop med Leyland - det innebar att de flesta modeller den var tänkt att konkurrera med nu fanns i huset.

Austin 3-litre var dömd att misslyckas redan från början.



Försäljningen blev katastrofalt dålig från första stund. Storkrabban gick kräftgång ända tills den fick försvinna i tysthet i maj 1971.

Då hade man byggt 9992 stycken av den och den fick aldrig någon efterträdare.

Den var föråldrad vid premiären och det visste man om, och det fanns planer på att utveckla och modernisera den. Man såg en potential i den för det.

Men man var bakkunden av det faktum att de nya bilarna som kommit in genom Leyland var bättre och modernare. Och framförallt - såg bättre ut.

Bilar som Rover P6, Jaguar XJ6, Triumph 2000 fick ta över rollerna för framtiden.

En viss popularitet nådde den dock för kommersiellt bruk. En hel del byggdes om till ambulanser, begravningsbilar och limousiner.

Genom Crayford kunde man även få den som herrgårdsvagn.



# BILSPORT

## 17. Gotland Ring blir längsta banan i världen.

Text: Joakim Nyberg.

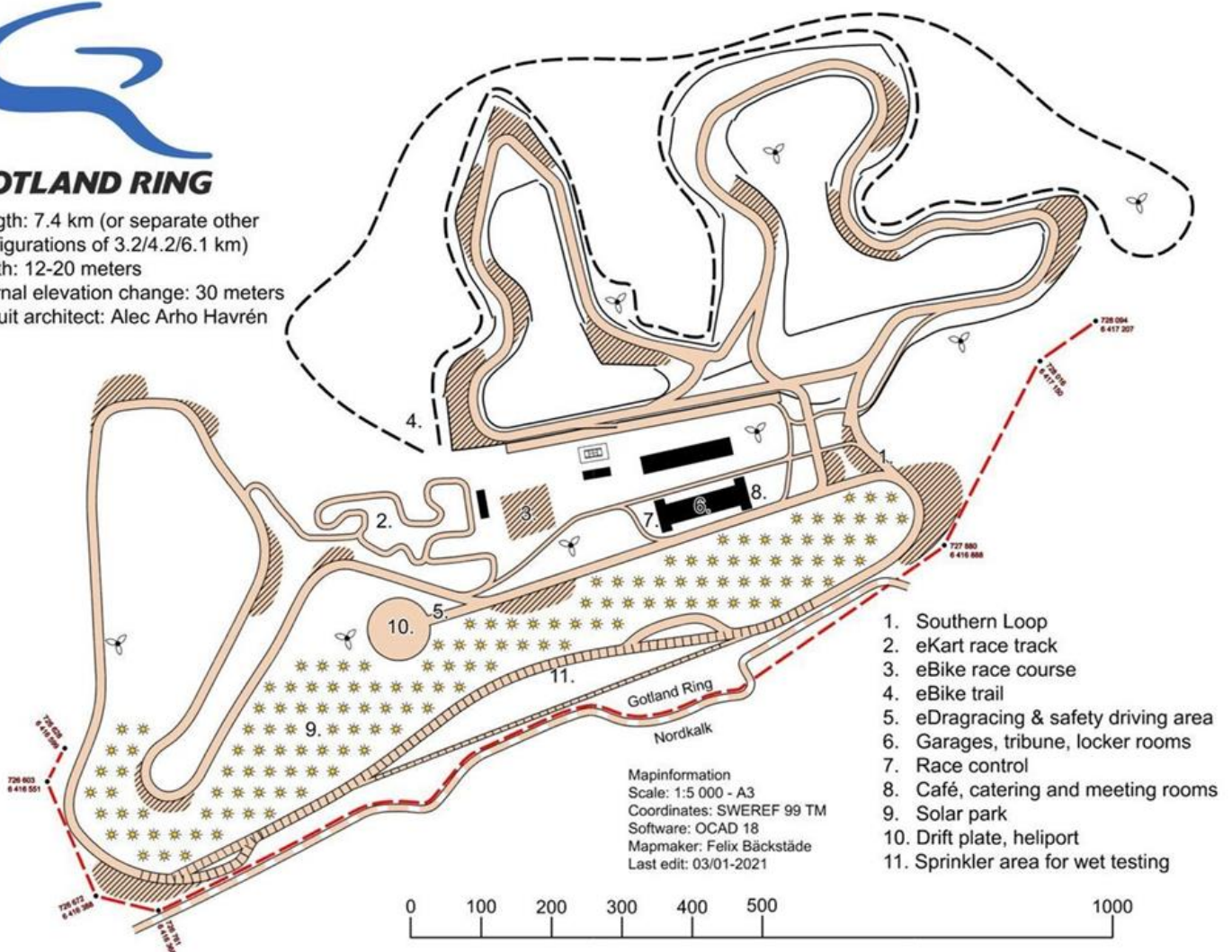
Publicerad: 2021-02-26 kl 07:11.

