



Koenigsegg CCXR Trevita 2009.

1. Volkswagen har inte råd att skämta om sitt namn.
2. Alla gatuparkeringar i Stockholm ska ha laddningsmöjlighet 2030.
3. MP vill förbjuda bensin och diesel på mackar i Stockholm.
4. Teslas nätverk av snabbladdare växer.
5. Köp Tesla för bitcoin.
6. Skodas plan: Mindre elbil som ska hota VW ID.3.
7. Skoda satsar miljarder på elbilar.
8. Londontaxin som är en Volvo under ytan!
9. Alpina B8 Gran Coupe 2022.
10. Lynk & Co om nya bilen: Inga tillval, kort leveranstid och egen röstassistent.
11. Provkörning: Lynk & Co 01 PHEV.
12. En Drako GTE sladdar på isen.
13. Daymak har världens snabbaste eldrivna trehjuling på gång.
14. Lite vad Canoos eldrivna pickup kan göra.
15. Öns laddstation drivs med hjälp av tidvatten.
16. Containerfartyget i Suezkanalen rör på sig.
17. Fusion Motor Company bygger Eleanor-kopior.
18. Lexus LS var lyxledaren som satte tyskarna på plats.
19. BMW 2002 räddade företaget från konkurs.
20. Fiat med nya ögon.
21. AC:s minsting – Petite.

1. "Volkswagen har inte råd att skämta om sitt namn".

Publicerad 2021-03-31 kl 9:10. TEXT Erik Söderholm.

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

Roliga idén om att byta namn till Voltswagen slutade med pr-haveri.



Det började med ett pressmeddelande som publicerades av misstag. Volkswagen skulle byta namn på de eldrivna modellerna till Voltswagen på den amerikanska marknaden. Jag tyckte faktiskt det lät som ett ganska roligt grepp.

Uppgifterna bekräftades av flera oberoende personer, som dock var anonyma. Något aprilskämt var det inte tal om, försäkrade källorna. Men pressmeddelandet togs snabbt bort.

Igår kom ännu ett pressmeddelande som bekräftade att Volkswagens elbilar faktiskt skulle heta "Voltswagen" i USA.

Nu gör biljätten [återigen en 180-graderssväng](#). Namnbytet blir inte av, pressmeddelandet är borta för andra gången och det hela gjordes som ett pr-stunt för att dra uppmärksamhet till märkets elbilssatsning.

Men om ett aprilskämt inte går ut på 1 april, är det inte bara en helt vanlig lögn då? VW-chefen Herbert Diess har inspirerats mycket av Teslachefen Elon Musk på sistone. Men hans idé om att bli en "fräck" och kontroversiell bilchef kan ha gått för långt.

Kanske är sista ordet inte sagt – vi kan vara mitt uppe i någon sorts metadiskussion som slutar med att Volkswagen faktiskt ska byta namn på elbilarna som ett hån mot alla som gått på bluffen. Sista ordet är nog inte sagt.

Men hur som helst: efter dieselskandalen tycker jag inte Volkswagen har råd att skämta på det här sättet, kanske inte ens på 1 april och framför allt inte på något annat datum. Med tanke på utsläppsfusket är det ett alldeles för högt spel av Volkswagen att dra skämt av den här typen.

Läs också: [Nya turer igen: VW ska inte alls byta namn](#)



2. Alla gatuparkeringar i Stockholm ska ha laddningsmöjlighet 2030.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-03-25, 15:47.

"Vi vill vara ett globalt föredöme", säger Stockholms trafikborgarråd Daniel Helldén (MP).



Om bara nio år, senast 2030, ska alla gatubaserade parkeringar i Stockholm ha möjlighet till laddning av elbil, rapporterar [NyTeknik](#).

– Vi gemensamt göra allt vi kan för att se till att alla som vill växla över till elbil också vågar ta steget. I Stockholm ska ingen behöva oroa sig över att hitta en laddplats, säger Daniel Helldén (MP), trafikborgarråd, Stockholms stad.

