



Iso Rivolta Varedo Concept 1972.

1. Höjd bonus till Volvos vd trots miljardstöd från staten.
2. Volvo C40 Recharge.
3. Biljättar utmanar Tesla.
4. Volkswagen rusar efter batterinyheter.
5. Volkswagen hårt drabbat av bristen på halvledare.
6. Nya Volkswagen Golf R busar i snön.
7. Volkswagen fasar ut förbränningsmotorerna.
8. För svårt och dyrt att säkra råvaror till batterier.
9. Nytt sätt att mäta bilars verkliga förbrukning.
10. Skoda Kushaq officiell med sikte på Indien.
11. Så mycket kostar nya Citroën C4 i Sverige.
12. Nya Ford Mustang.
13. Lynk & Co 01 på svenska vägar.
14. Pagani presenterar Huayra R.
15. Teslas bilar förbjuds på kinesiska militäranläggningar.
16. Senaste Volkswagen Transporter i GTI-kläder.
17. Nu stoppar Volvo tillverkningen – saknar halvledare.
18. Nu kommer ABS-bromsar till elcyklar.
19. Fiat X1/9 är en miniatyr-Ferrari med trevlig prislapp.
20. Historien om Volvo Amazon.
21. Nya och uppdaterade säkerhetsbilar i Formula 1.
22. VW-gruppen överväger Formel 1 med Porsche i spetsen.
23. Janne Blomqvist om Formel 1-säsongen 2021.



1. Höjd bonus till Volvos vd – trots miljardstöd från staten.

Av Magnus Fröderberg, publicerad 2021-03-23, 15:27.

Volvo Cars har fått över en miljard i krisstöd av staten förra året. Samtidigt höjs vd Håkan Samuelssons bonus med 40 procent till 50 miljoner.



"Det sticker naturligtvis väldigt i ögonen", säger finansminister om finansminister Magdalena Andersson (S) till Dagens Industri. Hon sa samma sak när ledningen för AB Volvo fick höjd bonus.

Både Volvo Cars och AB Volvo har använt sig av samma metod för att kunna höja bonusarna. Genom att bara beräkna bonusen på utvecklingen under det andra halvåret då försäljningar återhämtade sig har Volvo Cars vd Håkan Samuelssons bonus ökat med 40 procent till 50 miljoner.

Volvo Cars tog emot en dryg miljard kronor i krisstöd under det första halvåret, i huvudsak från den svenska staten.

Finansminister Magdalena Andersson (S) menar att det är skattebetalarna som får betala för bonusfesten. Men även inom Svensk Industriförening kokar ilskan.

– **Det upplevs som en orättvisa** att de stora bolagen får så mycket stöd när det varit svårare för de mindre", säger Sifns vd Sanna Arnfjorden Wadström till Dagens Industri.

"Kan slå tillbaka"

Per-Ewe Wendel som företräder underleverantörsorganisationen FKG tycker att Volvo Cars beslut "smakar illa i munnen". Han menar att bonusen måste beräknas på hela året och att det här kan slå tillbaka när regeringen ska ta beslut om framtida permitteringsstöd.



2. Volvo C40 Recharge: "Ett kliv i sidled!"

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-03-22, 03:52.

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

En ny elbil från Volvo och hela Sverige håller andan. Nu ska barriärer brytas och broar byggas. Efter presentationen är dock känslan att man redan längtar till nästa.



Volvos organisation ska ha en stor skopa beröm för att man lyckats hålla nya Volvo C40 hemlig ända fram tills skynket föll. Uppfriskande i en tid där biltillverkare läcker mer än en slips i ett hockeymål. Inte ens namnet hade sluppit ut, det bara ryktades lite löst om att det skulle bli C40.

Med allt detta i åtanke var det faktiskt väldigt spännande vid avtäckningen. Ovissheten hängde i luften. På grund av tekniska problem kunde vi heller inte se presentationen med vd Håkan Samuelsson & Co. Så vi som var på plats visste inte alls vad som skulle vänta under maskeringen.

Täcket drogs av och det var den, Volvos nya elbil. Design är svårt att kommentera eftersom skönhet ju som bekant ligger i betraktarens öga. Personligen tycker jag att den är snygg ur vissa vinklar. Fronten är lyckad och "kylargrillen" ser inte lika eftermonterad ut som på XC40 Recharge. Utan att ta ordentlig ställning tror jag att bakänden nog kan röra upp en del känslor.



Suvcoupé är det nya svarta! Kunderna efterfrågar i allt högre grad design före funktion.

Smolket i min bägare är att inga egentliga framsteg har gjorts på teknikfronten. 42 mils räckvidd är okej men inte mer. Snabbladdningen är också bara godkänd, varken mer eller mindre. Detta är alltså två områden som Volvos teknikchef Henrik Green menar att man siktar på att bli ledande i.

Vi kan konstatera att vägen fram till ledningen är lång. Hyundai Ioniq 5 som presenterades härom veckan är mer energieffektiv, laddar nästan dubbelt så fort och kan dessutom ladda andra elbilar! På den fronten ligger Volvo en generation efter konkurrenterna.

Nej, en funktion eller ett tekniskt framsteg med "wow"-faktor saknas i C40. Den är mer som en riktigt avancerad facelift än en ny bil. Inget fel i det – men visst hade vi önskat oss mer? Nu blev det bara ett steg i sidled.



3. Biljättar utmanar Tesla – men historien tynger.

Erik Paulsson Rönnbäck/TT.

2021-03-22 07:14.

Biltillverkarna lanserar elbilar i rasande takt för att överleva omställningen från bensin och diesel till kilowatt. Marknadsledande Tesla har ett viktigt försprång men striden står fortfarande öppen om att vinna budgetklassen, enligt en branschanalytiker.



Tesla Model 3.

De stora fordonstillverkarna rör sig mot en framtid utan fossila drivmedel. På senare år har flera av dem konverterat redan befintliga, fossildrivna modeller genom att ersätta förbränningsmotorerna med elmotorer. Eller helt enkelt utrusta dem med båda delarna, så kallade hybrider och laddhybrider.

I den nuvarande fasen av omställningen lanseras bilmodeller som aldrig kommer att säljas med vare sig tanklock eller avgasrör. Som färskt exempel finns Volvo C40, Audi e-tron, Volkswagen ID3 och 4, BMW IX, Hyundai Ioniq 5 och Porsche Taycan, för att nämna några.

Saknas batterier

I bakgrunden spökar marknadsledande uppstickaren Tesla, som inte behöver ödsla kraft på att ställa om produktionen till eldrift eftersom bolaget aldrig har tillverkat bilar med förbränningsmotorer, men som däremot tampas med att vara nykomling.

–Just nu går utvecklingen väldigt fort, säger Kristofer Barrett, som bevakar elbilsbranschen på Swedbanks fondförvaltarbolag Robur.

– De traditionella biltillverkarna har sakta men säkert börjat producera elbilar, och fokuserat på premiumsegmentet, men nu ska den stora delen av flottan gå över till eldrift. Anledningen till att de inte har gjort det hittills är att omställningen inte går över en natt, det finns inte tillräckligt mycket batterier på marknaden, säger Barrett.

Han tror att Tesla fortsätter vara marknadsledande under kommande år – trots de traditionella biljättarnas ansträngningar för att hinna ikapp. En förklaring är mjukvaran i Tesla-bilarnas datorer, som är en stark konkurrensfördel gentemot de traditionella tillverkarna eftersom den upplevs som mer användarvänlig och mindre problemtung, enligt Barrett.



Volkswagen ID3.

Del av företagskulturen

Tesla har också en egen batterifabrik i Nevada i USA – just tillgången till batterier lyfts fram som en nyckelfråga när elbilar ska massproduceras.

– Tesla var inte först med elbilar, men de var först med att bara satsa på elbilar. De har kontroll över batteriprodukten, till skillnad från de flesta andra biltillverkare som köper in batterier från Kina och Sydkorea, säger han.

Biljättarna sinkas av sin bakgrund eftersom personalens kompetens i första hand finns inom bilar med förbränningsmotorer, samtidigt som just bensin- och dieselmotorer är en del av företagskulturen, fortsätter Barrett.

– Det kan bli tufft för de stora, lite byråkratiska, organisationerna som ska göra många bilar att bli absolut bäst, säger han.

– Ett välkänt fenomen är det som kallas för innovatörens dilemma, svårigheten att förändra sig och göra något helt nytt. Man fortsätter att förbättra det man redan kan i stället.

Läs mer: [Rekordstort utbud – nu är elbilarna billigare](#)

Det som kunden vill ha

Teslas stora problem – som företaget delar med konkurrenterna – är litiumbatteriernas höga kostnader som trissar upp slutpriserna till nivåer som många konsumenter inte har råd med. De biltillverkare som lyckas bygga en någorlunda billig elbil som är tillräckligt rymlig för barnfamiljer kommer därför att kunna konkurrera om den stora budgetmarknaden.

–Ska du sälja bäst i fråga om volym och vinst, handlar det till syvene och sist om att leverera det som kunden vill ha, säger Barrett.



Audi e-tron GT.

– De stora vinnarna blir de som kan leverera antingen den mest prestigefyllda lyxversionen av bilarna, där tror jag det finns en efterfrågan som är prisokänslig, och de som först tar det stora steget ut i massmarknaden.

Fakta: Elbilar

Bilar som drivs med hjälp av en eller flera elmotorer i stället för förbränningsmotorer, och som därför inte genererar koldioxid eller andra avgaser vid körning.

Elektriciteten som driver bilen kan dock ha framställts genom förbränning av fossila bränslen, till exempel kolkraft.