Gotland Ring bygger ut och mer än fördubblar den totala banlängden. Banan, som ligger i ett gammalt kalkbrott på norra Gotland, fokuserar på återvunna material och klimatsmarta energikällor för att på ett ansvarsfullt sätt kunna fortsätta med racing. Bilsport har fått en exklusiv förhandstitt!



### GOTLAND RING

Length: 7.4 km (or separate other configurations of 3.2/4.2/6.1 km)  
Width: 12-20 meters  
internal elevation change: 30 meters  
Circuit architect: Alec Arho Havrén



Klimatsmart med inspiration från Nordschleife. Ska man sammanfatta satsningen som just nu är under uppbyggnad på Gotland Ring i en mening så är det så den ser ut.

Banan, som ligger i ett gammalt kalkstensbrott drygt fyra och en halv mil norr om Visby, satsar på elektrifieringen av motorsport och återvunna material. Vid besöket hade snön som under de senaste veckorna dragit in över Gotland precis smält bort över natten. Vägen in till anläggningen slingrar sig fram mellan tallarna och är då och då täckt av is som ännu inte gett upp. Snart ser jag Alec Arho Havréns BMW i3s i backspeglén.

Alec är vd på Gotland Ring och arkitekten bakom banan. I ryggen har han själv ett antal 24-timmarslopp på Nürburgrings Nordschleife och även erfarenhet av touring- och formelbilar. Vi parkerar och går till motorbanans ensamma byggnad för att möta Stefan Isaksson, ordförande i Gotland Ring Motorsport Club. Med utbyggnaden av banan hoppas de att med en klimatneutral anläggning kunna hjälpa till att utveckla den elektriska motorsporten.

### **Längst i världen!**

Den totala banlängden på 7,4 km kommer att göra Gotland Ring till världens längsta bana med modern säkerhetsstandard, 400 meter längre än Circuit de Spa-Francorchamps. Med höjdskillnader på upp till 30 meter kan förare förvänta sig en hel del blinda krön.

Banan kan också delas upp vilket möjliggör flera olika aktiviteter parallellt. Totalt finns fyra olika konfigurationer från 3,2 till 7,4 km.

Omkring hela området syns vindkraftverk. Dessa ägs inte av Gotland Ring men har fått byggas på området för att utnyttja hela markens potential. Alec berättar att det även planeras för en stor solcellspark inuti den nya Sydslingan.

— Tillsammans med våra solpanelpartners ska vi bygga en anläggning på 20 megawatt. Det är ett bra sätt att utnyttja det annars "döda" området innanför banan, säger Alec.

Vindkraftverken och solpanelerna kommer tillsammans producera mer el än motorbanan med kringutrustning gör av med, något som Alec ser som positivt för gotlänningar som får ren el till sitt nät.

### **Återvinning vägen till vinst**

Även vid banbygget ägnas många tankar åt miljön. Gamla transportband och restmaterial från markägaren och kalkindustrin Nordkalk återanvänds för att göra FIA-godkända däckbarriärer och fylla avåkningszoner för att sakta ner fordon som kör av. Banan är också till viss del utformad för att gynna naturen och djurlivet.

— Vi har en bullervall i den sydligaste kurvan som ska anpassas så att backsvalor kan häcka där. Insidan av samma kurva ska fyllas med material som sandbandbin trivs i, säger Alec.

Att göra sporten miljövänligare är viktigt både för Gotland Ring och den tillhörande klubben. Alec menar att motorsporten ofta får oförtjänt mycket smutskastning i klimatdebatten. Han vill visa att det finns de som är villiga att arbeta för bättre lösningar.

### **Förarlösa tester**

Även om det är racing Alec brinner för så är företagsevent och biltester en viktig del av att driva en motorbana. Utbyggnaden öppnar upp för fler tester. Han ser möjligheter att testa självkörande bilar i autobahnastigheter på ett säkert sätt längs Sydslingans långa rakor.

— FIA-barriärer och avåkningszoner skapar en väldigt säker omgivning för förarlösa bilar i höga hastigheter. Om den kör av så kör den av, det gör inget, säger Alec Arho Havrén.

