



Gaz 12 1950–59.

1. Volvo mer hållbart än Tesla.
2. Volvo bygger egna snabbladdare i Italien.
3. Volkswagen miljardsatsar i Northvolt.
4. Så ska Cupra Born konkurrera med VW-syskonen.
5. General Motors satsar på ny batterikemi.
6. VAG satsar på gemensamt batteri.
7. Danmark vill att EU beslutar om bensinförbud.
8. Bensinbilen kräver 460 gånger mer råmaterial än elbilen.
9. Mercedes återkallar GLC och C-klass för brandrisk.
10. Två nya elbilar från MG.
11. Opel Manta återuppstår.
12. BMW-ägda Mini blir helelektriskt senast 2030.
13. Nya BMW M4 har fler hästkrafter än beräknat.
14. Chieftain presenterar nytt Range Rover-bygge.
15. Kia EV6 har 50 mils räckvidd.
16. VoxelFlow gör bilen mer reaktionssnabb.
17. Så skadliga är bränslevärmare för miljö och hälsa.
18. En bil ska ha tygklädsel.
19. Eunos Cosmo – framtidsbilen.
20. Volvo Museum firar P1800.
21. De Soto efter De Soto.



1. Volvo mer hållbart än Tesla.

Anders Nilsson 2021-03-15.

Tesla har sedan fyra år tillbaka ansetts som det mest hållbara varumärket inom bilbranschen, men nu är Volvo i topp visar nya siffror från en studie med 23 000 personer.



En ny studie från Sustainable Brand Index mäter hur drygt 23 000 svenskar uppfattar cirka 400 olika varumärken inom hållbarhet, och det är [Volvo](#) som är tillbaka i topp när det kommer till bilbranschen.

LÄS MER: [Officiell: Volvo C40 Recharge](#)

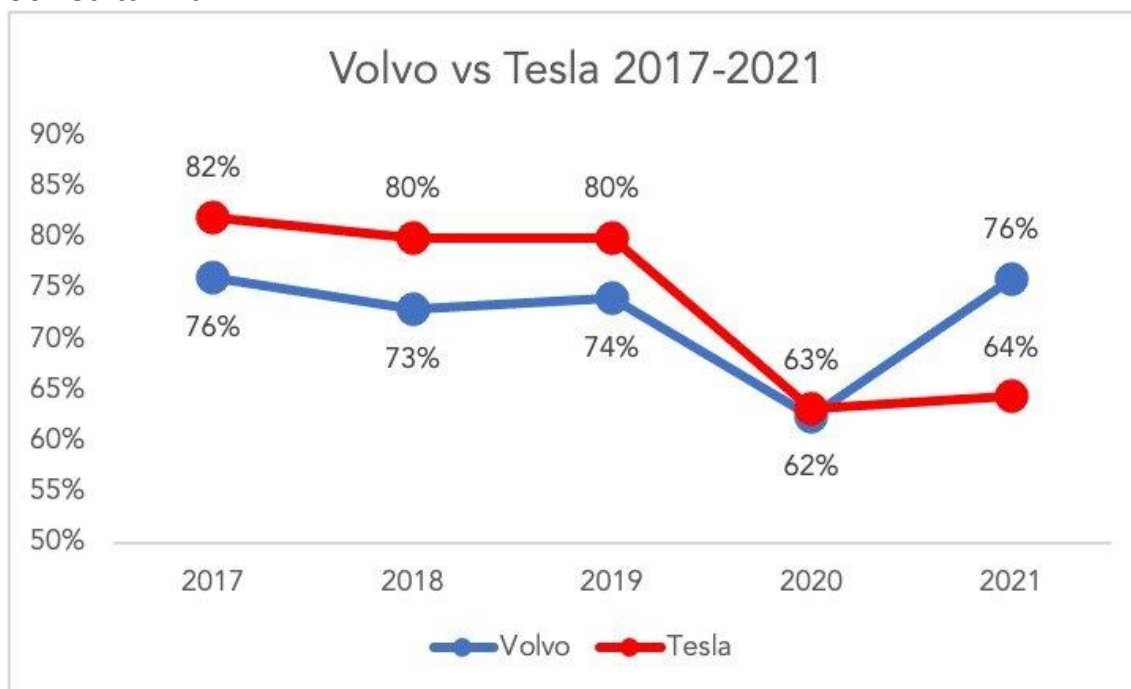
Genom åren har Volvo med god marginal ofta varit i topp i bilbranschen, tack vare sitt ordentliga fokus på säkerhet. 2017 klev [Tesla](#) in på scenen och tog allt rampljus. Den amerikanska elbiltillverkaren har sedan dess imponerat på svenskarna genom en kombination av prestige och miljö. Dock har det blivit ändring till i år. Volvo uppfattas nu som mest hållbart i branschen, och inte enbart på grund av företagets säkerhetstänk.

LÄS ÄVEN: [Volvo uppdaterar flera modeller](#)

– Volvo med VD Håkan Samuelsson i spetsen har under senare år blivit tydligare med sina ambitioner kring omställningen till elfordon. Det verkar ha gett tydlig effekt bland svenskarna. Även satsningen på Polestar, som egentligen är ett separat varumärke, kopplas av många svenskar ihop med Volvos hållbarhetsarbete, säger Erik Elvingsson Hedén, grundare av Sustainable Brand Index.

Bland annat har Volvo sedan tidigare meddelat att av totalförsäljningen 2025, ska hälften vara elbilar och hälften laddhybrider. Fem år senare, 2030, ska Volvo bli ett renodlat elbils- märke. Även om de "vann" sin bransch, så placerade de sig totalt på plats 15 i studien.

Allt som allt ansågs Coop som det mest hållbara varumärket, följt Ikea, ICA, Änglamark och Saltå Kvarn.



Här de mest hållbara varumärkena inom bilbranschen. Totalranking inom parentes:

Volvo	(15)
Tesla	(24)
Toyota	(81)
Kia	(149)
BMW	(203)
Audi	(214)
Volkswagen	(232)
Skoda	(239)
Mercedes-Benz	(240)
Nissan	(296)
Renault	(365)
Fiat	(369)



Anders Nilsson

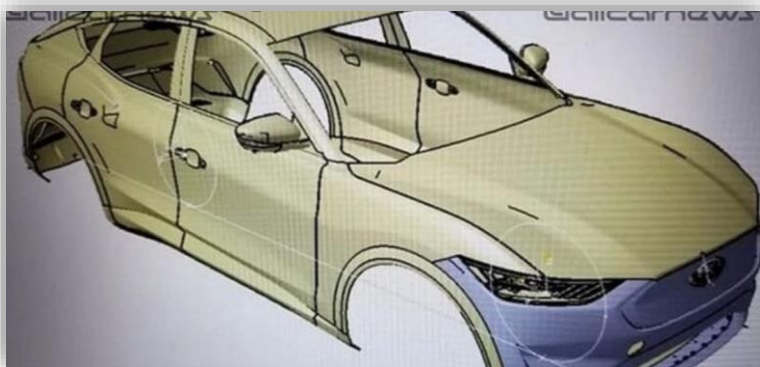
Relaterade artiklar:



[Nya Volvo XC60 T8 vässas av Polestar](#)



[PG Gyllenhammars attack mot Volvo](#)



[Ford i Sverige: Våldigt stort hemlighetsmakeri](#)



[Volvo Polestar bland Wards 10 bästa motorer](#)

2. Volvos överraskande besked: Bygger egna snabbladdare – i Italien.

Publicerad 2021-03-15 kl 16:57.

Volvo kom med ett överraskande besked vid lanseringen av elbilen C40 Recharge. Ett nätverk av snabbladdare ska byggas – men bara i Italien.

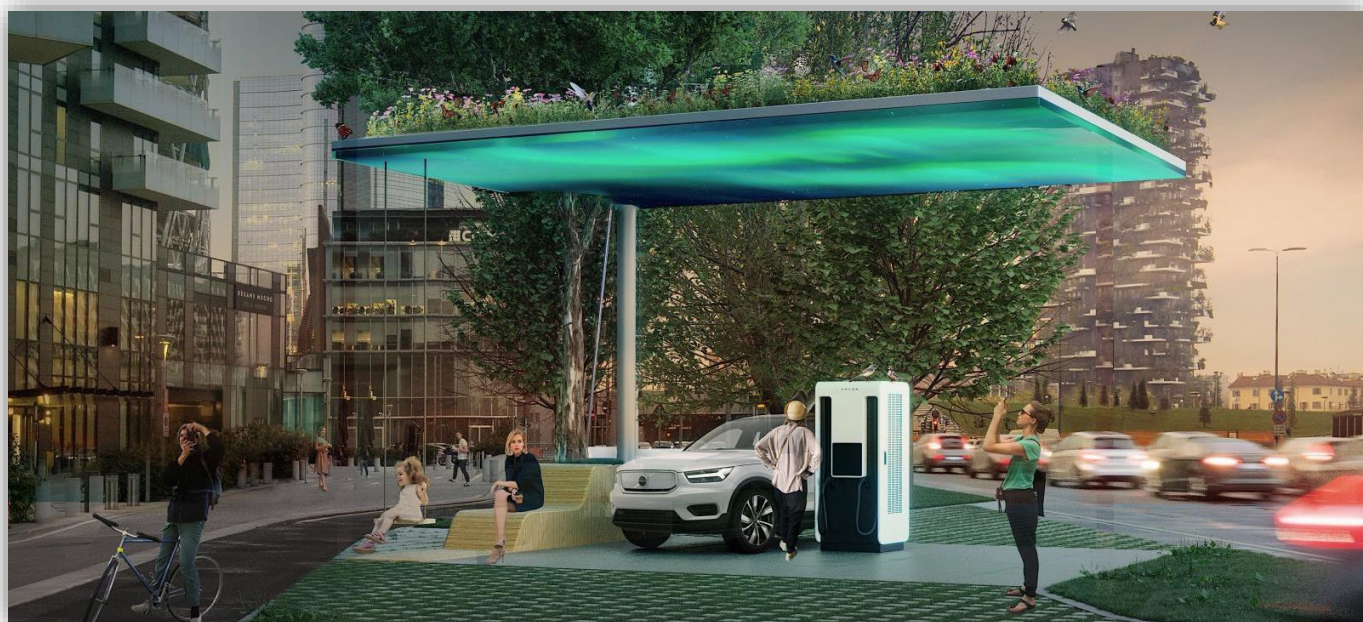


Volvo ligger efter konkurrenterna när det gäller laddnätverk för de nya elbilsmodellerna. Tesla har ett helt eget nätverk av snabbladdare och flera konkurrenter är delägare i Ionity som i nuläget har 22 snabbladdare längs svenska vägar, och ytterligare en under konstruktion.