Elektriciteten lagras i batterier i bilen, vanligtvis litiumjonbatterier som kan laddas med hjälp av en laddkabel.

Bilar som kan drivas med både elektricitet och bensin eller diesel kallas för hybrider, där batteriet laddas upp med hjälp av en generator vid inbromsningar eller med hjälp av en laddkabel som ansluts till elnätet.



Volvo C40, Volvos första modell som enbart ska säljas med elmotor.

4. Volkswagen rusar efter batterinyheter.

PUBLICERAD: 19 MAR 2021, KL 13:38.

Volkswagens första så kallade Power Day blev en succé. Framtidsplanerna som presenterades av vd Herbert Diess har fått Volkswagen-gruppens börsvärde att rusa.



Att Volkswagen och Herbert Diess hade sneplat på Tesla och Elon Musk var tydligt när inbjudan till företagets första så kallade Power Day skickades ut. Någon smått kaotisk Tesla-tillställning blev det dock inte, men måndagens Power Day blev ändå en stor framgång för Volkswagen-gruppen vars aktie har stigit kraftigt.

Hittills i år har Volkswagens börsvärde ökat med omkring 50 procent och den här veckan har sett den största uppgången i företagets historia, och det är planerna som presenterades på Power Day som pekas ut som orsaken till lyftet.

Volkswagen siktar på att sälja en miljon helelektriska bilar i år och ska vara marknadsledande år 2025. År 2030 ska 60 procent av gruppens fordon vara eldrivna. Volkswagen ska investera i sex så kallade Gigafactory-fabriker för battericeller i Europa, [varav en är Northvolt i Skellefteå](#), och ha en total produktionskapacitet på 240 gigawatt år 2030. Som jämförelse hade Teslas första gigafactory en kapacitet på 35 GWh per år. Volkswagen presenterade också en ny typ av battericell som ska vara billigare att tillverka och vara redo för storskalig produktion år 2023.



[Volkswagen lägger jätteorder hos Northvolt](#)



ERIK WEDBERG

5. Volkswagen hårt drabbat av bristen på halvledare.

PUBLICERAD: 17 MAR 2021, KL 08:19. Av JAN-ERIK BERGGREN.

Hela bilbranschen har drabbats hårt av bristen på halvledare och processorer. När Volkswagen höll sin årliga presskonferens för att summera det gångna året och peka ut riktningen för framtiden avslöjade VW:s vd Herbert Diess hur mycket materialbristen kostat koncernen: "Vi har förlorat 100 000 bilar och kommer inte att kunna bygga ifatt det."



Coronapandemin krånglade till export och import av varor över hela världen. Lägg till det en ständigt ökad efterfrågan på halvledare och processorer till hemelektronik, elbilar, laddhybrider och uppkopplade bilar. Producenterna av halvledare och processorer har fått jobba hårt under vintern och den tidiga våren.

Flera biltillverkare har vittnat om problem med underleverantörer och några har tvingats bromsa produktionen. Hittills har de flesta bilmärken ändå signalerat att de räknar med att kunna arbeta ifatt produktionsbortfallet under sommaren och hösten.

Men när Volkswagen berättade hur de hanterat bristen på halvledare fick vi ytterligare ett bevis på hur allvarlig materialbristen är för bilindustrin.

Öka lönsamheten

Enligt VW:s vd Herbert Diess har Volkswagen-koncernen tappat så mycket som 100 000 bilar som en direkt följd av bristen på material. Diess meddelade att det här kommer att påverka VW:s resultat för 2021 då det inte kommer att gå att bygga ifatt bortfallet.

VW hoppas ändå sälja cirka en miljon elbilar i år och senast 2025 vill VW vara Europas ledande tillverkare av elbilar. Fem år senare, 2030, ska elbilarna stå för 60 procent av hela VW-gruppens produktion och försäljning.

Herbert Diess meddelade att en ny generation plattformar för elbilar ska ge synergier och besparingar i hela koncernen. Kostnaden att utveckla och bygga bilar ska minska rejält och även materialkostnaden ska ner för att få tillräcklig lönsamhet.

Flera tillverkare har aviserat stora personalnedskärningar i spåren av utfasningen av förbränningsmotorer. Men VW nöjer sig med att spara 4 000-5 000 tjänster, av totalt cirka 120 000 och ska i stället satsa stora belopp på omskolning och utbildning.

Besparingar och nya satsningar ska öka lönsamheten och efter en nivå på 5-6 procent lönsamhet i fjol och i år ska VW snabbt nå 7-8 procent från och med 2022.

Feber

6. Nya Volkswagen Golf R busar i snön.

AV BOBBY GREEN.

TORSDAG 18 MAR 2021 KL 12:40.

Demonstrerar den avancerade fyrhjulsdriften.



FILM: <https://youtu.be/0De7uDNqRW8>

Nya Volkswagen Golf R har landat i USA och närmare bestämt Michigan. Där finns det massvis med snö så då passande man på att demonstrera bilens egenskaper på detta underlag.

I föregångaren kunde bilens system skicka upp till 50 procent av motorns kraft till bakhjulen. Men i den nya som har ett avancerat torque vectoring-system kan upp till 100 procent av kraften skickas till ett individuellt bakhjul om det skulle behövas.



7. Volkswagen fasar ut förbränningsmotorerna.

Av Anders Nilsson.

2021-03-23.

Agerar som Audi.



Volkswagenmärket tänker fasa ut sina förbränningsmotorer. Därmed agerar de på samma sätt som Audi redan meddelat att de tänker göra.

Allt fler biltillverkare börjar fasa ut sina bilar med förbränningsmotorer, bland annat ska [Volvo](#) vara ett renodlad [elbilsmerke 2030](#) och nu är även Volkswagengruppen på gång.

Tidigare den här månaden meddelade [Audi](#) att de kommer fasa ut sina förbränningsmotorer. För en kort tid sedan berättade Bytbil att [Volkswagen tänker behålla sina förbränningsmotorer](#) tills åtminstone 2030, men nu har märket ändrat sig, rapporterar [Automotive News Europe](#).

I en intervju sade Volkswagenmärkets vd, Ralf Brandstätter, att Volkswagen kommer skifta fokus till batteridrivna bilar.

– För tillfället förväntar jag mig inte att en helt ny motorfamilj kommer lanseras igen, säger Ralf Brandstätter.

Volkswagen kommer dock fortsätta att utveckla de motorer som redan används och förbereda dem för nya utsläppsstandarden, Euro 7. Anledningen till detta är att inkomsterna

som bilar med förbränningsmotorer genererar ska finansiera elektrifieringen. 2030 ska elbilar stå för 70 procent av försäljningen i Europa, motsvarande siffra för USA och Kina ska vara 50 procent.

Audi har tidigare meddelat att de inte tänker utveckla några nya förbränningsmotorer, men att de kommer anpassa de existerande motorerna, precis om Volkswagen, för en ny generation av [Audi A4](#), [A6](#) och [Audi Q5](#). Dock har den tyska biltillverkaren inte meddelat något slutdatum för när de slutligen kommer säga adjö till motorerna.

LÄS MER: [Volkswagen planerar billig elektrisk småbil](#)

Förut har Volkswagen meddelat att de kommer introducera en sista plattform för förbränningsmotorer 2026, som skulle få leva fram till 2040. Men nu är frågan om de planerna kommer ändras och vad det innebär för resten av koncernen.

LÄS ÄVEN: [Volkswagen lanserar enormt mångsidig plattform för nästan alla elbilar](#)

Relaterade artiklar:



[Volkswagen fortsätter med förbränningsmotorer](#)



[Mini blir renodlat elbilmärke 2030](#)



[Porsche: e-bränsle släpper ut lika lite som elbilar](#)



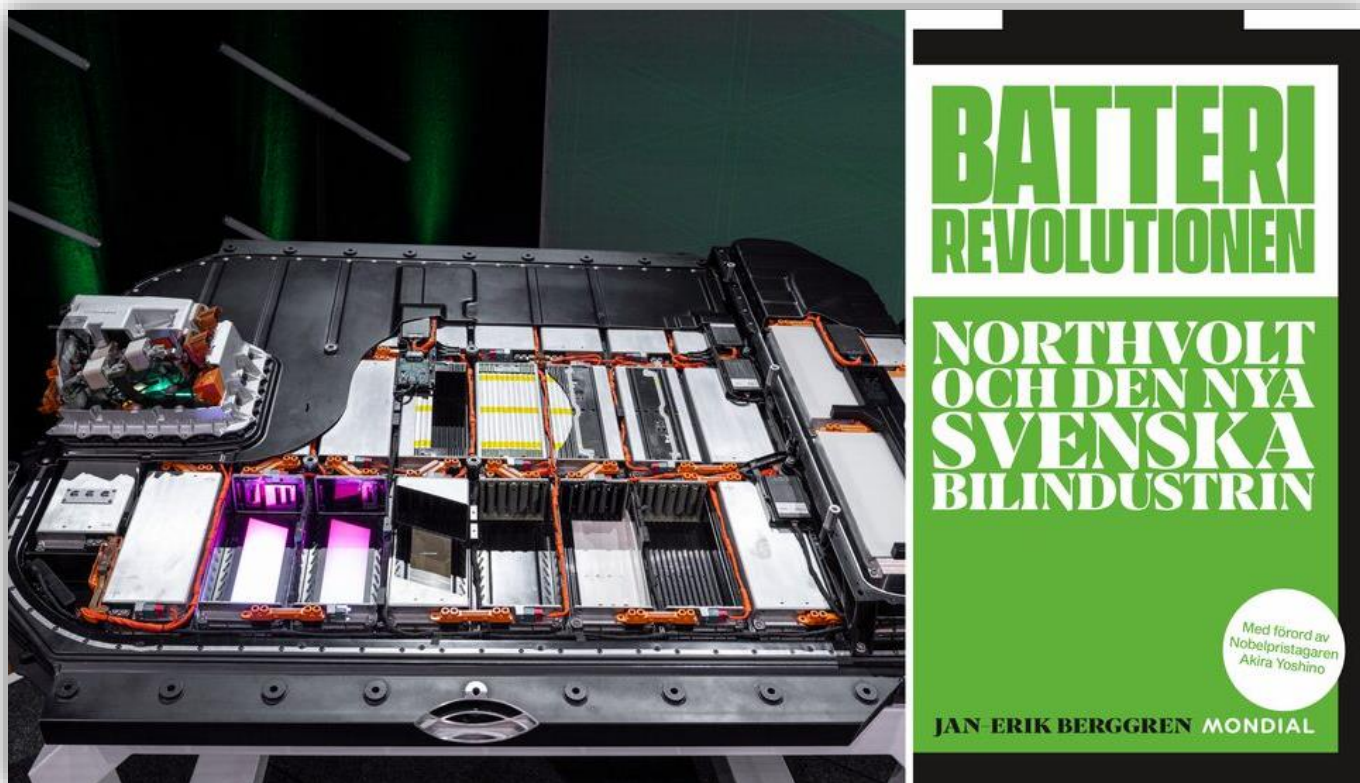
[Uppgifter: Corvette dumpar förbränningsmotorer](#)