När Daniel Helldén säger "vi" menar han "Elektrifieringspakten" som är ett samarbete mellan Stockholms Stad, Scania, Ellevio och Volkswagen.

– Elbilar är den lösning vi ser på vägen mot nollutsläpp. Men för att det ska vara möjligt måste alla kunna ladda dem oavsett hur och var man bor. Därför är samarbetet i en Elektrifieringspakt både viktigt och välkommet, säger Sten Forsberg, chef, Volkswagen Personbilar Sverige.



[Vad gäller för parkering på laddplats – förbud för förbränningsbil?](#)



3. MP vill förbjuda bensin och diesel på mackar i Stockholm.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-03-25, 14:15.

Uppdaterad 2021-03-25, 16:05.

"Vill vi att Stockholm tar på sig ledartröjan och visar var skåpet ska stå", säger miljöborgarrådet Katarina Luhr (MP) till Mitti.



Förbudet ska omfatta alla försäljningsställen i Stockholm och gälla bensin, diesel och övriga fossila drivmedel som inte uppfyller miljökraven.

– Vi vill förbjuda försäljning av fossila bränslen inom stadens gränser till 2030. Så bensin och diesel kommer inte att kunna säljas som det gör i dag, sa miljöborgarrådet Katarina Luhr (MP) [till lokaltidningen Mitti](#) inför valrörelsen 2018.

Miljöpartiets vision är ett Stockholm utan fossilbränsle drivna bilar på gatorna.

– Vi har ett mål att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2040. Och då är det helt rimligt att det inte heller ska gå att tanka fossila bränslen i staden.

Istället vill Katarina Luhr att man tankar el eller biogas på mackarna.

– **Vi tror också** att det kommer att finnas etanol och biodiesel, säger hon.

auto motor & sport kommenterar:**Det här ska styras på riksnivå**

Miljöpartiet i Stockholm vill göra det jobbigare att köra bensin- eller diesebil genom att tvinga förare att köra några kilometer till Solna, Sundbyberg, Järfälla, Nacka, Ekerö eller någon annan av de många grannkommunerna. Tanken är att det ska få fler att välja elbil.

[Samtidigt vill Miljöpartiet och Socialdemokraterna i regeringen](#) göra det betydligt dyrare att ha en elbil genom jobbet. Något som leder till minskad försäljning av elbilar.

Jag är åtminstone en stockholmare som skrinlagt min plan att köpa en elbil på grund av den höjda förmånsskatten. En viss merkostnad är okej för att köra miljövänligt, men det finns en gräns som är nådd.

Det har visat sig flera gånger att statliga styrmedel har stor påverkan på vilka bilar som köps, och det är främst företag som köper nya bilar. Dessa bilar kommer sedan ut på den privata begagnatmarknaden.

Miljöpartiet i Stockholm borde ta ett snack med sina partikollegor på riksnivå och få dem att göra det billigare att ha elbil, inte dyrare. Då blir det färre bensin- och dieselmilar på gatorna.

Att behöva köra några kilometer extra för att tanka avsträcker ingen.



Magnus Fröderberg

**Nio länder kräver EU-förbud för bensin- och dieselmilar****Förmånsskatten ändras 1 juli - dyrare för de flesta**

4. Teslas nätverk av snabbladdare växer.

PUBLICERAD: 26 MAR 2021, KL 13:13. TEXT PATRIK LINDGREN.

Antalet laddare ökar, i Europa finns i dag totalt över 6 000 Supercharger-laddare på fler än 600 platser. Resan har varit lång men ändå relativt kort räknat i tid från den första laddaren som installerades i Norge 2013 då Model S gjorde sitt intåg i Europa.



Med det senaste årets utökade elektrifiering och bilförsäljning som lutar åt mer elektrifiering ligger det i tiden att underlätta för alla dessa bilägare som behöver ladda sina bilar. Infrastrukturen för att kunna snabbladda elbilar har stötts och blötts en hel del i samband med att de elektrifierade fordonen växer till antalet på våra vägar. Vi ser även bland övriga intressenter inom e-mobilitet att nätverket med snabbladdare håller på att byggas ut. Men det tar tid och kostar mycket pengar.