Hos Volvo och syskonmärket Polestar finns inget eget laddnätverk och inget av märkena är heller delägare i Ionity, så att ladda där blir relativt dyrt.

Både Volvo och Polestar har tidigare hintat om att någon form av laddnätverk kan vara på gång, och nu verkar det bli verklighet – men än så länge bara i Italien.

Vid den regionala lanseringen av nya Volvo C40 Recharge på den italienska marknaden avslöjades planer på att börja bygga ett eget nätverk av snabbladdare längs italienska motorvägar. Initiativet kallas Volvo Recharge Highways och görs i samarbete med Volvos italienska återförsäljare.



De säljare som har lokaler nära stora motorvägar kan sätta upp snabbladdare som drivs av förnybar energi och som har en laddeffekt på 175 kW. Laddarna blir öppna för alla märken. I nuläget finns planer på 30 laddplatser och 25 av dem ska vara klara mot slutet av sommaren.

En laddstation verkar dock i nuläget bestå av två laddpunkter, så det blir inga stora laddstationer. Det är inte klart vad laddningen kommer kosta eller om den blir billigare för Volvoägare.

Volvo har identifierat Italien som en marknad där laddinfrastrukturen behöver en "push" för att elbilsförsäljningen ska öka. I nuläget finns inga motsvarande planer för andra länder, åtminstone inte offentligt. Det är oklart hur ett motsvarande nät skulle kunna se ut i Sverige eftersom Volvo nu valt att [säga upp avtalet](#) om försäljning av nya bilar hos Bilia, men samtidigt själva [köpt upp återförsäljaren Upplands Motor](#).

Vi söker Volvo för en kommentar.

Läs också: [Snabbladda hos Ionity – 200 procent dyrare än hos Tesla](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Tesla planerar 21 nya Superchargers längs svenska vägar](#)
[Nästan hela det svenska vägnätet ska täckas in under året.](#)



[Ionity har två nya snabbladdare för elbilar på gång i Sverige](#)
[Laddnätverket Ionity bygger just nu två nya elbilsladdare längs svenska vägar.](#)

3. Volkswagen miljardsatsar i Northvolt – här är nya batteriplanerna.

Publicerad 2021-03-15 kl 16:38.

Text Erik Söderholm.

Volkswagen investerar 120 miljarder i svenska batterifabriken Northvolt, och ska bygga ytterligare fem jätteanläggningar i Europa. Dessutom blir det fler snabbbladdare.



Volkswagen har presenterat flera viktiga nyheter om batterier till kommande elbilsmodeller på ett digitalt event under måndagen. Det följer en trend som startades av Tesla, nämligen att bryta ut batterinyheter till ett särskilt event.

Viktigast för svenska bilköpare är att Northvolt får en order på motsvarande 120 miljarder kronor under en tioårsperiod för att bygga ut batterifabriken i Skellefteå. Northvolt ska bli VW-koncernens ”ledande strategiska leverantör av premiumbattericeller”.

Än så länge är det inte klart hur många nya jobb det kommer innebära. Volkswagen ska även öka ägandet i Northvolt som kallar VW-koncernen för en ”nyckelinvesterare”. Beskedet får till följd att eldrivna VW-modeller med start 2023 kan få batterier byggda av Northvolt.

– Vi kommer fortsätta jobba hårt för att kunna förse dem med de grönaste batterierna på planeten när de snabbt ökar sin tillverkning av elfordon, säger Northvolts vd och grundare, Peter Carlsson, i ett pressmeddelande.

”Vi kommer jobba hårt för att kunna förse Volkswagen med de grönaste batterierna på planeten”



Northvolt Ett i Skellefteå ska byggas ut och tillverka fabriker för många av VW:s elbilar.

Sex stora batterifabriker

Volkswagen har planer på totalt sex batterifabriker i Europa med en årlig produktionskapacitet på 240 gigawattimmar. Samtliga ska byggas tillsammans med olika partners. Förutom Northvoltfabriken i Skellefteå handlar det bland annat om en batterifabrik i tyska Salzgitter.

Genom att skala upp produktionen hoppas VW kunna sänka tillverkningskostnaden för ett elbilsbatteri till långt under 100 euro per kilowattimme. Ny teknik för cellerna ska också mer konkurrenskraftiga batterier.

– **Vi siktar på att** minska kostnaden och komplexiteten för batterierna och samtidigt öka dess räckvidd och prestanda, säger Thomas Schnall, styrelseledamot i VW-koncernen med ansvar för teknologi.

En intressant detalj är att Volkswagen kallar fabrikerna för ”gigafabriker” i sitt eget pressmaterial. Det är en term som Tesla annars använt för sina batterifabriker.



Nyheterna presenterades av bland andra koncernchefen Herbert Diess.



Northvolt Zwei är en batterifabrik i tyska Salzgitter.

Nya snabbladdare

Förutom själva batterierna är också snabbladdning en viktig punkt för elbilsköparna. Volkswagen vill driva 18 000 publika snabbladdningspunkter längs europeiska vägar 2025. Det ska göras tillsammans med partners som exempelvis Ionity, men Volkswagen ska även samarbeta med oljefjätten BP samt två elbolag för att bygga och driva snabbladdarna.

Läs också: [Teslachefens plan: Här byggs nya fabriken – på bara ett halvår](#)

Snabbladdarna som byggs med BP ska främst hamna i Tyskland och Storbritannien, och de laddpunkter som byggs med elbolagen hamnar i Spanien och Italien. Det verkar alltså inte finnas några planer på nya snabbladdare i Sverige förutom de som byggs och drivs av Ionity, där Volkswagen är delägare.

5 000 jobb bort?

Men allt är inte guld och gröna skogar. Den stora satsningen på eldrift gör att mellan 4.000 och 5.000 arbetstillfällen kommer försvinna inom koncernen, uppger [Reuters](#) och [Handelsblatt](#).

Beskedet innebär inte att Volkswagen kommer varsla de anställda om uppsägning. Förhoppningen är att minska arbetsstyrkan genom naturliga avgångar samt genom anställningsstopp i alla kategorier utom elbilar, digitalisering och utveckling av battericeller fram till slutet av 2021.

Läs också: [Så ska Northvolt nå magiska batterigränsen](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:**Northvolt satsar på litiummetallbatterier**

Knyter till sig startupen Cuberg som ska producera nästa generations elbilsbatterier med upp till 70 procent mer räckvidd.

**Volkswagen planerar egen Gigafactory**

Ska följa Teslas exempel och bygga egen batterifabrik för att bli ledande inom elbilar.

**Northvolt om magiska batterigränsen: 100 dollar per kilowattimme**

Passar även på att hylla Teslas nya teknik: "Den är superimponerande."

**Northvolt tecknar miljardavtal med BMW**

Svenska batteritillverkaren Northvolt har tecknat ett avtal med tyska BMW värt två miljarder euro. Från och med 2024 ska batterierna tillverkas och levereras från Northvolts tänkta fabrik i Skellefteå.

4. Så ska Cupra Born konkurrera med VW-syskonen.

PUBLICERAD: 16 MARS 2021, KL 13:44.

Prestanda och kanske till och med en slags omkörningsknapp för snabbare acceleration vid behov. Cupra satsar på prestanda för att särskilja sin elbil Born från syskonen Volkswagen ID.3, ID.4 och Skoda Enyaq.



Knappen "push-to-pass" används inom bland annat IndyCar för att få mer kraft och snabbare acceleration under en kort period, till exempel vid en omkörning.

Något liknande ska Cupra använda när de lanserar sin nya elbil Born senare i år. Funktionen ingår i en större satsning på prestanda som ska göra Born till det sportiga syskonet i VW-koncernen.

Born kommer att få det större batteripaketet från [ID.3](#), på 77 kWh, med en räckvidd på 50 mil. Acceleration 0–50 km/h ska gå på 2,9 sekunder. Någon siffra på acceleration 0-100 km/h har [Cupra](#) inte offentliggjort, det ska göras i samband med att bilen börjar säljas.



Cupra Born ute på test.



Cupra Born ute på test.

Unga ska betala mer

Cupra ska locka unga att köpa elbil och Born kommer att erbjudas i form av prenumeration där allt ingår i månadskostnaden.

Born ska byggas bredvid VW-modellerna [ID.3](#) och [ID.4](#) i [VW-fabriken i Zwickau](#) och namnet, som ändrats fram och tillbaka under en tid (hette från början [Seat el-Born](#)), ska föra tankarna till el-Born-distriktet i Seats och Cupras hemstad Barcelona.

Volkswagen och Seat [startade varumärket Cupra](#) för att göra Seats produkter lite mer premium och därmed kunna ta lite mer betalt. Cupra ska inom några år bli ett renodlat elbilmärke och Seats fabrik i Martorell utanför Barcelona ska på sikt bara bygga elbilar och troligen kommer Barcelona-fabriken att bygga bilar åt hela VW-gruppen.

Förutom Born ska Cupra lansera den större suven [Tavascan](#). Bilen visades som ett koncept på bilsalongen i Frankfurt 2019 men bilen har ännu inte fått ett godkännande av VW:s ledning. Därmed finns det ingen konkret plan för när Tavascan ska börja byggas eller säljas.

Tills de nya elbilarna är på plats ska Cupra-modellen [Formentor](#) (test av den i länken nedan) stå för tillväxten i försäljningen. Laddhybridversionen av Formentor ska stå för 50 procent av försäljningen och så gott som hela tillväxten. Senare i år kommer en värstingmodell av Formentor, en bil med en femcylindrig bensinmotor och med tilläggsbeteckningen VZ5.



JAN-ERIK BERGGREN

5. General Motors satsar på ny batterikemi.

Publicerad 2021-03-16 kl 6:13. Text Maria Dahlin.

Litiummetallbatterier blir nästa steg för biltillverkaren som menar att de blir både billigare och ger mer räckvidd än med dagens teknik.



Nyligen berättade vi att svenska batteritillverkaren [Northvolt](#), med bland annat Volkswagen på kundlistan, startar forskningscenter för att utveckla battericeller av litiummetall, och ett [internationellt forskarteam vid Chalmers](#) i Göteborg ska djupdyka i hur batteritypen kan göras kommersiellt gångbar.

Nu styr även amerikanska biltillverkaren General Motors in på litiummetallspåret. De kommer att fördjupa sitt samarbete med batteritillverkaren SolidEnergy Systems och hoppas kunna ta fram ett nästintill produktionsklart batteri 2023. Redan har man genomfört simulerade testkörningar på över 24.000 mil i labbet.

Fördelarna med litiummetallbatterier jämfört för de traditionella litiumjonbatterierna ska bara högre energidensitet, vilket ger längre räckvidd, men också en lägre tillverkningskostnad. General Motors spår att deras batteripaket lagom till 2025 kommer att kosta 60 procent mindre än vad de gör idag.