### **Inspiration från Nordschleife**

Namnen Nord- och Sydslingan kanske drar tankarna till Nürburgring? Alecs förhoppning är att mer än namnet gör det. Banans layout hämtar nämligen mycket inspiration från den legendariska Nordschleife.

Under ett tillfälle tittar solen fram mellan de mörka molnen. Trots att banan ännu saknar asfalt tar vi det som ett tecken på att det är dags för ett varv runt den nya Sydslingan. I varsin bil åker vi sakta fram över den steniga grunden. Över telefon förklarar Alec att målet är att skapa en upplevelse som skiljer sig från de moderna banorna som han ofta tycker är alldeles för sterila.



*KÖRA I BLINDO. Uppför den här backen ska förare sikta till vänster om vindkraftverket för att hamna på rätt linje.*

När vi åker nerför backen Havsörnen förstår jag vad han menar. 30 meter rakt ner i ett gammalt kalkbrott. Nej, det ser man inte på Yas Marina eller andra Tilke-banor. Något sug i magen blev det inte just den här gången. När asfalten är lagd och hastigheten är en annan lär höjdskillnaderna däremot kännas en hel del.



*DOSERAD KURVA. Alec Arho Havrén visar linjen genom "Tarmokarusellen" som ska få en lutning på 10 grader.*



*HAVSÖRNEN. Backen ner i det gamla kalkbrottet har fått sitt namn efter havsörnarna som brukar flyga ovanför.*

Sydslingan kompletterar Gotland Rings tidigare tekniska karaktär med långa rakor och svepande kurvor där full gas krävs för att sätta en bra varvtid. En helt egen karusell kommer banan också få. En doserad vänstersväng med 10 graders lutning. Till skillnad från den tyska förebilden kommer den gotländska karusellen vara asfalterad och inte gjord av betong.

### **Siktet på långlopp**

Då bygget är klart kommer den långa banan att öppna upp för tävlingar som vanligtvis inte ses i Sverige, menar Stefan Isaksson.

— Vårt mål är att skapa en serie med sex tävlingar per år med olika bankonfigurationer. I år är planen att ha tre tävlingar, säger han.

Gotland Ring GPe Open, som tävlingarna ska heta, kommer köras i form av fyratimmarslopp där alla deltagare kör på samma sorts däck från tillverkaren och huvudsponsorn Nankang. Både Stefan och Alec hoppas att tävlingarna öppnar upp för ett större intresse för Gotland Ring, som tidigare varit delvis drabbat av sin plats. Alec berättar att många upplever att det är omständligt att resa till banan på grund av att den ligger på en ö. Detta har de dock tagit åt sig av och kommit fram till lösningar som gör det enklare och billigare för entusiaster att boka resor till Ringen.

— Det är inte ett så stort problem att åka till Gotland som många tror och tillsammans med Idrottens Ö har vi nu ett enkelt system för idrottsresor till ön, säger han.

Med långloppsserien hoppas Alec och Stefan att Gotland Ring ska fungera som ett mini-Nürburgring för både racingsugna svenskar och européer. Vi kan inte annat än hoppas att deras målbild blir verklighet. Gotland Ring har siktet inställt på nyöppning i slutet av maj i år.

## 18. Rallyikonen Hannu Mikkola har gått ur tiden.

MATTIAS RABE.

PUBLICERAD: 28 FEB 2021, KL 10:23.

Hannu Mikkola, en av de stora inom rallysporten, har gått bort efter en tids sjukdom.



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

Finland har under flera årtionden fostrat många mycket framgångsrika rallyförare. En av de mest framgångsrika var Hannu Mikkola som i fredags tyvärr gick bort i cancer vid en ålder av 78 år.

Hannu Mikkola vann, efter en rad andra- och tredjeplatser åren innan, världsmästerskapet i rally 1983 efter fyra delsegrar, bland annat i Svenska rallyt. Världsmästare blev han när han körde för Audi, något han gjorde från 1981 fram till 1987. Bilen på bilden ovan är dock den Audi quattro A1 som Mikkola körde under 1982 års säsong då han och hans kartläsare, svensken Arne Hertz, slutade som totaltvåa ([bilen var till salu för några år sedan](#)). De båda följdes åt under många framgångsrika år.

Här ses Hannu Mikkola och kartläsare Arne Hertz under Midnattssolsrallyt 2012.

Hannu Mikkola tävlade för många olika biltillverkare genom åren, inte bara Audi. Han körde många år för exempelvis Toyota och Mazda, men även för Ford och Fiat.



**SLUT**