Tesla som är sin egen aktör har fortsatt utöka sitt eget nätverk och är nu uppe i 6 039 Supercharger-laddare på 601 platser runtom i Europa. Tesla finns för närvarande med sina laddare i 27 länder i Europa. I Sverige finns det i dag 488 laddare på 43 platser. I början fanns det i genomsnitt sju laddare per plats, i dag är snittet högre för att matcha den växande vagnparken. Rekordet i Europa har Nebbenes i Norge med 44 stycken laddare. Norge innehar topp tre vad det gäller antal laddare på samma plats.

Sedan december 2019 har antalet laddare ökat med ungefär 1 300 stycken och antalet platser har **ökat med ungefär 100** stycken.

Här hemma i Sverige är det Tanum som står värd för flest antal laddare på samma plats, 24 stycken finns det där. Sen har vi några platser med 20 laddare vardera och sen är det ganska blandat på övriga platser.

5. Musk: Köp Tesla för bitcoin.

TT / Ny Teknik. 2021-03-24 kl 11:41.

Det går nu att som amerikansk kund köpa en elbil från Tesla med bitcoin och senare i år kommer det vara möjligt även utanför USA, enligt Teslas grundare och vd Elon Musk.



Bitcoin som betalas till Tesla kommer att hanteras som bitcoin och kommer inte att konverteras till någon annan valuta, skriver Musk i ett inlägg på Twitter:

Läs mer: [Nytt bitcoinrekord efter Teslas tunga investering](#)

I februari uppgav Tesla att bolaget hade köpt bitcoin för 1,5 miljarder dollar och att bolaget förberedde sig för att göra det möjligt att använda bitcoin för att köpa produkter av företaget. Beskedet bidrog till att trycka upp bitcoin-kursen till historiska rekordnivåer.



Elon Musk



6. Skodas plan: Mindre elbil som ska hota VW ID.3.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-03-27, 10:37.

Efter Enyaq – Skoda siktar på en mindre, billigare modell.



Skoda Enyaq ska få ett mindre syskon, lovar vd Thomas Schäfer.

Skoda jobbar just nu på en mindre och billigare elbil, som ska bli en direkt konkurrent till VW ID.3 och Cupra Born och den i likhet med dessa byggas på MEB-plattformen. Detta meddelade Skodas vd Thomas Schäfer på en presskonferens, rapporterar [Automotive News](#).

– Vi håller på att utveckla ytterligare en elbil och den kommer bli mindre än Enyaq, sa Thomas Schäfer då.

Han ville inte precisera vad för det blir för typ av bil, eller när den ska lanseras, men be-
dyrade att utvecklingen av den nya elbilen har högsta prioritet hos Skoda.

Tidigare i veckan offentliggjorde [Seat sina planer om att man ämnar göra Spanien](#) till ett sorts elbilscentrum för Volkswagengruppen med en produktionskapacitet på 500.000 elbil-
ar om året från 2025.

I den planen ingår produktionen av en eldriven småbil, som än så länge går under namnet Cupra eCar. Den ska det också vara möjligt för andra tillverkare i koncernen att köpa in sig på. Den modell som Skoda nu utvecklar ska dock inte vara en av dessa.

[Beskedet: Då kommer Cupras nya elbil](#)

[Premiär för Cupra el-Born – Seats instegselbil blir sportigt syskon till Volkswagen ID 3](#)



Patrik Lundin

7. Skoda satsar miljarder på elbilar.

Publicerad 25 mars. TEXT Maria Dahlin.

Pandemiåret 2020 gav gjorde att bilförsäljningen sjönk. Nu hoppas tjeckiska biltillverkaren på en återhämtning 2021, bland annat genom att investera i e-mobilitet.