– Vi tror att vi befinner oss på krönet till en förbättring i energidensitet och kostnad som sker en gång per generation. Det finns till och med mer utrymme att förbättras inom båda kategorierna och vi tänker förnya oss snabbare än något annat företag inom detta område, sa GM:s president Mark Reuss på en virtuell konferens som biltillverkaren anordnade.

Den nya batterikemin kommer att utgöra nästa generation av [Ultium](#), vilket är GM:s namn på sitt nyutvecklade modulära batterisystem med flera moduler. Ultium utgör grunden i [Hummers kommande pickup](#) och SUV och även Cadillacs elektriska SUV [Lyriq](#).



6. VAG satsar på gemensamt batteri – ska halvera kostnaden.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-03-16, 11:59, uppdaterad 2021-03-16, 13:13

Volkswagen-gruppen utökar sin plattformstrategi med gemensam mjukvara och battericell för alla bilar. Alla elbilar kommer att byggas på samma plattform.



För att hålla attraktiva priser och samtidigt tjäna pengar framöver gäller det att få ner kostnaderna för elbilsbatterierna. Volkswagengruppen satsar därför på en gemensam battericell som kommer att användas av 80 procent av koncernens bilar och sänker batterikostnaden med 50 procent.

Alla bilmärken inom VAG ska dela samma grundläggande mjukvara. Det är Audi som ansvarar för den gemensamma mjukvaru-plattformen som börjar användas från och med 2024. Idag görs 10 procent av mjukvaran inom VAG. Till 2025 ska den siffran växa till 60 procent.

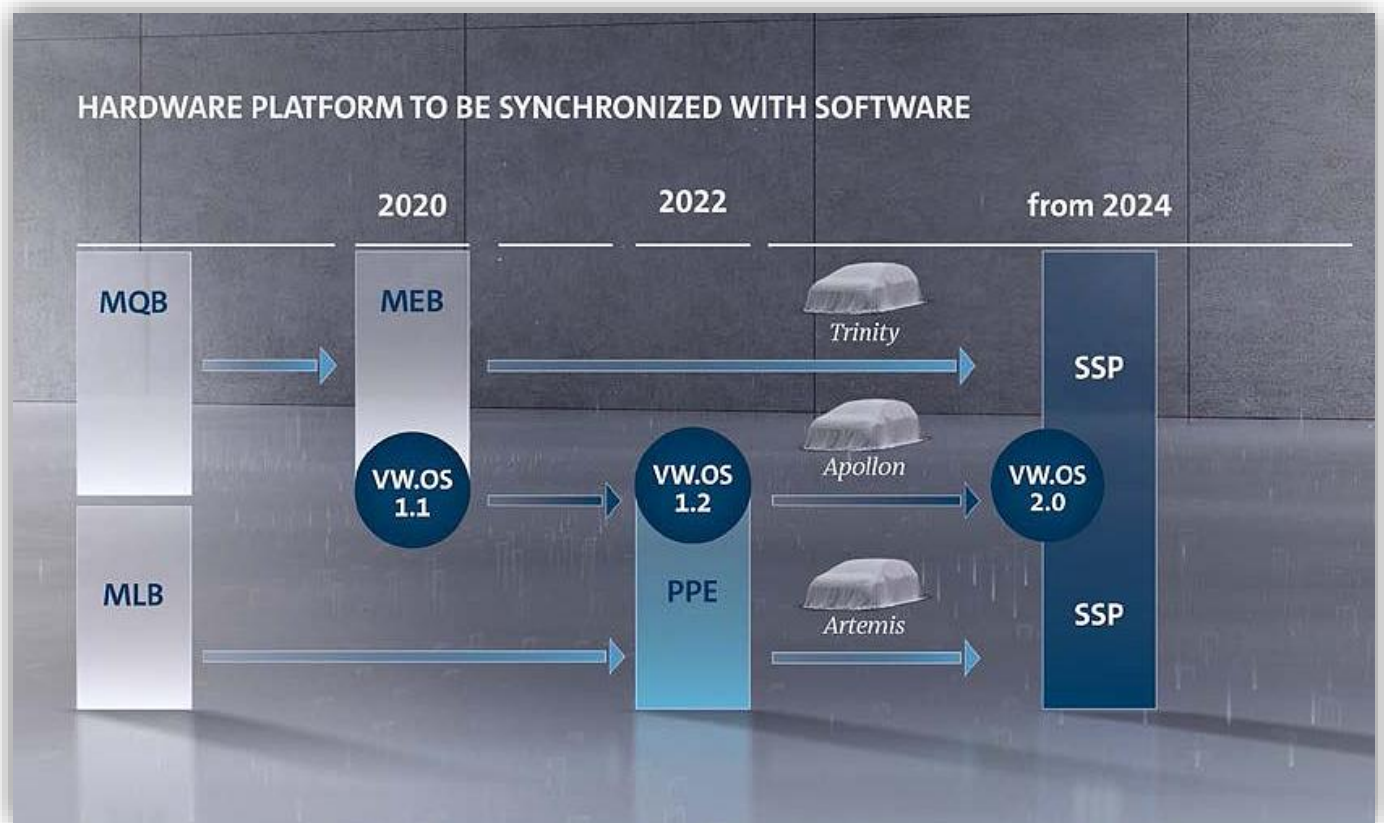
En del av mjukvaran rör autonom körning. VAG satsar nu på att utveckla självkörande bilar på nivå 4.

I dag har VAG flera olika plattformar för elbilar och planen är att dessa ska ersättas med en enda plattform mot slutet av decenniet. Den nya superplattformen heter SSP – Scalable Systems Platform.

Den nuvarande MEB-plattformen är fortfarande i full sving och nästa år börjar produktionen av [ID Buzz](#) i USA. Redan tredje kvartalet i år börjar produktionen av [den stora suven ID.6](#).

VAG misslyckades med att nå EU:s utsläppskrav 2020, men är mycket säkra på att klara kravet 2021 då Skoda Enyaq och Cupra Born kommer att bidra till sänkta snittutsläpp. VAG sålde 422.000 elbilar under 2020. Årets siffra förväntas ligga över miljonen.

Trots VAG:s stora satsning på elbilar kommer de att ha kvar bilar med förbränningsmotorer under lång tid framöver, i snitt två generationer per modellserie. 2030 ska VAG tillverka 50 procent elbilar.



*2024 börjar den gemensamma plattformen SSP att användas.
Mot slutet av decenniet ska alla elbilar inom koncernen använda SSP.*

En förutsättning för att öka försäljningen av elbilar är ett väl utbyggt nätverk av laddplatser. VAG ska bidra med 18.000 laddplatser i Europa till 2025.

Pandemin har drabbat VAG, men lyx- och premiumsegmenten är mindre påverkade. Trots minskad försäljning hos de flesta märken inom VAG har koncernens vinst ökat 2020 jämfört med 2019, från 1,4 miljarder euro till 2 miljarder.



Volkswagen ID.6 kommer i höst.



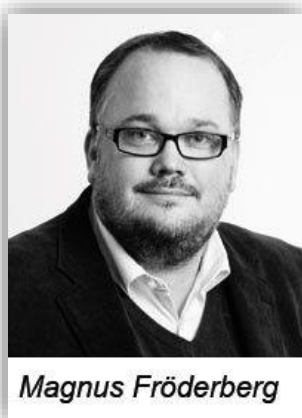
[Bildläcka: Här är Volkswagens nästa elsuv ID 6 X](#)



[ID Buzz på gång – Volkswagen ställer om fabrik för nya eldrivna folkabussen](#)



[Volkswagen ID Buzz Cargo vill vara hantverkarens nya drömbil – med räckvidd på 55 mil](#)



Magnus Fröderberg

7. Danmark vill att EU beslutar om bensinförbud.

PUBLICERAD: 13 MAR 2021, KL 16:00.

Text JAN-ERIK BERGGREN.

Nio länder, däribland Danmark, vill att EU beslutar om ett datum där det inte längre blir tillåtet att sälja nya bensin- och dieselmilar. – Vi måste accelerera omställningen till gröna transporter och nya lagar ger en tydlig signal till tillverkare och kunder i Europa, säger den danske miljöministern Dan Jørgensen.



Flera länder har tagit egna initiativ och fattat beslut om ett förbud mot bensin- och dieselmilar. Storbritannien har diskuterat 2035 eller 2030 som ett bra slutdatum för att sälja nya bilar med förbränningsmotorer. Nu vill nio länder inom EU att lagstiftarna inom unionen bestämmer sig. Ett slutdatum för försäljning av nya bensin- och dieselmilar skulle skicka rätt signal till biltillverkarna och till bilköparna, menar den danske miljöministern Dan Jørgensen.

Förutom Danmark är det Nederländerna, Österrike, Belgien, Grekland, Irland, Litauen, Luxemburg och Malta som signerat uppmaningen till EU.

En fjärdedel av utsläppen av så kallade växthusgaser kommer från transportsektorn och EU har egna tuffa klimatmål att nå upp till.



EU inför verklig WLTP – men bara om bilägarna vill

Volvo satsar på el

I juni ska EU fatta beslut om nivåer för utsläpp av koldioxid från nya bilar. Tidigare har EU en målsättning att sänka utsläppen med 55 procent till 2030 och då jämfört med utsläppen 1990. EU har också uttalat en målsättning att vara helt koldioxidneutralt till 2050.

Men för att nå de målen behövs krafttag de kommande åren. Länder som uppmanat om beslut om ett förbud menar att unionen behöver satsa på laddinfrastruktur för att göra det möjligt att ställa om till elbilar.

Länderna vill inte att EU:s lag ska vara allsmäktig utan varje land ska också kunna fatta egna beslut om hur utfasningen ska gå till.

Flera biltillverkare har tagit egna beslut om hur snabbt omställningen ska gå till. [Volvo](#), [Jaguar](#), [Ford](#) och [Bentley](#) har sagt att de ska sälja enbart elbilar efter 2030. I förra veckan meddelade [Volkswagen att de siktar på att 70 procent av försäljningen 2030 består av elbilar](#).



Så mycket bättre blev luften med miljözonen på Hornsgatan



JAN-ERIK BERGGREN

8. Ny studie: Bensinbilen kräver 460 gånger mer råmaterial än elbilen.

Publicerad 11 mars.

Text Erik Söderholm.

En genomsnittlig bil med bensinmotor förbrukar över 400 gånger mer råmaterial än en batteridrivna elbil, visar en ny studie från Transport & Environment.



Det har varit intensiva diskussioner kring de råmaterial som används i elbilsbatterier de senaste åren. Nu kommer en [rapport från organisationen Transport & Environment](#) som visar att vanliga bensinbilar slukar över 400 gånger mer råmaterial över sin livstid än en batteridrivna elbil.

Dessutom arbetar elbilstillverkarna för att minska mängden kobolt, nickel och litium i batterierna. Motsvarande förbättringspotential finns inte på samma sätt för förbränningsbilar.