8. Varningen: För svårt och dyrt att säkra råvaror till batterier.

PUBLICERAD: 18 MAR 2021, KL 07:54.

Text ROBIN TÖRNROS.

EU vill skärpa kraven för råvaror till elbilsbatterier. Men nu varnar utredare för att de ambitiösa målen kan bli svåra att förverkliga. En stor del av den kobolt som exporteras till Europa kommer från frilansande gruvarbetare som lever på minimilöner. "I fattiga länder som Kongo och Zambia är det här väldigt svårt att kontrollera", säger Jan-Erik Berggren som skrivit boken 'Batterirevolutionen' om utmaningarna med övergången till elbilar.



I höstas [fastställde EU ambitiösa mål och krav på produktion och import av battericeller till elbilar](#) och även om hur råvaror till batterifabriker ska hanteras. EU vill försäkra sig om att de batterier som sitter i elbilar som säljs och byggs i Europa inte har råvaror som framställts på ett etiskt tveksamt sätt. Framför allt vill [EU minimera risken att råvaror kommit från verksamheter som innefattar barn- och slavarbete](#).

Nu kommer en rapport till EU som avslöjar [svårigheterna med att införa importregler](#). Rapporten ska publiceras i juni och förutspår en mycket stor ökning av efterfrågan på kobolt som framställs på ett korrekt sätt.

Gruvjätten Glencore – som bland annat säljer materiel till Tesla och flera andra tillverkare av elbilar och batterier – säger att de inte plockar material från gruvor som håller sig med barnarbetare.

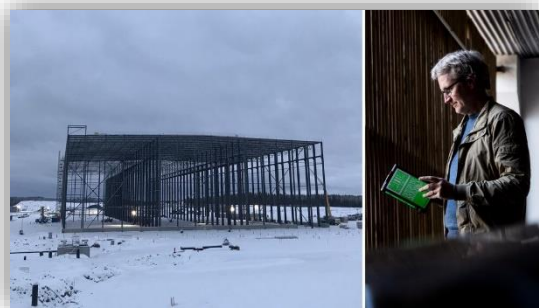
Men hela verksamheten är svårreglerad. Demokratiska republiken Kongo producerar tre femtedelar av världens kobolt och så mycket som en tredjedel av landets produktion kommer från frilansande gruvarbetare som lever under mycket svåra förhållanden.

Teknikens Världs [Jan-Erik Berggren skrev förra året boken "Batterirevolutionen – Northvolt och den nya svenska bilindustrin"](#) och besökte under arbetet med boken kopparbältet i Afrika.

– Det är mycket svåra förhållanden och även om gruvfacket på sina håll har en stark position så är frilansande gruvarbetare väldigt vanligt. I det område jag besökte fanns uppskattningsvis 3 000 illegala gruvarbetare som arbetade i dagbrott och även i stängda gruvschakt. Det de här arbetarna bryter säljs och blandas med kobolt från de stora företagen, berättar Jan-Erik Berggren.

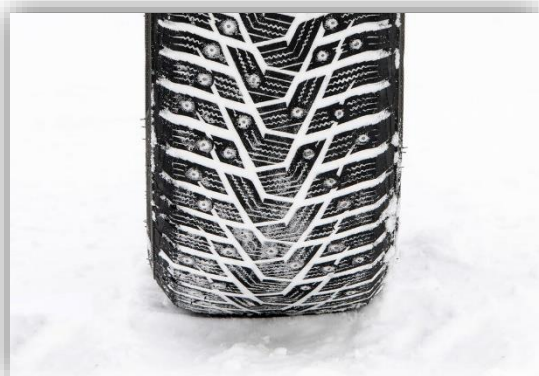
– De stora gruvföretagen som vill vara så ansvarstagande tar i praktiken inte alls ett så stort ansvar för situationen i de här mycket fattiga länderna. Jag hoppas att EU lyckas med sitt regelverk men det blir mycket svårt att kontrollera exakt varifrån råvarorna kommer.

2030 väntas EU behöva totalt 64 000 ton kobolt utöver dagens tillgångar och med dagens priser är det till ett värde av 32 miljarder kronor.



[ELBIL OCH LADDHYBRID](#)

[Är elbilen framtiden? – ny bok berättar hur omställningen går till](#)



[BIL OCH TRAFIK](#)

[Svenska dubbdäck dödar i Kongo-Kinshasa](#)



ROBIN TÖRNROS

DAGENS NYHETER.**9. Nytt sätt att mäta bilars verkliga förbrukning.**

PUBLICERAD 2021-03-18. Text Jan-Erik Berggren.

Hur bilars förbrukning mäts har varit en het fråga ända sedan dieselskandalen 2015. Nu inför EU ett nytt sätt att mäta förbrukningen i varje bil medan den körs i verklig trafik. Men som bilägare kan man välja att stänga av mätningen.



*Nu vill EU mäta hur mycket nya bilar förbrukar i verkligheten.
Det ska mätas vid den årliga besiktningen.*

Nu ska EU börja samla information om hur mycket bränsle nya bilar drar och hur mycket avgaser de släpper ut. Mätningarna ska göras när bilen används i verklig trafik och informationen ska användas för att fastställa nya regelverk.

För att säkerställa att de utsläppsvärden som deklarerats av biltillverkarna får en bättre överensstämmelse med verkliga utsläpp av koldioxid har det införts krav på att nya fordon som registreras från den 1 januari 2021 ska lagra information om förbrukning och körsträcka.

Alla nya bilar som säljs i Europa, från och med i år, ska tömmas på information vid service eller när bilen kontrollbesiktigas.

De allra första mätvärdena ska börja levereras till Europeiska miljöbyrån från och med april 2022. Men det finns tydliga kryphål. Det är bilens egen mätning av förbrukning, det vill säga den siffra som visas i färddatorn, som används som underlag och bilägaren kan, med stöd av lagen om datainsamling och lagring, GDPR, stänga av mätningen.

Anledningen till att EU vill veta hur mycket bilarna verkligen släpper ut när bilägarna använder dem är de stora skillnaderna mellan uppmätt förbrukning och utsläpp i de olika testcykler som används.

Den gamla mätmetoden NEDC började användas redan år 1970 och uppdaterades sista gången 1997. Trots det användes mätmetoden ända fram till 2018 och visade sig mot slutet inte stämma överens alls med hur mycket bilarna faktiskt förbrukade vid verklig användning. När NEDC togs bort skiljde så mycket som cirka 40 procent i uppmätt förbrukning och verklig förbrukning.

Med den nya mätmetoden som kallas WLTP är mätvärdena betydligt närmare bilarnas verkliga förbrukning, men EU befvarar att biltillverkarna ska optimera sina bilar för mätmetoden för att pressa ner utsläppssiffrorna. Precis som skedde med NEDC.

Med de nya kraven på mätning hoppas EU att komma lite närmare sanningen – förutsatt då att bilägarna tillåter mätningen och att tillverkarna förser dem med korrekt information.

Från och med december 2022 planerar EU att publicera sin data från bilparken i en årlig rapport. I den rapporten ska det synas hur stor skillnad det är mellan WLTP-värdena och mätning under användning.

Från och med 2020 har EU stränga krav på genomsnittligt utsläpp från biltillverkarna och redan i år väntas ett antal av dem tvingas betala böter till unionen för att de inte klarar kraven.

En fjärdedel av utsläppen av så kallade växthusgaser kommer från transportsektorn och EU har egna tuffa klimatmål att nå upp till. I juni ska EU fatta beslut om nivåer för utsläpp av koldioxid från nya bilar. EU:s målsättning är att sänka utsläppen med 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års nivå.

En sak som påverkar är att fordonsägaren måste godkänna att data läses ut ur fordonen, både när Transportstyrelsen läser ut data och när tillverkaren gör det.

Det finns dock frågetecken om hur de nya mätningarna ska göras. Enligt EU-kommissionen ska mätdatan samlas in vid service eller vid kontrollbesiktning, men fordonsägaren kan säga nej.