Skodachefen Thomas Schäfer säger att 2020 varit ett utmanande år, men att man nu satsar sig ur krisen med fokus på elbilar.

Skoda kommer att investera 2,5 miljarder euro på framtidsteknologier de kommande fem åren, och hälften av den summan, drygt 1,4 miljarder euro är tillägnad utvecklingen av elektriska fordon och e-mobilitet.

Företaget hoppas också på att få en gigafactory till hemlandet Tjeckien, alltså en produktionsanläggning för elbilsbatterier.

Läs också: ["Skoda avslöjar elbilsplanerna – här är modellerna som kommer"](#)

Trots att Skoda under 2020 levererade över en miljon bilar till kunder, är det ändå en minskning på 19 procent jämfört med året innan. Det tillskrivs delvis coronapandemin och man har, liksom flera andra biltillverkare, märkt av bristen på halvledare.

– Det är inte bara viruset i sig självt som utmanar oss, det har också sidoeffekter. Liksom alla i branschen provas vi av bristen på halvledare. I nuläget kan vi inte utvärdera effekterna än. Men vi fortsätter kämpa för varenda bil med effektiva motåtgärder, till exempel att anpassa produktionen till efterfrågan, säger Skodas chef Thomas Schäfer.

Närmast i företagets planer ligger att presentera [en ny Fabia](#), en coupévariant av elsuven Enyaq 2021, samt facelifts på suvarna Kodiaq och Karoq.

Feber

8. Londontaxin som är en Volvo under ytan!

AV ROGER ÅBERG.

2021-03-27 KL 12:30.

Borde de komma hit?