När en genomsnittlig elbil återvinns har den förbrukat drygt 30 kilo råmaterial. För en vanlig bil med förbränningsmotor är den siffran 14 000 kilo, eller 460 gånger högre.

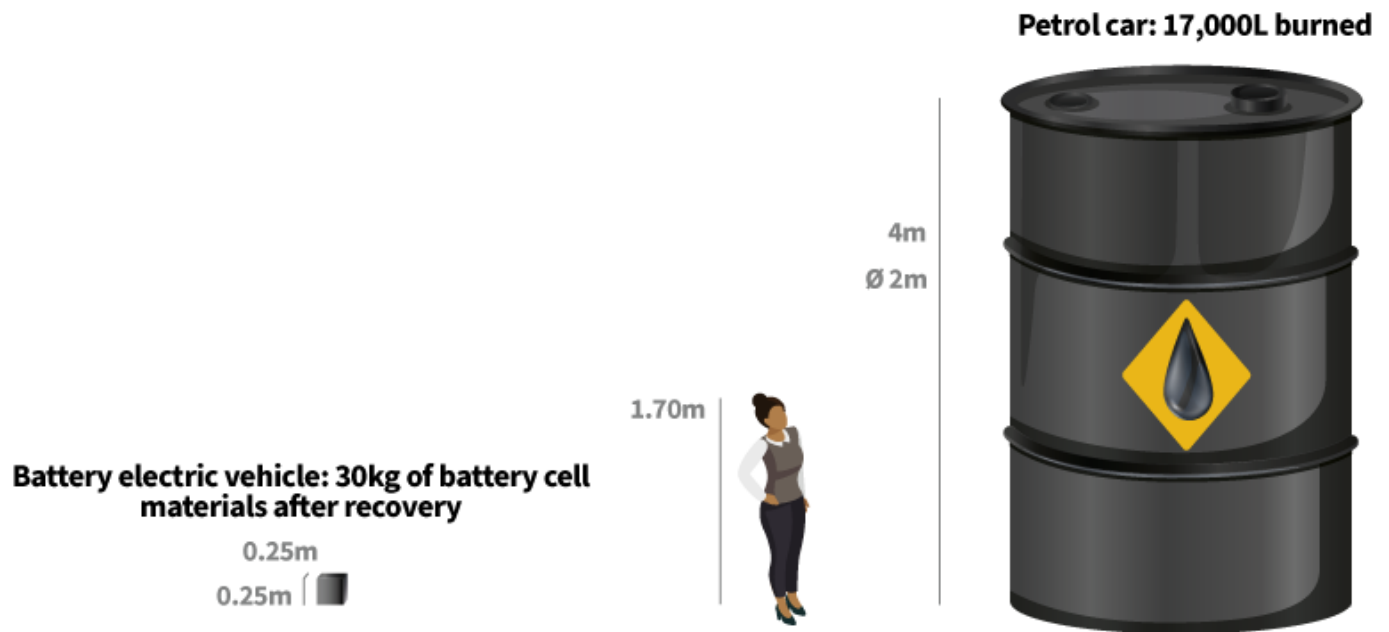
Anledningen är de 17 000 liter olja som behövs för att driva bilen under den beräknade livslängden.

– **Analysen visar att** råvarubehovet hos elbilsbatterierna bleknar i förhållande till bränslet som förbränns av bilar med fossila bränslen, som till skillnad från batterier heller inte kan återvinnas, säger T&E:s transportanalytiker Lucien Mathieu.

Siffrorna bygger på att elbilen laddas med förnybar energi, men även med "smutsig" el från exempelvis kolkraftverk är elbilen [renare i längden](#) än en förbränningsbil.



Lifetime material consumption: electric vehicle battery vs petrol fuel burned



Så här stor är skillnaden när det gäller användning av råmaterial mellan en elbil och en bensinbil, enligt T&E:s studie.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:

[Elbil renare än många tror: "Svårt få myten att försvinna"](#)

[Brytpunkten för när elbilen "kör om" dieselbilen kommer tidigare än många tror.](#)

[Volvos utsläppsstudie avslöjar: Då kör elbilen om bensinbilen](#)

[Högre utsläpp under tillverkningen – men sedan kör elbilen ikapp och förbi.](#)

[Forskare slår fast: Elbil nästan alltid bättre än bensinbil](#)

[En ny rapport slår håll på myten om att elbilar är smutsigare än bensinbilar – och Sverige ligger i topp bland länderna som minskar utsläppen mest när bilköparna går över till eldrift.](#)

[Elbil alltid renare än bensinbil – även med smutsig el](#)

[En ny rapport med de senaste siffrorna gör klart att elbilen kapar utsläppen även med kol-kraftsel – och Sverige lyfts fram som en förebild.](#)

9. Mercedes återkallar GLC och C-klass för brandrisk.

Publicerad 2021-03-12 kl 12:28. Text Erik Söderholm.

Över 260 000 exemplar av GLC och C-klass måste tillbaka till verkstaden.



Mercedes måste återkalla 264 000 exemplar av C-klass och GLC. Bilägarna får åka tillbaka till verkstaden för att lösa ett problem som i värsta fall kan leda till att bilen börjar brinna.

Felet finns i ett system som ska förhindra bilbrand om gasen till luftkonditioneringen, R1234yf, råkar komma i kontakt med varma motorkomponenter vid en olycka.

Bilarna är byggda mellan 2016 och 2020, och kontrolleras på verkstad. Vid behov byts gasledningarna ut. Mercedes ville tidigare inte använda gasen R1234yf för luftkonditioneringen på grund av att giftiga utsläpp kan uppstå vid en olycka. Därför utvecklades säkerhetssystemet.

Vi Bilägare har sökt Mercedes för att ta reda på hur många bilar som omfattas i Sverige.

Läs också: [Bilmodellerna som återkallats mest – Mercedes i botten](#)



Erik Söderholm



10. Två nya elbilar från MG – ”första riktiga elkombin”.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-03-16, 14:37.

MG Marvel R Electric har tre elmotorer. MG5 Electric ny storsäljare i Sverige?



Norden i allmänhet och Sverige i synnerhet är kombimodellens förlovade land. Tills för några veckor sedan var vi helt svältfödda på elektiska kombibilar, då kom Porsche Taycan Cross Turismo, men den bilen fyller inte riktigt hålet i utbudet.

Porsche-kombin lär knappast bli någon storsäljare med sin sju-siffriga prislapp. MG:s nykomlingar MG5 Electric och MG Marvel R har bättre möjligheter att sälja i stora volymer.

Den sistnämnda benämner MG som en SUV i C-segmentet. Designspråket med breddade skärmar och hög markfrigång gör att den får liten skogshuggaraura. Hyfsat kapabel lär den dock vara.

Det första versionen som introduceras på marknaden är fyrhjulsdreven och har tre motorer – två på bakaxeln och en på framaxeln. Effekten hamnar på 288 hk och 665 Nm. 0–100 km/h är gjort på 4,9 sekunder och toppar 200 km/h. Räckvidden ska enligt MG hamna på 40 mil.



MG5 Electric



Interiören på MG Marvel R.

Dessvärre för svenska köpare så får inte Marvel R dra mer än 750 kg.

"Nya MG5 Electric är den första 100 procent elektriska kombi i världen", skriver MG i pressmeddelandet. Och nog är det en riktigt kombi, med ett generöst bagageutrymme på 578 liter – större än Volvo V90.

Precis som sitt syskon fåt MG5 Electric en räckvidd på 40 mil enligt WLTP. Effekten är något reducerad – 184 hk och 280 Nm. 0–100 km/h är avklarat på 8,3 sekunder.

MG uppger ingen snabbladdningseffekt för någon av bilarna, bara att de kan ladda till 80 procent på 30 min, men lämnar en brasklapp med att mer info kommer innan premiären. För MG Marvel R:s del ska de ske redan i maj, medan MG5 kommer till Sverige i oktober. Priserna väntar vi med spänning på.





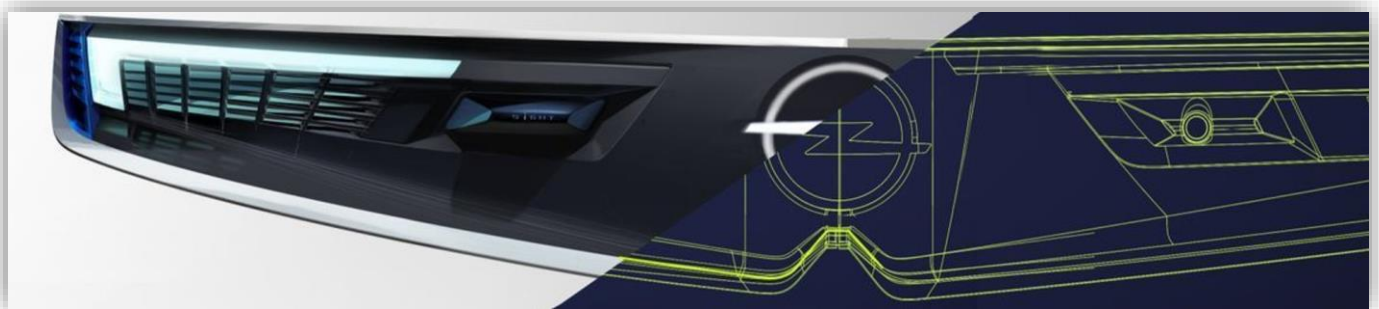
11. Opel Manta återuppstår.

Publicerad: 2021-03-16 09:28. Text: Joakim Nyberg.

Opel återupplivar klassikern Manta som elbil, och modellen är inte bara namne med den tyska sportkupén från förr. För till skillnad mot exempelvis Fords elektrifierade Mustang Mach E, är Opels nya Manta GSe ElektroMOD väldigt lik modellen du minns från barndomen.



Opel har hittills visat endast en bild på nybilen, och den är ur en minst sagt okonventionell vinkel. Med antagandet att bilden är skalenlig så ser Mantan ut att vara av hyfsat kompakt storlek.



ANSIKTET UTÅT. Opel Vizor är företagets nya ansikte.

Mantan kommer ha en version av denna nya kombination av grill och strålkastare.

Fronten, som kan skimras, är av samma typ som den Opel redan premiärvisat på modellerna Crossland och Mokka, nämligen Opel Vizor. Designen till fronten som Opel kallar företagets nya ansikte är inspirerad av den gamla Mantan.

Några detaljer kring bilens prestanda har Opel ännu inte presenterat. Det återstår alltså att se om den nya drivkällan kommer matcha Mantans arv, så som utseendet ser ut att göra.



12. Uppgifter: BMW-ägda Mini blir helelektriskt senast 2030.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-03-15, 15:02.