– En sak som påverkar är att fordonsägaren måste godkänna att data läses ut ur fordonen, både när Transportstyrelsen läser ut data och när tillverkaren gör det, säger Per Öhlund, utredare på Transportstyrelsen. Hur detta godkännande av fordonsägaren ska göras har jag inget svar på i dag, det är något som vi måste utreda.

– Att utläsning ska göras just vid en kontrollbesiktning är på grund av att det är ett tillfälle där i princip alla fordon kommer att finnas med möjlighet till uppkoppling via OBD-uttaget, förklarar Per Öhlund.

Han understryker att det är viktigt att komma ihåg att det alltså inte är en kontroll av data som ska göras vid kontrollbesiktningen, bara utläsning och rapportering till Transportstyrelsen.

– Besiktningsföretagen får inte lagra data efter rapportering. Transportstyrelsen kommer att sammanställa alla data och årligen rapportera till EU-kommissionen, avslutar Per Öhlund.



Jan-Erik Berggren

10. Skoda Kushaq officiell – med sikte på Indien.

PUBLICERAD: 19 MAR 2021, KL 12:07.

Skulle skådespelaren John Cusack vilja ratta tjeckiskt är det Skoda Kushaq han ska ha. Nackdelen för honom är att han i så fall måste flytta till Indien.



Vi visste om att Skoda var på gång med en suv-modell exklusivt för den indiska marknaden, i fjol presenterade nämligen konceptbilen Vision IN som var väldigt produktionsmässig.

Nu har Skoda dragit skynket av den version av bilen som inom kort ska börja rulla på de indiska vägarna.

Skoda Kushaq, som modellen heter, kommer inte till Europa. Här har vi nämligen redan [Kamig](#) som är nästan identisk sett till storleken. Även utseendemässigt är de båda ganska lika.

Kushaq byggs på MQB A0 IN-plattformen som är en variant av MQB A0 som är grunden till just Kamig, men även till [Audi A1](#), [Seat Ibiza](#) och [Arona](#), [Volkswagen Polo](#) och [T-Cross](#), med flera. IN-beteckningen visar att plattformen avses för bilar för den indiska marknaden. En indisk [Volkswagen Taigun](#) ska byggas med samma grund som Kushaq.

Med 422,1 centimeter på längden är Kushaq exakt två centimeter kortare än Kamig. Den är dessutom 3,3 centimeter smalare då den mäter 176,0 centimeter från vänster till höger sida. Åt andra hållet, från höger till vänster sida, är måttet förstås detsamma.

Kushaq är dock betydligt högre med sina 161,2 centimeter, dessutom är markfrigången ett par centimeter extra jämfört med Kamiqs utrymme under bilen. 18,8 centimeter är ett väl tilltaget mått och en anpassning till dåliga indiska vägar. Dålig standard på landets vägnät har även tvingat fram speciella hjulupphängningar.

Axelavståndet är 265,1 centimeter, samma som hos Kamig. Som sagt, MQB A0 IN-plattformen är en variant på Kamiqs MQB A0.

Bagageutrymmet sväljer 385 liter vilket är 15 liter mindre än i Kamig.



*Högerstyrd, förstås. Insidan påminner inte speciellt mycket om Kamiq.
Notera knappar för stolsfläktar, men inga för stolsvärme.*

Kushaq-spekulanten (John Cusack?) har två motoralternativ att välja mellan, båda TSI-bensinmotorer. Insteigaren är en 1,0-litersmaskin på 115 hästkrafter som i standardutförande är kompis med en sexväxlad manuell låda. Sexstegad automatlåda finns som tillval.

Toppalternativet är en 1,5-litersspis på 150 hästkrafter som även den har sexväxlad manuell låda som standard. Som tillval till sjuväxlad DSG-dubbelkopplingslåda.

I juni är det marknadslanseringsdags för Skoda Kushaq och i juli får indierna lägga vantarna på första exemplaren.



[GALLERIER](#)

[29 bilder](#)

[Skoda Kushaq 2022](#)



11. Så mycket kostar nya Citroën C4 i Sverige.

Anders Nilsson 2021-03-22.

Behåller förbränningsmotorerna.



Nya generationen av Citroën C4 har lanserats i Sverige och erbjuds både med förbränningsmotorer i form av diesel och bensinare. Senare i år kommer även elbilsversionen.

[Citroën](#) har inlett sin elektriska offensiv genom att lansera nya [Citroën C4](#) eftersom den erbjuds både med förbränningsmotor och elmotor. Citroën har målsättningen att alla deras modeller ska finnas som ett elektriskt alternativ 2025. Nu har de första bilarna av nya generationen av C4 kommit till återförsäljarna, så även de svenska priserna.

Nya C4 har enligt den franska biltillverkaren ett helt nytt designspråk, där den höga motorhuv och den V-formade ljussignaturen på frampartiet ska vara exempel på detta. Den har de senaste förarhjälpmedlen och tekniken.

LÄS MER: [Citroën: Polestar kopierar oss](#)

Tittar man under huven, så erbjuds modellen med antingen en bensinmotor på 100, 130, eller 155 hästkrafter. Manuell växellåda finns till de två lägre varianterna, medan 155 hästarsversionen får automatlåda. C4:an finns även som diesel, med 130 hästar och automatlåda.

I sommar lanseras även Citroën ë-C4 i Sverige, elbilsversionen. Den kommer få en räckvidd på cirka 35 mil samt ha en motorstyrka på 135 hästkrafter och 260 Nm i vridmoment.

Ordinarie svenska priser börjar från 219 990 kronor, och vill man privatleasa den, startar priserna från 2 200 kronor per månad.

Relaterade artiklar:



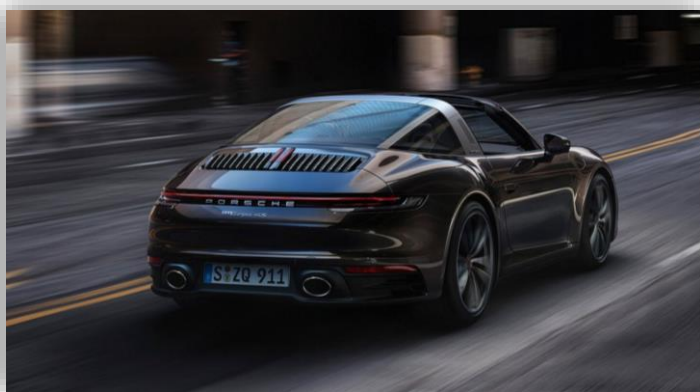
Citroën: Polestar kopierar oss



Uppgifter: Corvette dumpar förbränningsmotorer



Då kommer elbilen kosta lika lite som en bensinbil



Porsche: e-bränsle släpper ut lika lite som elbilar

DAGENS NYHETER.**12. Nya Ford Mustang – en eldriven suv för familjen.**

PUBLICERAD 2021-03-20 kl 10:12.

Ford ändrar definitionen av sitt mest välkända varumärke – Mustang. Modellen är inte längre en sportbil för folket. Mustang Mach-E är en eldriven familjesuv som ska utmana Tesla.



Mustang Mach-E är inte lika terränggående som sin fyrbenta namne, men gör inte bort sig i snön.

Mustang Mach-E tar sig an traktorspåren på den snötäckta åkern. Vi håller avstånd till hästen Tivo som är av rasen kigermustang – allt för att den inte ska skrämmas av elbilens konstgjorda exteriöra ljud, ett ljud som ska uppmärksamma fotgängare att här kommer en elbil.

Emblemet med den galopperande mustangen återfinns så ofta både exteriört och interriört att man kan tro att Mustang är ett eget märke. Men detta är alltså en Ford även om det inte finns en enda Fordlogotyp på bilen. Men bilen skiljer sig så pass mycket från någon annan Ford att det hade varit ett naturligt steg.

Det här är inte tillverkarens första elbil, de experimenterade med elbilar redan för över hundra år sedan. Den senaste rent eldrivna modellen var Focus electric från 2011 som hade en batterikapacitet på 33,5 kilowattimmar och en räckvidd på knappt 20 mil.

Med Mustang Mach-E har de tagit i mer än så. Batteripaketet kommer i två olika storlekar med en användbar kapacitet på 68 eller 88 kilowattimmar. Det ger en räckvidd på 44 respektive 61 mil enligt EU:s WLTP-körcykel, vilket är mer än konkurrenskraftigt.

Mach-E driver i grunden på bakhjulen men kan även utrustas med en elmotor fram vilket gör den fyrhjuldriven. Det kostar inte bara i pengar räknat, utan även när det kommer till räckvidden som sjunker till 40 respektive 54 mil. Bilen kan snabbbladdas med 150 kilowatt. För vanlig laddning sätter ombordladdaren på 11 kilowatt gränsen.



En helt ny insida från Ford. Skärmen fungerar bra men är lite seg i denna förseriebil.

Dörrarna öppnas med en knapp som skjuter ut dörren ett par centimeter. För frambörrarna finns det ett litet handtag för att göra det enklare att dra upp dörren helt. För att öppna bakhörrarna får man ta tag i dörrens kant. Vi ser i dag många innovativa handtagslösningar från flera tillverkare. I de allra flesta fall handlar det mer om en gimmick än att minska luftmotståndet.

Inne i bilen är det inte svårt att se att man hämtat inspiration från tillverkaren Tesla. Det är inte bara den stora pekskärmen som påminner om Tesla Model Y – när det kommer till pris, räckvidd och acceleration går de två hand i hand. En stor nyhet är också att Fordens viktiga funktioner kan uppdateras över nätet, det som kallas för OTA, precis som i Tesla. I topputförandet med stort batteri och fyrhjulsdraft kostar Mach-E 734.900 kronor, har en räckvidd på 54 mil enligt WLTP-körcykeln och bilen accelererar från 0 till 100 kilometer på 5,1 sekunder.