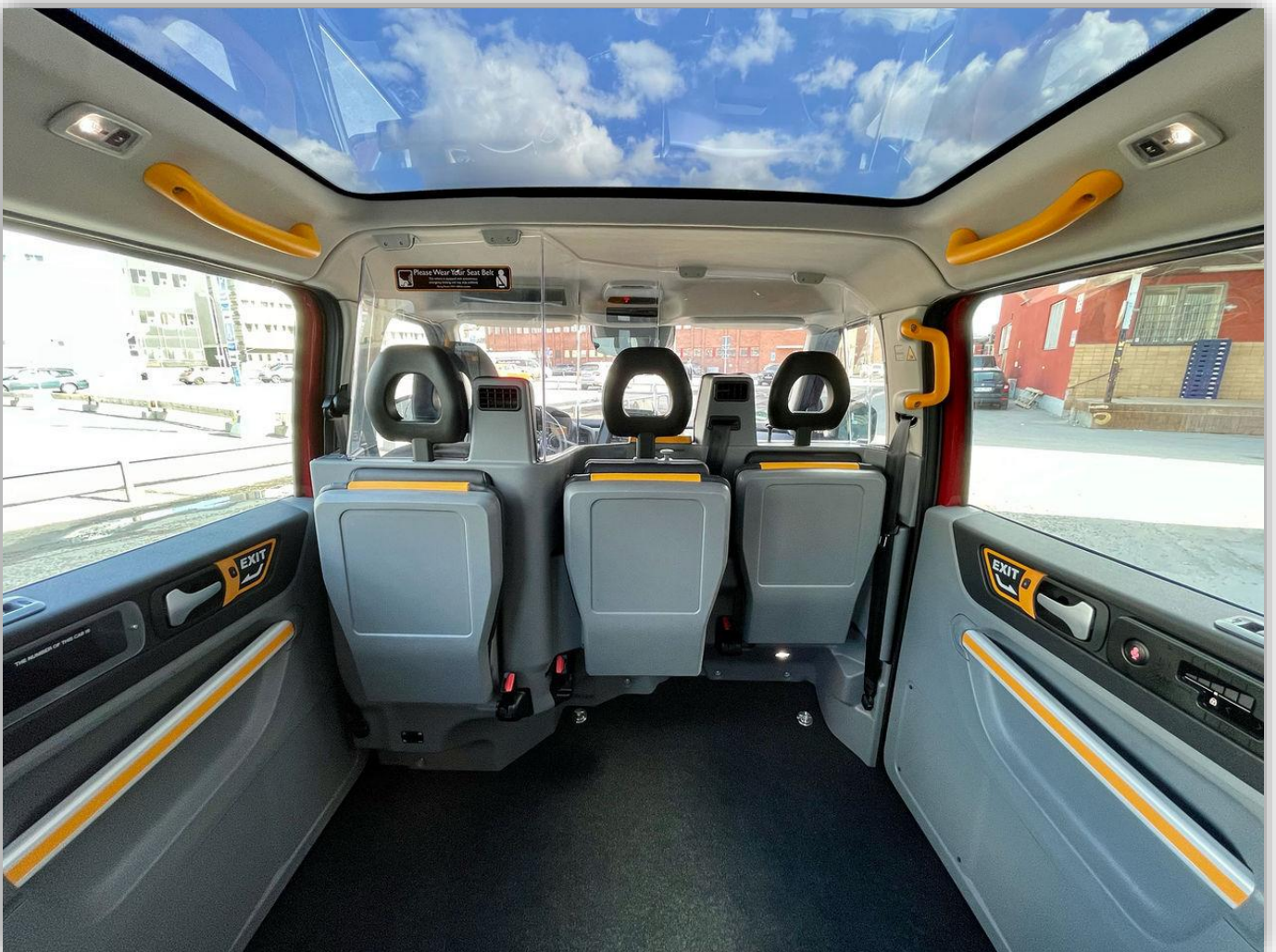
FILM: <https://youtu.be/wpWtQI0WusM>

En Londontaxi vet alla vad det är, det är en klassiker i klass med Big Ben och poliser med roliga hattar. Geely, som också äger Volvo, köpte bolaget som tillverkar bilarna 2013 och 2017 döpte man om företaget från LTC (London Taxi Company) till LEVC (London Electric Vehicle Company) och släppte modellen TX.

Nu tycker man att modellen ska ut i världen och inte bara vara något för Londonborna så nu är den på väg hit. Jag älskar den, men frågan är om taxibolagen kommer att göra det samma och beställa bilar. Vad tycker ni, borde den här rulla på svenska städers gator?

levc.com +







9. Officiell: Alpina B8 Gran Coupe 2022.

Anders Nilsson 2021-03-25.

Upphottad version av 8-serien.



Alpina har lanserat sin nya modell B8 Gran Coupe. Det är i grunden en BMW 8-serie, men är omarbetad och upphottad.

För ett [par månader sedan](#) berättade Bytbil om [BMW M5 CS](#), som är den kraftfullaste modellen från den bayerska biltillverkaren någonsin. Nu har det tyska företaget [Alpina](#), som specialtillverkar [BMW](#)-modeller (men som ändå är ett eget bilmärke), lanserat B8 Gran Coupe 2022, som baseras på [BMW 8-serien Gran Coupe](#).

Senaste gången Alpina använde B8 var under 90-talet, men då baserades modellen på [BMW 3-serien](#). B8 placeras bredvid den [7-serie](#)-baserade [B7](#), och [XB7](#).

Modellen har en 4,4-liters V8-motor med dubbelturbo som genererar 612 hästkrafter och 800 Nm, och drivs tillsammans med en åttaväxlad automatlåda som har justerats av Alpina. Det kan jämföras med [BMW M8](#) som har 617 hästkrafter och 749 Nm. 0-60 mph går på 3,3 sekunder. Topphastigheten är 323 km/h.

LÄS MER: [BMW Alpinas nya kraftverk: Sju kan åka superlyxigt i 290 km/h](#)

Utöver att den får sjukt fort, går det att få ett motorljud som ändras beroende på om man har körläget komfort, eller sport. Det speciella avgassystemet finns som tillval. Även växellådan har de två körlägena, och föraren kan också skifta över till manuell växling.