Ännu ett bilmärke väntas nu inom kort gå ut och deklarerat att de bara ska sälja elbilar år 2030. 2025 blir året då Mini lanserar sin sista bil med förbränningsmotor, enligt nya uppgifter.



Mini Cooper SE är idag märkets enda elbil.

Allt fler biltillverkare går nu ut med att de ska sluta helt med förbränningsmotorn inom de kommande tio åren. Tidigare har Ford Europa, Bentley, Jaguar och Volvo lovat att gå över helt till att sälja batterielbilar 2030.

Det är i linje med vad som beslutats i både Tyskland och Storbritannien som båda kommer förbjuda försäljningen av nya bensin- och dieselmotorer då. Flera länder har även [uppmannat EU att införa ett sådant förbud](#).

BMW har nu tagit samma beslut för sitt märke Mini, enligt uppgifter publicerade av [Der Spiegel](#) och [Bloomberg](#). Tillverkaren har inte velat kommentera uppgifterna som ska komma från anonyma källor. Enligt dessa ska dock BMW officiellt avslöja beslutet onsdag den 17 mars då Minis framtida färdplan presenteras.

Stämmer uppgifterna blir 2025 året då Mini lanserar sin sista nya bil med förbränningsmotor. 2027 ska sedan varannan såld Mini vara helt eldriven och 2030 ska den sista Minin med spis vara såld.

Idag har märket bara en helt eldriven modell, [Mini Cooper SE](#), som nyligen fick sig ett ansiktslyft. I december delade man också bilder på en [kamouflerad värsting-version](#) av denna.

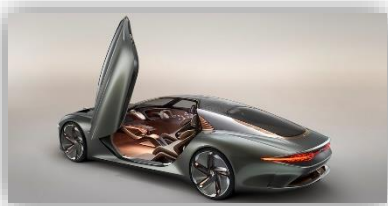
Brittiska [Autocar](#) rapporterade i somras att Mini har två kompakta suvmodeller på gång tillsammans med den kinesiska biltillverkaren Great Wall. Båda ska tillverkas i Kina och åtminstone en av dem ska vara helt eldriven.



[Nio länder kräver EU-förbud för bensin- och dieslbilar](#)



[Volvochefen: Helt rätt att förbjuda diesel- och bensinbilar](#)



[Tvärnit för V12:orna – Bentley blir en elbilstillverkare](#)



[Kritik mot att förbjuda förbränningsmotorer – ”förbjud istället fossila bränslen”](#)



Wiggo Björck



13. Nya BMW M4 har fler hästkrafter än beräknat.

Anders Nilsson 2021-03-16.

M-versionerna av BMW-modellerna har alltid haft många hästkrafter, men nu visar nya tester att M4 har fler än vad BMW officiellt har tillkännagivit.



Det kan vara så att [BMW](#) kan ha undanhållit hur mycket kraft motorn som finns i nya [M3](#) och [M4](#) generar. Motorn som driver modellerna, är en rak sexa med dubbelturbo. Båda har testats av en oberoende firma i ett dynamotest, rapporterar [Motor1](#).

Enligt officiella uppgifter så producerar S58-motorn 473 hästkrafter vid vevaxeln, men i själva verket genererar den sexcylindriga motorn nästan lika mycket kraft vid hjulen. Den oberoende firman IND Distribution säger att den bakhjulsdrivna M4 de testade producerade 464,92 hästkrafter. Tittar man på vridmomentet, så levererar den officiellt 550 Nm, men lyckades leverera 553 Nm under dynamotestet.

LÄS MER: [BMW:n som inte är vad den ser ut som](#)

Med tanke på att 15 procent av kraften försvinner genom drivlinan, så uppskattar IND Distribution att motorn genererar någonstans i regionerna av 547 hästkrafter och 651 Nm i vridmoment. Ska man sätta detta i perspektiv, så har den vassare M4 Competition 503 hästkrafter och 479 Nm.

15 procentsregeln är omdebatterad och det är snarare tio procent som gäller för nyare bilar. Oavsett skulle det innebära att basmodellen av M4 skulle kraftmässigt vara i närheten av M4 Competition. Dessutom var bilen som testades av firman i sin inkörningsperiod, så den kan nog generera ännu mer kraft när den har fått köra ett par mil till.

MOTORNYTT

Dock kommer en brasklapp, och det är att ett dynamotest är inte det andra likt. Enligt Motor1 kan en ny och vassare M4 vara på gång nästa år, eventuellt med CSL-märket på sig. Samtidigt verkar BMW vara på gång med en M4 som cabriolet, och för första gången en M3 Touring.

We arrived at Performance Eurowerks early to give the BMW M G82 its first crack (pre-break in) on their new Dynojet 424x...

Publicerat av [IND Distribution Lördag 13 mars 2021](#)

LÄS ÄVEN: BMW: ["Bävertänderna" är här för att stanna](#)

Relaterade artiklar:



[Officiell: Nya BMW 4-serie Coupé med jätTEGRILL](#)



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



[Monstret med mer än 1500 hästkrafter](#)



[Prestige-racet: BMW M5 mot Audi RS7](#)



14. Chieftain presenterar nytt Range Rover-bygge.

AV BOBBY GREEN 2021-03-14 KL 18:00.

Rullar på ett specialbyggt chassi.



Vi har tidigare skrivit om customtillverkaren [Chieftain](#) och deras ombyggda Range Rovers. Nu presenterar de Chieftain Extreme som till utseendet ser ut som en klassisk Range Rover men som är så mycket mer.

Till en början så har man tagit fram ett helt nytt egentillverkat chassi till bilen. Här finns bland annat oberoende fjädring med dubbla stötdämpare bak och skivbromsar runt om från AP Racing. Som motor har man valt en LS3-V8:a på 6,2 liter som ger runt 700 hästar. Till den sitter det en åttastegad automatlåda som i sin tur driver alla fyra hjulen. Några prestandasiffror har vi inte fått än men den borde inte vara särskilt slö.

Utseendemässigt så har bilen fått sig en helsvart grill, runda strålkastare med lite vassare teknik i sig, extraljus i form av en LED-ramp och ett Chieftain-märke på huven. De svarta sexkrade fälgarna är klädda i BFGoodrich All-Terrain-däck. Över hjulhusen sitter skärmbreddare och i höger sidokjol tittar dubbla avgaspipor ut.

Vad en Extreme ligger på i pris är oklart men den allra billigaste bilen som företaget erbjuder kostar strax över 200.000 dollar, så den här lär kosta en bra slant över det i alla fall.



[Klassisk Range Rover med kompressormatad V8:a](#)

[Jag skulle kunna tänka mig den här](#)



15. Kia EV6 har 50 mils räckvidd.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-03-15, 01:42.

Så här ser Kias nya elbil EV6 ut på in- och utsidan.



Nyligen fick vi se [konturerna av Kias nya elbil EV6](#). Nu visar Kia upp bilen i sin helhet.

Kia EV6 är nära släkt med [Hyundai Ioniq 5](#). De båda koncernkusinerna ser helt olika ut, men delar en hel del vitala komponenter. Båda är byggda på den nya elbilsplattformen E-GMP.



Hyundai Ioniq 5 har mer kantiga former.



Enligt den brittiska **Autocar** får de samma batteripaket på 72,6kW som ska räcka till omkring 50 mils körning. En annan likhet är att båda erbjuds med bakhjuls- eller framhjulsdrift.

Kia har inte släppt några specifikationer än utan vill i dagsläget bara prata om bilens utseende. Vi låter bilderna tala för sig själva.





[Officiell: Här är nya Hyundai Ioniq 5 – slår VW ID.4 på de flesta punkter](#)



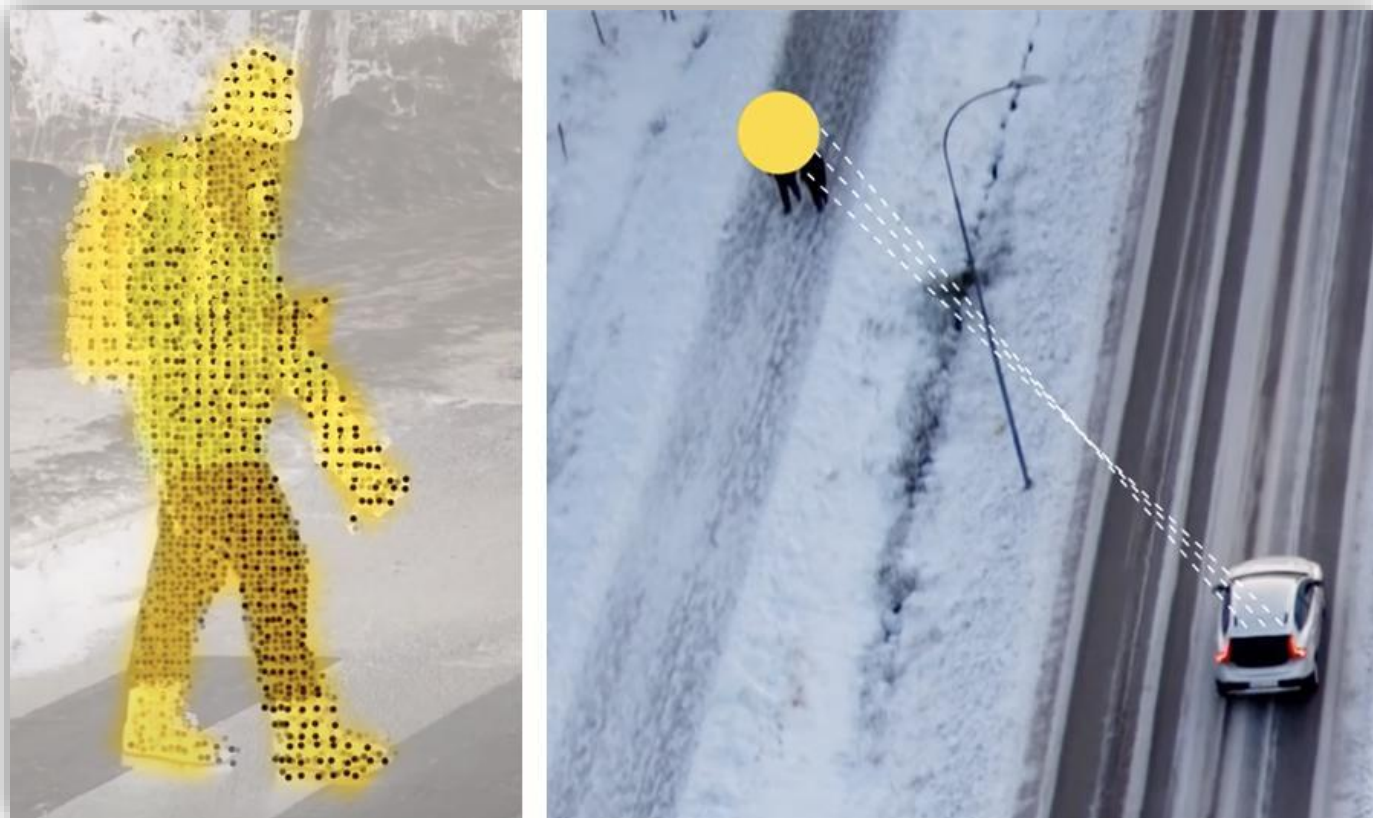
Magnus Fröderberg

16. VoxelFlow gör bilen mer reaktionssnabb.

Publicerad 2021-03-16 kl 9:18.