För Model Y Long Range lyder siffrorna: 719.900 kronor, 50,5 mils räckvidd och 5,1 sekunder till 100 kilometer i timmen.

Med den 15 tum stora pekskärmen i centrum har interiören fått ett lyft från tidigare modeller. Borta är nästan alla knappar och allt sköts från pekskärmen, inklusive klimatreglagen som har en fast placering i skärmens nederkant. Menyerna kräver en viss tillvänjning. Riktigt lika lätthanterlig och logisk som Teslas skärm är den inte, dessutom hackar vissa bilder på skärmen i denna förseriebil och responsen är inte alltid så snabb som man kan förvänta sig. Högt datoriserade konkurrenter som VW ID3 och Polestar 2 har haft stora problem med mjukvarubuggar. Det återstår att se hur Mustangen, som också har mycket ny mjukvara i sig, klarar sig.

Framför ratten är de gamla hederliga mätarna utbytta till en mindre rektangulär skärm som visar det mest väsentliga som hastighet, förarstödsystem och navigation. Överlag är kvalitetskänslan hög, men växelväljaren på mittkonsolen och volymvredet som sitter integrerat i pekskärmen känns plastiga.



Trots dubbla motorer är beteendet tydligt bakhjulsdrivet. Foto: Glenn Lindberg

Första körintrycket är att bilen känns större än vad den egentligen är. Med en karosslängd på 471 centimeter och en bredd på 188 centimeter är den direkt jämförbar med Volvo XC60. Men Mach-E känns både längre och bredare vilket beror på sämre runtomsikt.

Körställningen är relativt hög och det känns att man sitter i en SUV. Fönsterlinjen är även den hög och framstolparna är breda. Motorhuven är lång och tydligt synlig från förarplats men sikten bakåt är inte den bästa.

Styrkänslan är ganska diffus och bakom ratten är det svårt att uppfatta var man har framhjul.

Men nya Mustangen har en hel del positiva vägegenskaper. Den går tyst och snabbt med en gasrespons som känns naturlig. Enpedalsfunktion finns då det räcker med att lyfta på gaspedalen för att bilen ska bromsa. Någon justering av funktionen finns dock inte.

Mach-E är tydligt bakhjulsdriven. Pressar man bilen går bakvagnen ut en aning. Fjädringen är ganska hård, det gör bilen ganska stötig.

En sportigare Mustang Mach-E med bättre styrkänsla kan vi vänta oss när GT-versionen släpps senare i år. Där lovar man 487 hästkrafter och en acceleration 0 till 100 kilometer i timmen på 3,7 sekunder.

Mustang Mach-E är ingen fullträff, det finns förbättringsområden. Men helhetskänslan är fin och Ford är inne på rätt spår. Framför allt imponerar bilen när det kommer till elbils-egenskaper. Vid nollgradigt läser vi av en förbrukning mellan 2,2 och 2,5 kilowattimmar per mil där körningen främst omfattar landsväg och motorväg utan att medvetet köra ekonomiskt. Det ger en verklig räckvidd mellan 35 och 40 mil som lär bli längre under mer gynnsamma förhållanden.

I juni kommer Mach-E till Sverige och sätter Ford i en konkurrenskraftig sits i den allt tuffare elbilsklassen.



Breda och mjuka säten som känns utvecklade för den amerikanska marknaden



Inte helt opraktisk. 1.508 liter ryms med fällda säten. Väl tilltagen takhöjd i baksätet.

Ford Mustang Mach-E AWD Long Range.**Miljö**

Koldioxidutsläpp: 0 gram/km vid blandad körning.
 Bränsleförbrukning: 1,8 kWh/mil vid blandad körning.
 Räckvidd: 54 mil.

Ekonomi

Pris/Förmånsvärde/Privatleasing: 734.900/4.222/ 7.495 kronor.
 Inköpsbonus: 60.000 kronor (70.000 kronor från 1 april).
 Årlig fordonsskatt: 360 kronor per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.
 Garantier: Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rost 12 år, lackgaranti 2 år.

Digitalt

Pekskärm: Ja, 15,5 tum.
 App: Ja.
 Apple Carplay/Android Auto: Ja/Ja.
 OTA (Nätuppdatering): Ja.

Teknik

Motor: Dubbla elmotorer, 351 hk, 580 Nm.
 Drivning: Fyrhjulsdraft.
 Växellåda: 1-växlad reduktionslåda.
 Acceleration 0–100 km/tim: 5,1 sekunder.
 Toppfart: 180 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 471/188/163 centimeter.
 Bagagevolym: 402–1 508 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda. 81 liter fram.
 Tjänstevikt: 2 182 kg.
 Maximal släpvagnsvikt: 750 kg.

Betyg del för del**Köregenskaper: 3****Säkerhet: 4****Miljö: 4****Komfort: 4****Ekonomi: 3****Totalbetyg= 18 av 25****Plus**

Låg ljudnivå.
 Lång räckvidd.
 Hög utrustningsnivå.

Minus

Stötig.
 Vag styrkänsla.
 Dålig runtomsikt.

Text Oskar Krüger



13. Provrappport: Lynk & Co 01 på svenska vägar.

Av Wiggo Björck. Publicerad 2021-03-22, 16:30.

Vi kör XC40-kusinen Lynk & Co 01 laddhybrid på svenska vägar. Digitalredaktör Patrik Lundin rattar den första Lynk & Co-bilen i Europa.



Hej Patrik, var är du?

– Jag är i Rydbo halvvägs ut till Vaxholm och kör [Lynk & Co 01](#), den första Lynk & Co-bilen i Europa.

Spännande, berätta mer om den!

– Den är en kusin till Volvo XC40 och jag kör laddhybriden så det är i mångt och mycket en [XC40 T5 Recharge](#).

Märks det släktskapet tydligt eller är det dina förkunskaper som spökar?

– Nej, man kan ändå se det på karossen. Formen är lik även om lyktorna är annorlunda både fram och bak. Annars är det ingenting som folk kommer notera jättemycket. Det ser ut som en suv, helt enkelt.

Hur är intrycken annars?

– Har man kört en Volvo XC40 så kommer man att känna igen sig, men jag tycker att det är en ganska 'hipp' och intressant interiör i den. Istället för att ha en stående infotainment-skärm som Volvo har så är det en liggande skärm. Bilen känns ganska hyfsat premium ändå, tycker jag.

Volvo rullar ut [Android Automotive i fler bilar](#) nu, har Lynk & Co 01 det också?

– Nix, det har den inte. Bilen jag kör är dock fortfarande en förseriebil, något man var noga med att berätta för mig, så den är inte riktigt klar. Framförallt märks det på responsen i skärmen som är lite svajig ibland.

– Och så är det lite kul för när jag lägger telefonen på induktionsladdaren så tror telefonen att jag håller upp den mot en betalningsterminal. Den startar Apple Pay varje gång jag lägger den på laddning!



Digitalredaktör Lundin bakom ratten, visad på infotainmentskärmen.

Hoppsan! Har du kollat så att du inte betalat något nu?

– Nej jag har faktiskt inte kollat det så risken är väl att jag blivit av med flera tusen nu!

– Helt allvarligt dock så är det en himla fin bil och när jag åkte lite i stadstrafik så vände folk sig om för att titta, designen sticker helt klart ut.



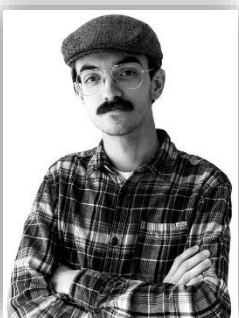
[Premiär idag: Följ med in på Lynk & Co-klubben i Göteborg](#)



[Så mycket billigare är Lynk & Co 01 än Volvo XC40 laddhybrid](#)



[Trött på att leta parkering? Lynk & Co har lösningen](#)



Wiggo Björck

Feber

14. Pagani presenterar Huayra R.

AV BOBBY GREEN 2021-03-19 KL 09:40.

Har V12:a utan överladdning på 850 hästar.



Pagani visar nu upp den mest extrema versionen av modellen Huayra hittills - Huayra R. Den här är speciellt utvecklad för banan och får inte köras på allmän väg. Grunden i paketet är en ny V12:a på 6,0 liter som utvecklats från grunden i samarbete med HWA AG. Den saknar överladdning men lämnar ändå hela 850 hästar och 750 newtonmeter i vrid. Varvstoppet ska ligga på 9000. Man säger att motorn är "lightest, most powerful and efficient track-ready V12 ever created". Till paketet sitter en ny sexstegad sekventiell växellåda som driver bakhjulen. Torrvikten på bilen ska ligga på 1050 kilo.

Endast 30 stycken exemplar kommer att tillverkas och varje har en prislapp på 2,6 miljoner euro, innan skatt. Läs allt om bilen på länken: pagani.com.



15. Teslas bilar förbjuds på kinesiska militäranläggningar.

AV WILLE WILHELMSSON 2021-03-22 KL 11:20.

För att de kan användas för spionage.



En Tesla Model S i Beijing

Teslas bilar säljer som smör i Kina men nu rapporterar källor att Teslas bilar inte längre är välkomna att köra in på kinesiska militäranläggningar. De ska inte heller längre vara tillåtna att köra på vissa andra platser som anses vara känsliga ur ett säkerhetsmässigt perspektiv.