Bilen har fyrhjulsdraft och 21-tumshjul med 20 tumsekrar som är specialgjorda av Alpina. Bromsarna kommer från Brembo. Även hjulupphängningen har omarbetats och har bland Eibach fjädrar, adaptiva dämpare, och fästen som blivit mer styvare. Allt för att färden ska vara så bekväm som möjligt. Dessutom har bilen bakhjulsstyrning för att förbättra stabiliteten och manöverbarhet vid låga hastigheter.

Tittar man på interiören så går den att få med läder, alcantara och ett anpassat digitalt kluster för olika mätare, beroende på vilket köräge man är i. Man får självfallet Alpinas ratt som är specialtillverkad, och många andra funktioner som finns i en vanlig 8-serie, inklusive panorama glastak, ljudsystem från Harman Kardon och laserstrålkastare.

Alpina säljer runt 2 000 fordon per år. Modellen kommer kosta 140 895 dollar (xx svenska kronor) och kommer till BMW-återförsäljare senare under våren.

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



Relaterade artiklar:



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



[Officiell: Nya Hyundai Ioniq 5](#)



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



[Hurtan Grand Albaycin – spanska sportbilen som flirtar med det förflutna](#)

10. Lynk & Co om nya bilen: Inga tillval, kort leveranstid och egen röstassistent.

Publicerad 2021-03-26 kl 6:41. TEXT Erik Söderholm.

Snart rullar den "delbara" hybridsuven Lynk & Co 01 ut på svenska vägar. Teknikchefen David Green berättar om den nya modellen i en intervju med Vi Bilägare.



Volvos koncernsyskon Lynk & Co börjar snart leverera den nya suv-modellen som ägarna antingen kan köpa eller prenumerera på som "medlemmar i Lynk-klubben".

Det finns bara två olika versioner att välja på: laddhybrid eller vanlig hybrid utan laddkontakt, och köparna kan även välja mellan blå eller svart färg. Allt annat är inkluderat i priset. Men många bilköpare ser det som lyxigt och mer exklusivt att ha många tillval att välja på.

– **Detta är en premiumbil** eftersom allt ingår. Vissa kanske tycker att de inte får något val, men våra kunder väljer istället att få allt. Vi kanske borde erbjuda fler färger, men genom att hålla nere antalet möjligheter kan vi optimera tillverkningen och minska komplexiteten. Med bara några klick kan du köra den här bilen efter bara några dagar, säger David Green, teknik- och utvecklingschef på Lynk & Co, i en intervju med Vi Bilägare.

Än så länge finns dock ingen helt eldriven version. Nästa modell som lanseras ska finnas med eldrift.

– **Kunderna vi riktar oss mot** har generellt sett bara en bil i hushållet och de bor ofta i städer. Den här modellen klarar drygt sju mil på eldrift och då kan en snittförare förmodligen köra nästan all körning på el till vardags men samtidigt ha flexibiliteten att åka på skidresa.

De första leveranserna ska ske inom kort i Europa, men David Green kan inte svara på hur lång leveranstiden är i nuläget.

– **När vi är igång** ska vi balansera tillgång och efterfrågan. **Inom några dagar ska du få din bil levererad.**





Grundteknik från Google

Lynk & Co har valt en liggande pekskärm för infotainmentsystemet till skillnad från Volvo och Polestar som båda har stående skärmar. Systemet bygger på grundteknik från Googles operativsystem Android men Lynk har utvecklat allt "ovanpå".

– Vi har tagit ett vågat beslut att utveckla ett eget ekosystem med molntjänster för bilen istället för att använda Googles molntjänster. Den här bilen är annorlunda än alla andra bilar eftersom den går att dela. Därför vill vi arbeta med olika partners för att ta fram nya saker som kupékameran och delningstjänsterna.

Läs också: [Nya bildelningstjänsten kan ge skattesmäll](#)

Precis som många andra biltillverkare har Lynk & Co valt bort fysiska reglage för infotainmentsystemet. Det styrs med en pekskärm, även om det fortfarande finns en fysisk volymratt. Vissa undersökningar har visat att fysiska knappar kan vara säkrare än pekskärmar.