Text Maria Dahlin.

Sensorerna i bilens förarhjälpssystem jobbar tio gånger fortare med nya uppfinningen från Sverigebaserade företaget. Mercedes har lagt en beställning.



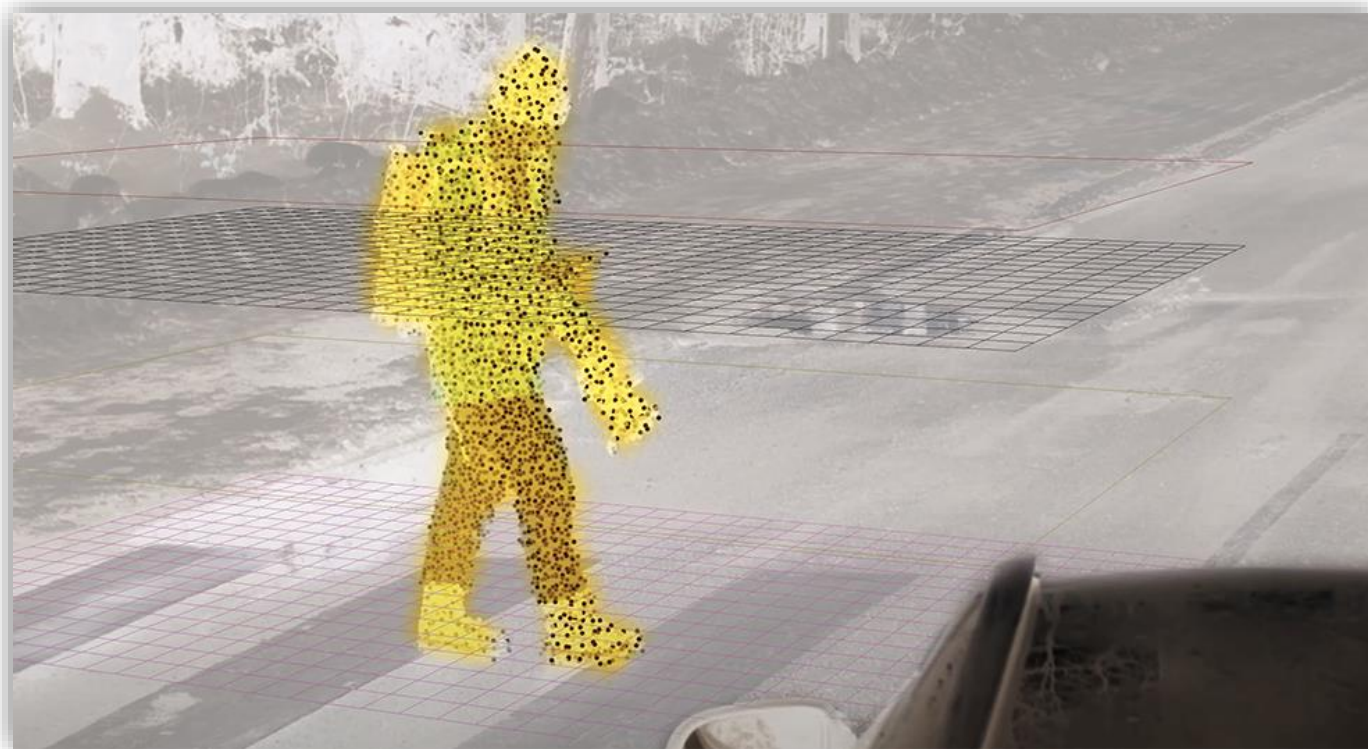
TerraNet, med huvudkontor i Lund, utvecklar en typ av avancerat förarstödsystem, som de valt att kalla för VoxelFlow.

Det förser bilen "med blixtsnabb sensorteknik så att den förstår vad den har framför sig och agerar därefter – inom tre millisekunder. Med hjälp av laser och tre kameror, reagerar VoxelFlow tio gånger snabbare än dagens ADAS-system och agerar efter rådande situation", skriver företaget på sin hemsida.

De nämner som exempel att en bil som håller en hastighet på 70 kilometer i timmen hinner färdas 6 centimeter innan den agerar med nya tekniken. I en bil med nuvarande förarstödsystem skulle man kommit 6 meter innan bilen bearbetat samma data. Med en mänsklig förare bakom ratten hade det tagit 13 meter ytterligare innan den som körde hade upptäckt eventuell fara och kastat sig på bromsen.

Vad som skiljer VoxelFlow från andra system är hur sensorerna tar upp information från omgivningen.

"Med hjälp av laser och skapas punktmoln av objekten runtomkring bilen."

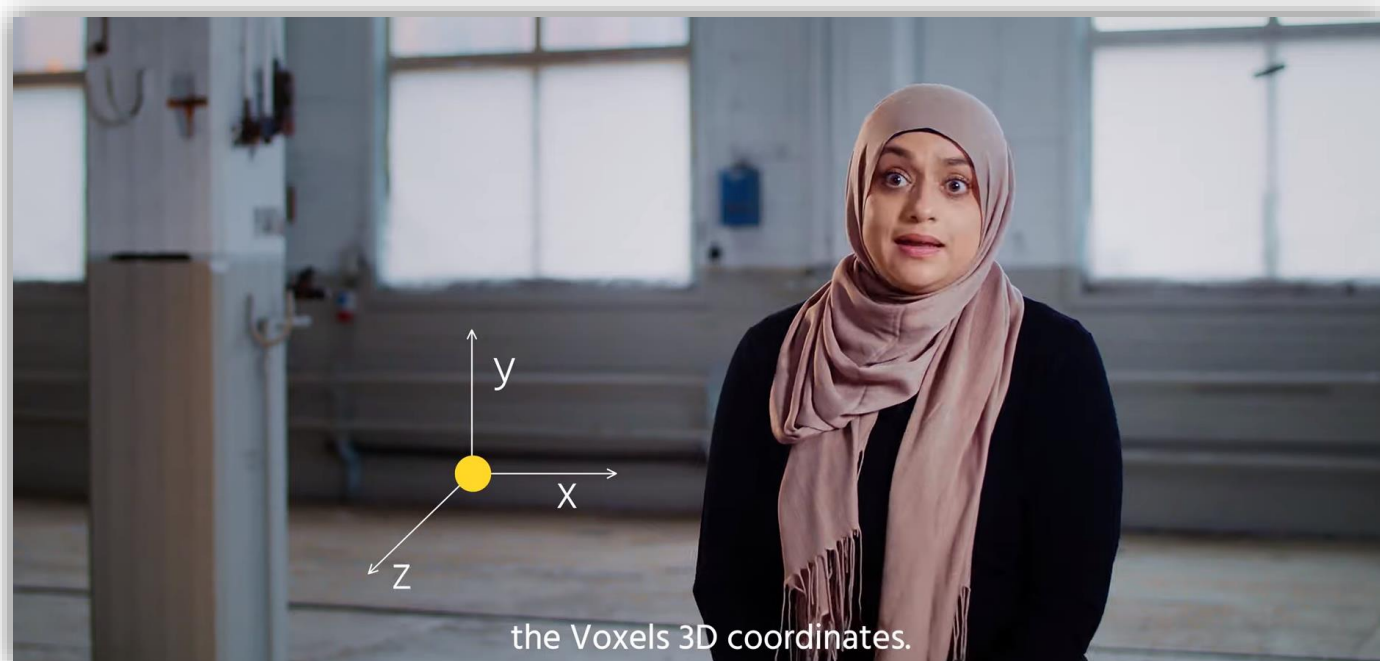


Andra system, till exempel roterande lasserradar (Lidar), använder sig av sensorer som registrerar bildrutor. De kan bara ta upp 33 bildrutor per sekund, vilket gör att det blir en fördröjning på flera millisekunder. Voxelflow beskrivs som en sensor med tre ögon. De tre kamerorna kalibrerar fotoner i högupplöst pixelformat från objekt som reflekteras av belysning från laser och skapar punktmoln av objekten runtomkring bilen.

Det är dessa punkter som företaget kallar "voxlar" och som gett uppfinningen dess namn. Förutom att analysen går fortare än i andra system slipper man också problemet med kontraster som vanliga kameror tampas med.

Nu har biltillverkaren Mercedes lagt en beställning på en första prototyp där nästa steg blir att integrera tekniken i en bil. Ordervärdet motsvarar 31 000 euro.

En demonstration av hur tekniken fungerar kan du se i videon här nedanför.



FILM: <https://www.youtube.com/c0297a21-92a5-48d4-8245-e27f092158e8>



17. Så skadliga är bränslevärmare för miljö och hälsa.

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2021-03-12 kl 16:58, uppdaterad 2021-03-12 kl 18:26.

Bränslevärmare släpper ut helt orenade avgaser som är skadliga för både miljö och hälsa, visar en ny studie.



Eldrivna motorvärmare bidrar till att minska utsläppen, men motsatsen gäller för bränsle- och kupévärmare. De leder till ökade utsläpp av koldioxid och hälsofarliga partiklar.

Bränslevärmarna har blivit populära på senare tid, särskilt för dieselmotorer som har svårare att snabbt få upp kupétemperaturen. Volvo, som står för 30 procent av försäljningen av dieselmotorer i Sverige, levererar alla dieselmotorer med bränslevärmare. Tvåan, Volkswagen, säljer populära paket där bränslevärmare ingår.

Bränslevärmare är också vanliga i laddhybrider. Syftet är att minska elförbrukningen genom att i stället värma upp kupén med bränsle.

Bränslevärmare minskar vissa utsläpp, men ...

Det hävdas ofta att utsläppen kan minska med en bränslevärmare. Det stämmer till viss del enligt den forskning på området som Naturskyddsföreningen har sammanställt.

Utsläppen av kolmonoxid och kolväte minskar, men utsläppen av koldioxid och kväveoxid ökar. Det beror på att effekten av förvärmningen inte är tillräcklig för att kompensera för bränslevärmarens egna utsläpp av dessa ämnen.