Anledningen till att Teslas bilar nu portas från kinesiska militäranläggningar uppges bero på att bilarnas kameror konstant filmar sin omgivning, filmer som potentiellt skulle kunna användas för spionage. Kinesiska militärer förbjuds inte att köra Teslor men sägs få parkera dessa utanför anläggningar som bedöms vara viktiga ur säkerhetssynvinkel.

I helgen kommenterade Elon Musk det hela med att säga att om Teslas bilar skulle användas för spionage i Kina, eller någon annanstans, så hade företaget fått stänga ner. Under ett videoframträdande på China Development Forum i lördags så så Musk:

"There's a very strong incentive for us to be very confidential with any information. If Tesla used cars to spy in China or anywhere, we will get shut down."

Över 2,5 miljoner människor tjänstgör i Kinas militär och det skulle givetvis inte vara bra för Tesla om dessa valde bort att eventuellt köpa en Tesla på grund av att de inte längre kan köra bilarna till sina jobb.



16. Senaste Volkswagen Transporter i GTI-kläder.

AV BOBBY GREEN 2021-03-22 KL 19:00.

Fräsig skåpbil.



Bara för att man åker omkring i en skåpbil innebär ju inte det att man inte vill att bilen ska se fräsig ut? Volkswagen Commercial Vehicles i Storbritannien presenterar därför Transporter T6.1 Sportline som är en version som fått ta på sig GTI-kläder. Det innebär ett helt nytt kjolpaket runt om, större fälgar, mattsvart lack, takvinge och den klassiska röda GTI-randen i grillen. Bilen är även sänkt med 30 millimeter. Vill man ha en annan färg erbjuds även Fortana Red, Ravenna Blue eller Copper Bronze. Vi får inga bilder från insidan men här ska det finnas stolar i Nappa-läder med mocka-inlägg och Sportline-logga. Prislappen börjar på 42.940 pund.





[Volkswagen lyfter skåpbilen Multivan](#)
[Kommer erbjudas med ren eldrift](#)



[Volkswagen Caddy, Transporter och Crafter nu som elbilar](#)
[Konverterade av ABT](#)



[Tut i luren! 65 år sedan den första folkabussen byggdes!](#)
[Fabriken där det hela började ställer nu om till elektrifiering](#)

17. Nu stoppar Volvo tillverkningen – saknar halvledare.

Erik Paulsson Rönnbäck/TT.

2021-03-23 07:23.

Lastbilstillverkaren Volvo stoppar tillverkningen under två–fyra veckor på grund av bristen på halvledarkomponenter. ”Vi hoppas att det här ska räcka”, säger AB Volvos presschef Claes Eliasson.



Lastbilstillverkaren har nyligen flaggat för eventuella produktionsstörningar på grund av den globala bristen på halvledarkomponenter, det vill säga elektriska komponenter som dioder och transistorer som ofta tillverkas av kisel. Sedan dess har bristen förvärrats ytterligare, bland annat på grund av isstormen i Texas i USA som är ett nav för tillverkningen av de viktiga komponenterna.

Nu stoppas lastbilsproduktionen i två–fyra veckor eftersom halvledarkomponenterna inte räcker till. Merparten av anläggningarna i Sverige berörs av stoppet.

– Den påverkan har vi inte haft tidigare, utan vi har haft enstaka stopp. Det här sker också i stora delar av vårt system, det blir inte en fabrik här och en fabrik där, utan nu ser vi att det blir ett större stopp i början av andra kvartalet, säger Claes Eliasson.

"Osäkerheten är stor"

Stoppet väntas slå mot intjäningen och kassaflödet och även påverka övriga affärsområden inom koncernen.

– Osäkerheten är stor, det är stor global brist på komponenten. Det är klart att vi hoppas att det här ska räcka, säger Eliasson.

Företaget kan inte svara på hur många färre lastbilar som väntas rulla av bandet under andra kvartalet, men konstaterar att stoppet väntas innebära ett högt produktionsbortfall.

– Produktionsbortfallet givet det orderläge vi har blir högt, det är två–fyra veckors tappad produktion. Det är klart att det blir volymer av det, det är också därför vi ville gå ut och meddela hela marknaden på en gång att det här kommer att få en påverkan, säger Eliasson.

Läs mer: [Halvledarbristen flaskhals för Volvo Group: "Global brist"](#)

"Väldigt starkt orderläge"

Lastbilstillverkaren hoppas kunna ta igen tappet under året.

– Vi har ett väldigt starkt orderläge och har väldigt många kunder som väntar på sina lastbilar. Förhoppningen är naturligtvis att ta igen de här veckorna senare under året, å andra sidan beror det naturligtvis på när läget i försörjningskedjan förbättras, säger Eliasson.

Fakta: Bristen på halvledarkomponenter

Bristen på halvledarkomponenter beror till stor del på coronapandemin.

Fordonsindustrin befarade tidigare i pandemin att den ekonomiska krisen skulle bli djupare än vad den blev, och återkallade därför sina beställningar av halvledarkomponenter från producenterna.

Samtidigt steg efterfrågan på konsumentelektronik som också består av halvledarkomponenter.

Konsekvensen blir att företag som tillverkar hörlurar, tv-spel och bärbara datorer konkurrerar med fordonstillverkare om att köpa in komponenterna.

Källa: Fordonskomponentgruppen

Fakta: Halvledarkomponenter

Elektroniska komponenter som tillverkas av halvledarmaterial, främst kisel.

De vanligaste komponenterna som tillverkas av halvledarmaterial är dioder, transistorer och tyristorer.

Halvledarmaterial definieras av att de har bättre elektrisk ledningsförmåga än isolerande material, men sämre ledningsförmåga än ledande material.

Källa: Nationalencyklopedin

ERIK PAULSSON RÖNNBÄCK/TT

RELATERADE ARTIKLAR

[Fordon](#)

[Komponentbrist kan tvinga Scania till nya nedstängningar](#)

[Fordon](#)

[Renaults vd varnar för ett tufft 2021](#)

[Fordon](#)

[Halvledarbrist slår mot Volvo: "Stoppdagar för linjeproduktionen"](#)

Feber**18. Nu kommer ABS-bromsar till elcyklar.****AV ROGER ÅBERG.**

ONSDAG 17 MAR 2021 KL 16:40.

Perfekt för de stora fraktcyklarna.**FILM:** <https://youtu.be/IZtyDj5-xKs>

Att frakta paket inne i stan med cykel är ju smått genialiskt på många plan. Miljövänligt, tar inte så stor plats och är i vägen när de står still och helt enkelt perfekt för att leverera mindre paket en mindre sträcka. Men cyklarna är tunga och är de fullastade så är de ändå tyngre och dessutom får de lätt hög hastighet, vilket så klart blir ett problem när man ska bromsa.

Nu har Blubrake utvecklat ett ABS-system för cyklar vilket är riktigt coolt. Med det på så får man kortare bromssträcka, men man får också en säkrare inbromsning. Systemet kan sättas på i princip alla cyklar som finns och måste alltså inte finnas på cykeln när den byggs. Hur det fungerar kan ni kolla in i videon nedan.

blubrake.it +

19. Fiat X1/9 är en miniatyr-Ferrari med trevlig prislapp.

Publicerad 2021-03-21 kl 8:05. Text Calle Carlquist.

Fiat X1/9 är härlig att köra med sin mittmotor och läcker att se med de skarpa formerna. Prislappen är ännu trevligare!



Vem kan tro att grundformen till denna fräsiga lilla italienska skapades för över 50 år sedan? Det var 1969 Marcello Gandini, formgivare hos Bertone, visade en öppen sak kallad Autobianchi Runabout Barchetta på bilsalongen i Turin. Tre år senare gick bilen i produktion som Fiat X1/9, allmänt kallad "Fiat första september" sedan dess.

Maken till kul folksportbil hade väl inte skådats sedan Triumph Spitfire debuterade. Men Fiat var tekniskt sett lite mer speciell än Spitfire; den hade mittmotor. De första åren var det en 1,3-litersmaskin på måttliga 75 hk, senare en 1,5-motor på ytterligare tio. Ingen racer precis, men med härlig balans, frisk luft tack vare det avtagbara targataket – och så de ärtiga linjerna. Undra på att den sålde som smör i USA!

Under 1980 startade försäljningen i Sverige och minnesgoda kanske fortfarande får filmdirektören Harry Schein på näthinnan – han förekom i reklamen. De flesta av de cirka 400 exemplar som såldes här innan importen upphörde 1984 var metallicröda, men blå förekom också. Svenska bilar försågs med tidens typiskt gula varselljus så att ägarna slapp köra med uppfällda "popup-strålkastare" om dagarna.

Totalt tillverkades 170 000 exemplar under bilens långa levnad – den lades ned först 1989. De sista åren byggdes bilen helt och hållet hos Bertone.

I dag kan man med lite tur fortfarande hitta hyfsade exemplar i Sverige och priserna är ofta låga. I Tyskland är utbudet långt större och det har importerats en hel del X1/9 under åren. Rost, nästan överallt, känsliga elsystem och tafflig plastkvalitet i inredningen hör till sådant en spekulant ska vara medveten om, liksom att hjulupphängningens detaljer måste vara friska för att den lilla bilen ska vara just så kul att köra som den ser ut att vara.