BENSIN	Utan värmare	Med värmare		
	<i>Kallstart*</i>	<i>Innan start</i>	<i>Efter start*</i>	<i>Totalt</i>
Bränsleåtgång (L)	1,76	0,17	1,67	1,84
CO ₂ (g)	4061	399	3879	4278
CO (g)	24,3	1,8	8,6	10,4
HC (g)	3,5	0,1	0,5	0,6
NO _x (g)	0,1	0,2	0,2	0,4
Partikelantal	610x10 ¹¹	32x10 ¹¹	370x10 ¹¹	402x10 ¹¹

Tabell 1. Bensindriven motorvärmare. *23 kilometer WLTC. Källa: ADAC.

Med bensinvärmare ökar utsläppen av koldioxid och kväveoxid.



Utsläpp av koldioxid leder till ökad global uppvärmning.

Som det flesta vet bidrar koldioxid till en ökad global uppvärmning. Att beräkna hur stor den samlade negativa effekten av bränslevärmare är går inte att göra exakt eftersom ingen vet hur många som använder sina bränslevärmare och hur ofta. Men Naturskyddsförningen uppskattar att bränslevärmare i Sverige släpper ut 50 000 ton koldioxid per år, i huvudsak på vinterhalvåret. Det motsvarar en halv procent av de totala utsläppen från personbilar under ett år.

För dieselvärmare uppstår även ökade utsläpp av partiklar som kan vara skadliga för lungorna. Enligt mätningar av ADAC står förvärmning för mer än 95 procent av utsläppen av partiklar hos dieslbilar. [Källa ADAC.](#)

DIESEL	Utan värmare	Med bilvärmare		
	<i>Kallstart*</i>	<i>Förvärmning (12 min)</i>	<i>Efter start*</i>	<i>Totalt</i>
Bränsleåtgång (L)	2,22	0,1	2,23	2,33
CO ₂ (g)	5835	260	5858	6119
CO (g)	6,3	0,7	4,4	5,1
HC (g)	1,1	0	0,8	0,8
NO _x (g)	2	0,1	2	2,1
Partikelantal	0,9x10 ¹¹ **	22x10 ¹¹	0,9x10 ¹¹ **	23x10 ¹¹

Tabell 3. Dieseldriven bilvärmare. *23 kilometer WLTC. ** Värden med inaktiverad dieseluppvärmning av kupé. Källa: ADAC.

Med dieselvärmare ökar utsläppen av koldioxid, kväveoxid och partiklar.

Krav på rening

Naturskyddsföreningen vill se skärpta regler på bränslevärmare vid EU:s typgodkännande så att värkarnas avgaser måste renas lika effektivt som motorerna.

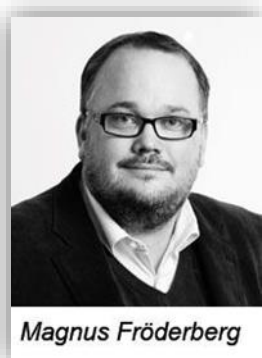
Naturskyddsföreningen vill också se att kontroll av bränslevärmare sker vid kontrollbesiktningen och att tillverkarna tvingas redovisa utsläpp från bränslevärmare.

auto motor & sport kommenterar

Tumskruvarna dras hela tiden åt för förbränningsbilar. Den 1 april höjs straffskatten (malus) för bilar som släpper ut mer 90 gram koldioxid per kilometer och längre fram hägrar Euro 7 med ännu strängare krav på förbränningsmotorerna. Så stränga att en del tvivlar på att går att göra en motor som klarar kraven.

Då är det märkligt att det samtidigt är tillåtet att släppa ut hur mycket orenade avgaser från helst från en bränslevärmare – för att de kommer från ett annat avgasrör.

Jag är visserligen inte motoringenjör, men jag kan slå vad om att avgaserna från bränslevärmare inte renas för att det är omöjligt. Men det kommer garanterat att göra dem dyrare för konsumenterna när det behöver utvecklas, testas och betalas för ytterligare komponenter. Men det är väl vår miljö och hälsa värd?



Magnus Fröderberg

18. "Skippa sjabbiga djurhudar – en bil ska ha tygklädsel".

Publicerad 2021-03-14 kl 6:29.

Text Calle Carlquist

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning. Krönikan publicerades första gången 2011.

Tygklädsel är alltid att föredra framför läder men det har folk inte fattat, tycker Calle Carlquist.



Alla vi som har vinteravställda entusiastbilar vet hur det är. Någon gång i bisterheten måste vi ge oss ut och kolla hur det står till i det öde ide bilen befinner sig. Den som dabade sig med glykolen i höstas kan en vinter som denna då mötas av spräckt motorblock och inställd sommarsång.

Det gjorde inte jag men jag fick en minnesbeta i baken. Jag var ute och synade tillståndet förra lördagen, det var minus tjugotvå grader i luften och snövallarna för garagedörren så kallsköra att de sprack när jag trampade på dem. Jag hade bara en kortärmad skjorta under dunjackan och frös redan som en hund.

Ovilligt lät sig garagedörren öppnas med ett gnek och där inne i dunklet stod Trajan. Eller Trumf som flickan i försäkringsbolaget kallade bilmärket när jag skulle justera försäkringen senast. Triumph? undrade killen på tillbehörsfirman när jag efterhörde om han hade oljefilter och det hade han ju inte. Det gamla ärevördiga namnet Trajumf håller på att alldeles försvinna ur det allmänna bilmedvetandet.

I garaget visste jag precis vad som skulle hända. Jag skulle frysa baken av mig mot stolsklädseln och det gjorde jag också så fort jag satt mig. Klädseln var minst sjuttio grader kall, den består nämligen till åtminstone ett hundra procent av material från den engelska galonkossan.

Som vi alla vet alstrar denna ko kyla på vintern och genererar värme på sommaren. Att i samma stol och iförd kortbyxa en solig dag sätta sig på samma klädsel är något man får ta på eget ansvar och med sjukhusets brännskadeavdelning.

Galonkossan är i sanning en förrädisk typ som lurar många betraktare.

– Oh, vilken söt bil, brukar folk säga när jag puttrar upp på någon veteranträff. Ädelträ och läderklädsel, så, så – engelskt! Och den ser ju ny ut, helt osliten! Säger de. Bilen fyller 43 i år.

Klädslar karaktäriserar bilar mer än man tror. Äkta läderklädsel i en Traiumf saloon, vare sig den heter 1300 eller 2000, det går liksom inte ihop. Konstläder i den något förnämre Rover 2000 skulle å andra sidan aldrig gå för sig. Det engelska klassamhället är, eller var åtminstone, noggrant inrutat. Det kan man se i den strålande tv-serien **Downton Abbey** eller läsa om hos den förträfflige Johan Hakelius, i något av hans rekommendabla alster **Döda Vita Män** eller nu senast **Ladies**.

Nå, var var jag? Jag fortsätter: Världens förnämsta galonklädsel tillverkades en gång i tiden av Mercedes-Benz och kallades MB-TEX. Den var helt oförstörbar. Man kunde sticka en mokrakniv mot MB-TEX och bryta handleden.

När bilen i övrigt var en ruin av rost – ett snabbt inträffande fenomen på fenmärsor och sådana – var klädseln fortfarande som ny. Om världen drabbas av neutronbombkrig lovar jag att beståndet av MB-TEXklädda stolar orubbligt kommer att stå kvar som statyerna på Påskön.

Annars ska en bil givetvis ha tygklädsel, det är alltid att föredra framför läder men det har folk inte fattat. De köper dyra djurhudar som ser sjabbiga ut redan efter ett par år. Vissa kallar det patina och karaktär, men nä, jag vet inte jag.

En riktig tygklädsel däremot ger en prydlighetskänsla av oöverträffat slag och svalkar dessutom när den ska, värmer när den ska. Ofta göms den under någon gräll överdragsklädsel redan när bilen är ny och så är originalklädseln sedan i finfint skick när jag kommer och köper kärran 20 år senare. Så tyg ska det vara.

Fast det finns tillverkare som missbruket också tyget. Citroën är väl den mest notoriska syndaren. Exempelvis hade GS och CX från 1970-talet en flortunn nylonbanlonteryleneklädsel av gravt självdestruktiv natur. Det var knappt att broschyrfotograferna hann utföra sina värv förrän förmultningen satte in.

Under 1990-talet såg Citroëns murriga plyschlurvklädslar ut som något man hellre ville placera en schäfer än sitt delikata behind på. I den betydligt senare lilla C2 ser det ut som om någon försökt vränga en sportsko storlek 52 över stolsramen.

Fast man sitter skönt. Det är ju tyg.



Calle Carlquist

Klassiker

19. Eunos Cosmo – framtidsbilen.

Publicerad 2021-03-15 kl 7:09. Text **Mårten Carlsson**.

Mazdas Eunos Cosmo var fylld med teknik som blev standard på andra bilar långt senare.



Vad är en Eunos för något? I slutet av åttiotalet lanserade Toyota sitt premiummärke Lexus, Nissan hängde snart på med Infiniti. Mazda ville inte vara sämre och startade upp hela fyra nya divisioner.

Kei-cars som hette Auto-Zam, Efiniti och Eunos var i stort sett premiumvarianter på befintliga modeller samt flagskeppet Amati - som aldrig blev av.

När den nya generationen Mazda Cosmo kom ut 1990 var det naturligt att lägga den i Eunosklassen för det här var en lyxcoupe av rang.



Cosmo fanns med två motorer båda unika i sitt slag.

Dels deras vanliga tvåskiviga 13B rotationsmotor (Mazda använder aldrig namnet wankel om dom) försedd med dubbla turbos.

Dubbelturborotationsmotor - puh - det är ett krångligt ord, men här var man först ut med det i en vanlig personbil.

Kronjuvelen var den treskiviga motorn - den enda som någonsin suttit i en standardbil.

Även den fick dubbla turbo och gav med det 300 hästkrafter, och hela 407 newton i vrid.

Fyrväxlad automatlåda var enda alterantivet till båda motorerna, elektroniskt styrd såklart.

MOTORNYTT

Efter japanska regler hade Cosmo en fartspärr på 180km/h - men utan den hade den inga problem att komma upp i drygt 250km/h

Åkturen reglerades av ett sofistikerat kontrollsystem som höll ordning på stötdämpning och väghållning - CCS kallades det och givetvis fanns både ABS och ESP.



Så tittar vi in i den ombonade coupén och här finner man de flesta innovationerna. Instrumentpanelen går som ett smalt blanksvart band tvärs över hela kupén och försvinner ut i dörrsidorna. Men inga instrument syns.



MOTORNYTT

När man vrider om nyckeln då tonar mätarna fram upplysta bakifrån genom elektroluminiscens. Att ha mätarna innaför en slät panel var ett nytt grepp. Varningslampor och sådant gick på LCD-teknik.

I mitten - den verkliga panggrejen hos Cosmo. En stor touchscreen! Genom den kunde man sköta klimatanläggning, telefon, radio, CD-spelare samt att den kunde fås med TV-mottagare.

Men inte nog med det - den rymde även världens första GPS-system i en bil - redan 1990! Eunos Cosmo var en rätt stor bil, 482cm lång och hela 180cm bred. Detta gjorde den till en rätt dyr bil också. Fortfarande beskattades på fordon bredare än 169cm rätt häftigt i Japan.

Någon export blev aldrig av heller.

Cosmon var avancerad och dyr så försäljningen gick trögt - 8875 bilar byggdes fram till september 1995.

Det här var Mazda fjärde och sista generation av Cosmomodellen - men vilken Grand finale man gjorde med detta teknologiska underverk som i vissa delar var både 10 och 20 år före sin tid!

Läs mer om:



[Cosmo factory](#)

[Mazdas egendomliga Cosmo, här byggdes de. I år är det 50 år sedan som serieproduktionen startade. På Samlarbil2017 ställer vi ut Sveriges enda exemplar!](#)



[Grattis Mazda Cosmo!](#)

[Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Josef och Josefina har namnsdag passar vi på att hylla Cosmo!](#)

Klassiker

20. Volvo Museum firar P1800.

Publicerad 2021-03-16 kl 14:30. Text Fredrik Nyblad.

Den allra först tillverkade prototypen är en av de Volvo P1800 som visas upp Volvo Museum ska fira att det är 60 år sedan modellen började tillverkas.



I maj 1961 visades Volvo P1800 upp för den svenska pressen då serietillverkningen startat. Att Volvos mest kända snygging fyller 60 år vill Volvo Museum i Göteborg fira med en specialutställning. Bland de bilar som ska ställas ut är den allra först tillverkade prototypen, P958-X1. Ägaren Jonas Kjellberg lånar ut den till museet.



En del av P1800:ans berömmelse grundar sig i tv-serien Helgonet där huvudpersonen spelad av Roger Moore kör P1800. Volvo Cars äger en av flera P1800 som Roger Moore haft och den ska nu också visas upp på specialutställningen.

Just nu är museet helt stängt på grund av coronapandemin och därför är också datumet när P1800-utställningen kan öppnas osäkert, men troligen blir det i maj eller juni.

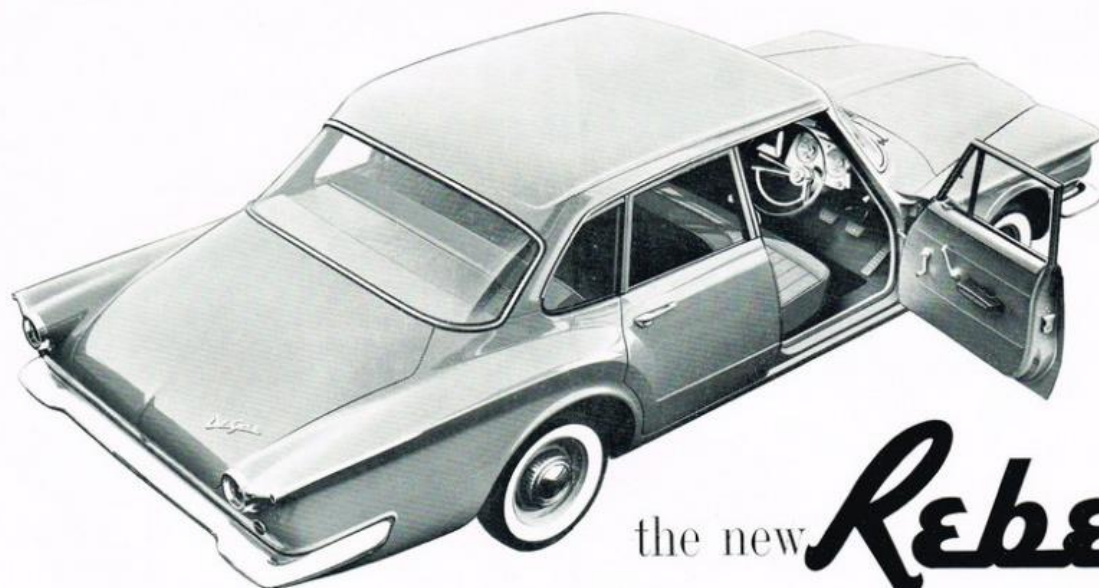
Klassiker

21. De Soto efter De Soto.

Publicerad 2021-03-16 kl 7:20. Text **Mårten Carlsson**.

EFTERSLÄNTARE

Bara för att De Soto lades ned 1961 innebar det inte att märket försvann.



De Soto hade skapats av Chrysler 1929 men i slutet av femtiotalet gick det knackigt för bilarna i det segmentet. Så det beslutades att 1961 kom att bli sista årsmodellen.

Faktum är att det byggdes inga De Sotos alls under 1961, produktionen avslutades redan den 30:e november 1960. Det gör 1961 års De Soto till en sällsynt bil, bara 3034 stycken hann lämna bandet under de två månader 61:an gjordes

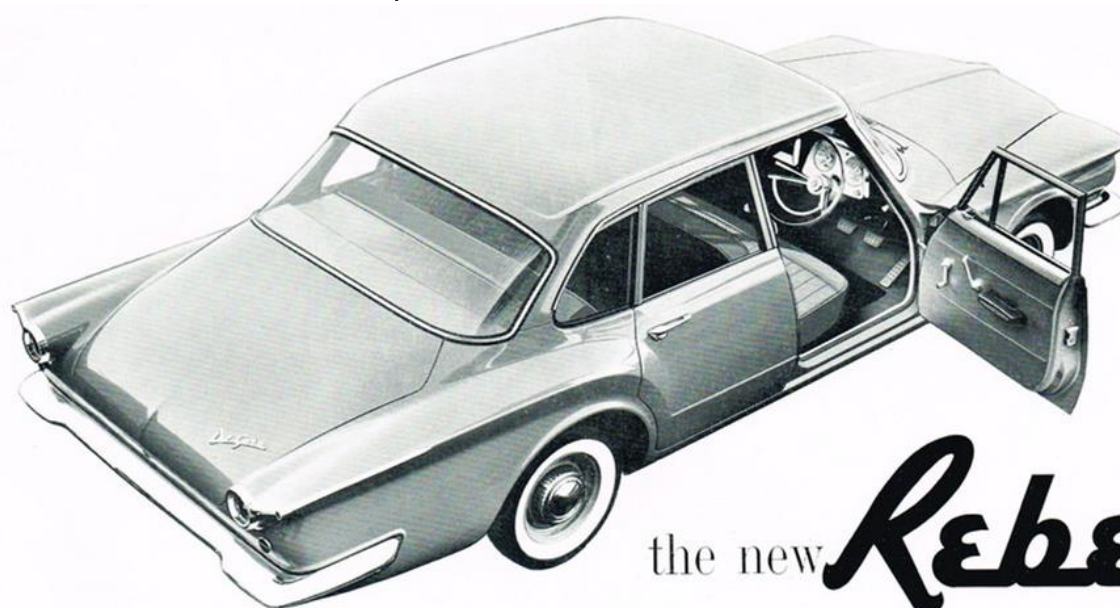


Men man hade ändå kommit så långt som till några förslag i fullskala om hur 62:orna kanske skulle se ut.



Det blev inte något av dom - istället ersattes De Soto på sätt och vis av två modeller. Nya Chrysler Newport som instegsmodell. Samt den märkliga Dodge 880 som blev en kortlivad historia. Det var en Dodge byggd på Chryslers kaross mellan 1962 och 1965.

Men De Soto levde vidare på ett sätt - som lastbilar!



the new **Rebel** ***
DE SOTO COMPACT

Från 1961 och ett par år framöver fanns även personbilar med De Sotos namn i Sydafrika. Där gjordes Dodge Lancer under namnet De Soto Rebel och den större Dodge Polara fick heta De Soto Diplomat.

DE SOTO

Trucks

G. I. V. A.
DE SOTO IMPORT
LEKSTRAAT 7
DEN HAAG



"F" MODELS
13,500 LBS. MAX. G.V.W.
8,900 LBS. BODY AND
PAYLOAD ALLOWANCE

BUILT BY
Chrysler

"G" MODELS
14,500 LBS. MAX. G.V.W.
9,800 LBS. BODY AND
PAYLOAD ALLOWANCE



"H" MODELS
16,000 LBS. MAX. G.V.W.
11,075 LBS. BODY AND
PAYLOAD ALLOWANCE

Chrysler byggde fordon i flera länder och på exportmarknaden användes ofta namnen Fargo och De Soto i den tyngre divisionen. Det var i stort sett Dodge lastbilar som fick andra emblem. I Finland kunde man köpa De Soto fram till åtminstone 1964.

EL CAMION QUE MAS CAMINA!



LAS PRUEBAS LO DEMOSTRARON: CAMINA MUCHO Y MUY BIEN!

De Soto
62

Y no se trata de pruebas especiales en condiciones que raramente se producirían en la práctica. Son las pruebas reales, sobre el camino, sobre toda clase de terreno, realizadas día a día por centenares de camioneros de todo el país. Si quiere conocer a fondo estas pruebas, pregunte a los camioneros mismos; le dirán que el DE SOTO marcha al "pelo".

Entonces, amigo, ... ¡Elija el DE SOTO!
ALGUNAS RAZONES QUE VIENEN AL CASO...

Motor sobe en línea, a nafta, de 125 HP y 4,4 litros de cilindrada. Cigüeñal balanceada. Chasis resistente largueros y travesaños en "U" con refuerzos en "L". Cabina hermética a los ruidos, factores climáticos, vibraciones, etc. Sólida suspensión.

Producido por
FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A.
Chrysler Argentina, S.A.

Distribuidores
GRANDIO Y LOPEZ S.A.C.L.V.F.
Salpacho 1120 - Capital

I Argentina skall det gjorts De Soto och Fargos fram till 1967.



Nästa anhalt är Turkiet och här kom De Soto att hänga med in i modern tid.

Man hade haft sammansättning av Dodge i blygsam skala under femtioalet. 1961 bildades Askam - ett samarbete mellan Chrysler och Turkiska staten.

Nu gällde det lastbilar och namnen som användes under många år framöver var Fargo och De Soto.



De Soto D-100 S 1975.

Fordonen från Askam var från början baserade på Dodge men övergick mer och mer till egna alster, främst med Perkinsmotorer.

Chrysler sålde sin andel i Askam redan 1978 men De Sotolastbilarna kom ändå att leva vidare i högönsklig välmåga.

I Turkiet gick det att köpa en helt ny De Soto ända fram till 2015!



Läs mer om:



[Systrarnas Suburban](#)



[De Soto 1942](#)



[DeSoto: Den hemliga bilen](#)



[Grattis De Soto Firefly!](#)



[Grattis Suburban!](#)



[Grattis Diplomat!](#)

SLUT