Fiat X1/9 1980**Nypris:** 49 500 kr.**Värde idag:** 25 000–45 000 kr.**Motor:** Tvärställd rak 4-cylindrig med en överliggande kamaxel. En dubbelportsförgasare. **Volym** 1498 cm³. Max effekt 85 hk (81 hk i Sverige) vid 5 700 v/min. Max vridmoment 118 Nm vid 3 000 v/min.**Kraftöverföring:** Bakhjulsdrift. Femväxlad manuell låda. Golvspak.**Mått:** L 397/B 157/H 118 cm.**Styrning:** Kuggstång 3,0 varv mellan fulla utslag, ej servo. Vändcirkel 10,0 m.**Fjädring/hjulställ:** Individuell fjädring fram och bak, spiralfjädrar. Inga krängningshäm-
mare.**Hjul:** Lättmetall, 5 tum. Däck 165/70 SR13.**Elsystem:** 12 V, växelström.**Bromsar:** Skivor fram och bak. Ej servo. Handbroms på bakhjulen.**Fartresurser:** Toppfart 180 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 12,0 s.**Förbrukning:** 0,8 l/mil.Läs också: [Här är 70-talsbilarna som flippade – och floppade](#)**Livscykeln****1969** Chefsdesigner Marcelo Gandini på Bertone visar Autobianchi Runabout Barchetta vid bilutställningen i Turin. Strålkastarna monterades i targabågen bakom (!) föraren. Formen lägger grunden för Fiat X1/9.**1972** Den färdiga Fiat X1/9 visas.**1974** X1/9 lanseras i USA. Försäljningen går enastående.**1975** USA-bilar stryps till 63 hk av alla avgaskrav. Dessutom hänger man på tunga krocksäkra stötfångare som gör den redan trötta lilla bilen ännu tröttare.**1976** Serie Speciale med stegmönstrade stripes längs karossidan, ny frontspoiler och högre stolar.**1979** Ny motor på 1498 kubik samt femväxlad låda. Ny instrumentpanel och nya vinylklädda säten. Bilen förses med stora krocksäkra stötfångare i aluminium och plast.**1982** Bertone tar över produktionen.**1987** En mycket udda modell, Sport Pack, förses med sidokjolar och spoilerinklädda stötfångare.**1989** Sista året. Efter 17 års produktion och otaliga versioner försvinner X1/9 med modellen Gran Finale.**Calle Carlquist**

Läs mer om:



Fiat belönar "snåla" bilförare med rabatter

En snittförare ska kunna spara ihop 1 500 kronor om året.



Toyota Yaris blev Årets Bil 2021

Volkswagens jättesatsning skulle sopa banan med alla andra i Årets Bil.



Finalisterna till Årets Bil avslöjade – här är modellerna som kan vinna

Varken Toyotas vätgasbil eller Mercedes lyxsedan klarade trycket.



Rost på Volvo V90, provkörning av Fiat 500e och världens längsta linbana

Fiat 500 har en rolig detalj som andra elbilar inte kan skryta med.



Besked i dag: Grönt ljus för jätteaffären mellan PSA och FCA

Besked i dag: 14 olika bilmärken kan samlas i samma koncern.

DAGENS NYHETER.**20. Historien om Volvo Amazon som lyckades även utomlands.**

PUBLICERAD 2021-03-17.

Text Peter Klemensberger.

Amazoner i massor. Här är historien om en bilmodell som lyckades även utanför landets gränser.



Ett, två, tre, fyra ... Nåja, här står ett gäng av de 667.791 tillverkade bilarna av modell Volvo Amazon uppradade. Platsen är Lundbyhamnen i Göteborg och Amazonerna är avsedda för export. På den punkten var modellen ett rejält framsteg för tillverkaren då 60 procent av bilarna såldes på andra marknader än den svenska.

Datumet för bilden är den 12 april 1962 och modellen har varit i produktion sedan 1957. Nyheter för året var bland annat B18-motorn och kombiversionen som syns till vänster i bild. Men nog kunde såväl kombi som sedanen närmast fotografen stått lite rakare för att få till en än finare bild.

Amazon må vara det namn vi känner modellen som, men på ritbordet stavades namnet med s. Senare stötte namnet på patrull. Den västtyska moped- och motorcykeltillverkaren Kreidler uppmärksammade att de redan använde namnet, om än med ett e på slutet. Namnet Amazon blev dock kvar på de nordiska marknaderna, på annat håll blev Volvomodellen känd som 120-serien, vilket var en internkod. Namnet kom senare att gälla även i Sverige men i folkmun förblev modellen Amazon.

När bilden här togs byggde Volvo ännu sina bilar i Lundbyverken. 1964 kom produktionen att flytta till Torslanda även om man tjuvstartat redan 1961 med karossbyggen.

Hamnen på bilden invigdes 1951 och var då av modernaste snitt, precis som Amazon var vid sin lansering. I alla fall till formen sett, signerad Jan Wilsgaard. Modellen skiljde sig markant från tidigare Volvobilar som främst hämtat inspiration från Nordamerika. Hos Amazon gick tankarna även till Storbritannien och Italien.

1966 lanserade Volvo den modernare 140-serien, men Amazon hängde ändå kvar i produktion till 1970. Den 3 juli tillverkades den sista Amazonen som direkt rullades in i Volvos egen samling av bilar.

När modellen fyllde 60 år gjorde Volvo en analys som visade att 8 procent av de bilar som sålts i Sverige ännu var vid liv. Totalt 24.282 exemplar fanns kvar i fordonsregistret.



21. Nya och uppdaterade säkerhetsbilar i Formula 1.

Av Erik Punt.

15/03/2021.

Aston Martin blir ny leverantör av säkerhets- och medicinbilar.



Det är inte enbart de nya F1-bilarna som får ett nytt färgschema inför den kommande säsongen utan även medicin- och säkerhetsbilarna har fått en uppdaterad färgsättning och i samband med det får Mercedes AMG GT R och C 63 S sällskap av två modeller från Aston Martin. I mer än tjugo år har tysken Bernd Mayländer framfört säkerhetsbilen i F1 och under många år har hans tjänstebil varit en Mercedes men nu blir det en viss förändring när Aston Martin sluter upp och delar på stafettpippen.

Det är sportbilen Aston Martin Vantage och SUV:en DBX som är aktuella för det hedersfulla uppdraget. Vantage kommer axla rollen som säkerhetsbil och DBX som medicinbil. Bilarna kommer att draperas i brittisk tävlingsgrön och eftersom F1-förarna frekvent klagat på att säkerhetsbilarna är för långsamma har Aston Martin optimerat sportbilen Vantage ytterligare. För att förbättra Vantage banprestanda har motoreffekten ökats till 535 hästkrafter som levereras av en 4,0 liter stor V8 motor och det aerodynamiskt genererade marktrycket har ökats till 155,6 kilogram vid en hastighet på 200 kilometer per timme.

Aston Martin kommer att dela åtagandet med Mercedes som levererat säkerhets- och medicinbilar sedan år 1996. Som tidigare nämnt kommer färgsättningen att uppdateras vilket även påverkar Mercedes-bilarna som numera är lackerade i skott röda istället för den silvrekulör som har dominerat historiskt. Personligen tror jag att underhållningsvärdet kommer att öka när flera tillverkare samsas om det ärofyllda uppdraget och Aston Martin är ett välkommet tillskott. De nya bilarna kommer att debutera på Bahraíns Grand Prix den 28 mars.





Erik Punt

Tekniker, hobbypolitiker och Saab-fantast samt ägare till en före detta pressbil, nämligen en Saab 9-5 Hirsch. Älskar bilar som inte är besudlade med onödig elektronik och längtar efter att få köpa en äldre Porsche. Är också Sveriges yngste motorjournalist.

22. VW-gruppen överväger Formel 1 med Porsche i spetsen.

PUBLICERAD: 06 MAR 2021, KL 09:26 av **OSKAR KRÜGER**.

Formel 1 satsar framåt med förnybart bränsle och det har fått Volkswagengruppen att blicka mot Formel 1 år 2025 där förhoppningen är att bilarna ska drivas med förnybart bränsle till 100 procent.



Volkswagengruppen med antingen Audi eller Porsche har flera gånger tidigare visat intresse för Formel 1. Och nu gör de det igen när brittiska BBC har pratat med Fritz Enzinger, vicepresident Porsche Motorsport, som kommenterar att det nya motorreglementet som tas i bruk 2025 är avgörande:

- Det skulle vara av stort intresse om hållbarhetsaspekter, exempelvis införande av e-bränsle, spelar en roll i det här.

Formel 1 har ett utsatt mål att vara klimatneutrala 2030. För att handskas med tävlingsbilarnas utsläpp har organisationen redan uttalat sig att det är förnybara bränslen som gäller, och ingen ren elektrifiering.

- Porsche och Volkswagen AG observerar kontinuerligt förändringar i reglementen för relevanta racingserier runtom i världen. Så är även fallet med motor- och drivlinereglementet för formel 1 från och med 2025, fortsätter Enzinger.

Det nya reglementet som tas i bruk 2025 ligger långt fram i tiden och alla detaljer är givetvis inte klara. Men Formel 1 sägs fortsätta med hybridlösningen, men fokusera på att hålla nere kostnaderna. Just att hålla nere kostnaderna och på så vis göra Formel 1 jämnare har legat i fokus även för nästa års reglemente, då införs nya bilar och teamen får ett tak i hur mycket pengar de får spendera. Dock innebär det ingen större skillnad gällande motor och drivlina till 2021.

Förra veckan skrev vi om [Porsches satsning på förnybara bränslen](#) vilket gör det till ett naturligt steg för det motorsportorienterade märket att kliva in i Formel 1. I vilken form ett intåg från Porsche skulle se ut, om det är ett fabrikssteam eller som motorleverantör är ännu oklart.



23. Janne Blomqvist om Formel 1-säsongen 2021.

Anders Nilsson.

2021-03-25.

”Jag tror att Mercedes kommer få en match av Red Bull”



Det är bara några dagar kvar tills Formel 1-säsongen 2021 inleds och Bytbil har fått en pratstund med Janne Blomqvist, mångårig Formel 1-kommentator. Han tror inte att Lewis Hamilton blir historiskt och tar sin åttonde världsmästartitel.

För drygt en vecka sedan genomfördes det försäsongstester i Bahrain, som en förberedelse inför den kommande säsongen i Formel 1. Vanligtvis brukar det vara stora förändringar på bilarna när en säsong gryr, men i år är utveckling inte lika stor som vanligt.

Man har genomfört små ändringar i det tekniska reglementet, för att minska downforcen på bilarna, och på så sätt sänka farten. Bland annat har golvytan minskat en aning. Den bakre delen av golvet får ett annorlunda utseende för att göra bilen mindre aerodynamiskt effektiv, och på så sätt ska downforcenivåerna minska cirka tio procent.

– Bilarna ska inte bli för aerodynamiskt effektiva och belasta däcken för hårt, säger Janne Blomqvist, Formel 1-kommentator på NENT group.

Även däcken är nya, inte däckblandningarna, utan själva konstruktionen som blir mer robust. Detta för att däcken på ett bättre sätt ska klara av belastningarna. Därmed blir däcken totalt tre kilo tyngre. En annan sak som införs till den här säsongen är att ett budgettak för första gången träder i kraft.

Janne Blomqvist poängterar att försäsongstester är just tester, och det går inte att dra för stora slutsatser.

– Vi kan utgå ifrån hur det såg ut förra året. Bilarna är till stor del detsamma. Eftersom Coronan inträffade så beslutade man att man inte skulle ha något utvecklingskrig på de nya bilarna, det sista året på reglementet. FIA sköt på det nya tekniska reglementet tills nästa år, och det innebär att man tar över cirka 60 procent av förra årets bil till i år, säger han.

LÄS MER: [Porsche överväger medverkan i Formel 1](#)

Varje stall har fått genomföra två olika utvecklingspaket till i år, och stallen har valt att gå olika vägar i sitt utvecklingsarbete.

Tittar man på kalendern så är den relativt normal jämfört med hur den såg ut förra året. Visserligen är det klart redan nu att Australien skjuts upp till hösten. Egentligen skulle tävlingen genomförts förra söndagen, men nu är det istället Bahrain som är säsongsinledning. Nytt för i år är att Formel 1 för första gången kommer tävla i Saudiarabien.

– De har ett långt avtal med Formel 1, men deras bana är inte färdigbyggd än, så därför kör man istället ett stadslopp i Jeddah, på kvällstid.

– Vi får även tillbaka Imola och Portimao. Kina har skjutit upp sin tävling och har inte fått ett ersättningsdatum, även Brasilien är högst osäkert. Zandvoort i Nederländerna kommer antligen tillbaka. Sedan är det även lite spännande att de kör i Monaco, trots världssituationen. Det blir en relativt vanlig säsong kalendermässigt, och sedan får vi se hur det blir med publik.

I år har även Lewis Hamilton chans att bli historisk genom att vinna sin åttonde världsmästartitel, men Janne Blomqvist tror inte att så blir fallet.

– Jag får känslan att det blir Max Verstappen, konstigt nog. Jag tror att Red Bull har en riktigt bra chans. Verstappen verkar redo, under förutsättning att Red Bull är så bra som de såg ut på testerna. I konstruktörsmästerskapet har Red Bull bra chanser med förarkombinationen Verstappen och Perez. Perez är bättre och plockar fler poäng än Verstappens tidigare stallkompisar. Så jag säger Red Bull.

LÄS ÄVEN: [Formel 1-stjärnan säljer fem av sina Ferraris](#)

Så här rankar Janne Blomqvist stallen inför säsongspremiären i Bahrain:

10. Uralkali Haas F1 Team: Nikita Mazepin, Mick Schumacher

– Haas kommer vara sist. De har två rookies i form Nikita Mazepin och Mick Schumacher. Ingen av dem kommer göra någon större skillnad. Det är ett mellanår för teamet eftersom de i princip inte har utvecklat bilen. De koncentrerar sig på 2022 och det nya tekniska reglementet. Dock har de den nya motorn från Ferrari.

9. Williams Racing: Nicholas Latifi, George Russel

– Williams kommer fortsatt vara på efterkälken. Trots att de har fått nya ägare och genomgått en skuldsanering kommer det inte göra någon större skillnad på bilen. De har sökt efter "peak downforce" vilket har varit svårt att få till, så de kommer vara ojämna i år. De har oförändrad uppställning.

8 [Alfa Romeo](#) Racing Orlen: Kimi Räikkönen, Antonio Giovinazzi

– Hoppas på nya Ferrari-motorn. Alfa har en ny noskon och hjulupphängning, annars är det i princip samma bil som förra året. De kan inte ta den nya, slimmade växellådan från Ferrari. Har sett stabila ut, och hade näst flest varv. De borde kunna ha bra racepace. På en bra dag kan de ta sig till Q3 i kvalet. I resten av mittfältet är det sjukt jämnt och de andra stallen är snäppet bättre.

7. [Alpine F1 Team](#): Fernando Alonso, Esteban Ocon

– De ska kunna ta sig upp till Q3. Fernando Alonso är tillbaka, vilket gör stor skillnad tror jag. Esteban Ocon kommer få det svårt att slå Alonso. Alpine har ett speciellt utseende på luftintaget ovanför föraren, sedan är det frågan om det är bra eller inte. Jag tror att det kommer se ut lite som förra året. En bra dag slåss de om pallplatser, dagsformen kommer avgöra.

6. [Aston Martin](#) Cognizant Formula One Team: Sebastian Vettel, Lance Stroll

– Aston Martin, gamla Racing Point. De har gjort en del förändringar, men hade ingen bra test alls med många problem. Sebastian Vettel sade att han saknade ungefär 100 varv. Det kommer märkas i början, men de har potential att vara betydligt bättre än sexa. Utvecklingskurvan kan vara brant.

5. [Scuderia Ferrari](#) Mission Winnow: Charles Leclerc, Carlos Sainz Jr

– Ferrari är svårbedömda. De har gjort ett jättebra jobb med att förbättra motorn. Ryktena säger att motorn är mellan 40 och 50 hästkrafter bättre, men allt måste sättas i relation till de andra stallen, men även körbarhet och bränslemängd. Förra året genererade bilen för mycket luftmotstånd och det ser bättre ut i år. Tillsammans med den förbättrade motorn borde det fungera bättre i år. Med lite tur kan de vara trea, fyra, men jag vågar inte lita på det än.

4. [Scuderia AlphaTauri](#) [Honda](#): Pierre Gasly, Yuki Tsunoda

– De såg bra ut på testerna och båda förarna har kunnat förbereda sig ordentlig. Bilen såg bra ut, och verkar även passa nya föraren Yuki Tsunoda. Kan dessutom Pierre Gasly köra på samma nivå som förra året kan det bli kul.

3. [McLaren](#) F1 Team: Daniel Ricciardo, Lando Norris

– Kul team med Daniel Ricciardo och Lando Norris. Till i år har de Mercedes-motorer, men ett chassi som var anpassat för en Renault-motor. McLaren har jobbat hårt för att integrera Mercedes-motorn. Förlängningen av reglementet ställde till det. Bilen går bra, uppdateringarna på golvet verkar fungera. Den såg lättkörd och stabil ut. Norris och Ricciardo är ett starkt förarpar. De har gjort störst framsteg till i år.

2. [Mercedes-AMG](#) Petronas Formula One Team: Lewis Hamilton, Valtteri Bottas

– Mercedesbilen såg inte bra ut. Mer svårhanterlig än tidigare år, man får funderingar på hur bra Mercedesen egentligen är. Samtidigt så ska man inte inbilla sig att Mercedes inte kommer vara sämre än etta eller tvåa. I mina ögon är de tvåa.

1. [Red Bull Racing](#) [Honda](#): Sergio Pérez, Max Verstappen

– Red Bull såg otroligt bra ut. Verstappen gjorde några riktigt snabba varv, trots att de var risiga, så det finns mycket marginal. Sergio Perez är ny i stallet. Det är ett starkt förarpar som faktiskt kan rucka på Mercedes förstaplats. Om det är något år det ska ske, ska det vara i år. Man kan hoppas på att de ger Mercedes en fight, må bäste man vinna.

FORMEL 1-KALENDERN 2021

Bahrain Grand Prix 28 mars

Emilia Romagna Grand Prix 18 april

Portugals Grand Prix 2 maj

Spaniens Grand Prix 9 maj

Monacos Grand Prix 23 maj

Azerbajjans Grand Prix 6 juni

Kanadas Grand Prix 13 juni

Frankrikes Grand Prix 27 juni

Österrikes Grand Prix 4 juli

Storbritanniens Grand Prix 18 juli

Ungerns Grand Prix 1 augusti

Belgiens Grand Prix 29 augusti

Nederländernas Grand Prix 5 september

Italiens Grand Prix 12 september

Rysslands Grand Prix 26 september

Singapores Grand Prix 3 oktober

Japans Grand Prix 10 oktober

USA:s Grand Prix 24 oktober

Mexikos Grand Prix 31 oktober

Sao Paulos Grand Prix 7 november

Australiens Grand Prix 21 november

Saudiarabiens Grand Prix 5 december

Abu Dhabis Grand Prix 12 december



Anders Nilsson

MOTORNYTT

SLUT