– Jag kommer inte sitta här och påstå att vi löst den magiska ekvationen. Pekskrmen är fantastisk för att man kan göra ändringar över tid och lägga till nya finesser. Men pekskärmar kan också vara dåliga om man bara flyttar de fysiska knapparna till en skärm. Jag måste ta ögonen från vägen och händerna från ratten för att ändra något.

– **Vi försöker använda** infotainmentsystemet som en del av användarupplevelsen. Vi har vissa fysiska knappar för det du gör oftast och det finns pekkänsliga knappar på ratten. Det finns även röststyrning.



Egen röststyrning

När det gäller röststyrningen väljer Lynk & Co – till skillnad från både Volvo och Polestar – att inte använda Googles egen röstassistent som fått mycket beröm för att förstå sig på olika kommandon betydligt bättre än röstassistenterna i andra bilar.

– Vi har beslutat att utveckla en egen digital assistent. Då kan vi både kontrollera finesser i bilen som klimatanläggning eller navigation och införa fler funktioner senare, som till exempel att boka flygbiljetter.

David Green erkänner att många röststyrda assistenter i bilar ”inte alltid är fantastiska”.

– Jag ska vara ärlig och säga att vi inte fått till det perfekt ännu. Men den kommer bli bättre över tid och tills dess finns vår kundcenter dit ägarna kan ringa och få hjälp.

Längre räckvidd än Volvo

Lynk & Co 01 är till stor del identisk med Volvo XC40 under skalet vilket gör att den kan servas på Volvos verkstäder. I abonnemanget ingår även lämning och hämtning.

– Vi har något större batteri med lite längre elräckvidd, lite annorlunda konfiguration av drivlinan och justerat bilen på ett lite annat sätt när det gäller köregenskaper och chassi. Men Volvoverkstäderna kan serva den.

David Green lyfter fram möjligheten att dela bilen som det viktigaste säljargumentet jämfört med andra bilar.

– Det är verkligen en tydlig skillnad. Vi har lagt mycket energi på det. Detta är också en plattform som andra kan utveckla nya affärsmodeller med, till exempel byggherrar som vill erbjuda en mobilitetstjänst i nybyggda bostäder.

Någon laddhybrid med dieselmotor är inte aktuell för Lynks del.

– Diesel har fått dåligt rykte på sistone. Fördelen med dieselmotorer är den långa räckvidden, nackdelen är utsläppen av kväveoxider. Det blir en balans och vi måste kompromissa. Många av kunderna kan använda bilen i elläge och vi tycker bensinmotor är det bättre valet. Vi kan också lansera på andra marknader utanför Europa utan att ändra drivlinan.

Från 5 500 kronor i månaden

- Lynk & Co 01 är en kompaktsuv som bygger på samma plattform som Volvo XC40.
- Att bli medlem i "Lynk-klubben" kostar cirka 5 500 kr/mån och då ingår tillgång till hybridversionen av Lynk & Co 01, försäkring, service och däck. Medlemskapet löper från månad till månad utan bindningstid.
- Att köpa bilen går också bra. Hybridmodellen kostar 360 000 kr och även då ingår service. Laddhybriden gåstar 440 000 kr och har en elräckvidd på knappt sju mil.
- Bilen går att dela med vänner, familj eller andra medlemmar i klubben, men den som börjar tjäna pengar på delandet [kan eventuellt bli skattepliktig](#).



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Svenskt pris för Lynk & Co 01 – så mycket kostar bilen och medlemskapet](#)
[Volvos syskonmärke Lynk & Co lanseras nu i Sverige – över 70 000 kronor billigare än XC40.](#)



[Så ska Lynk & Co-chefen få svenska köpare att prenumerera på bilen](#)
[Uppgav att bilarna skrotas efter bara sex år – nu kommer nya bud.](#)

11. Provkörning: Lynk & Co 01 PHEV.

Felix Björklund 2021-03-27 kl 06:00.

”Inte känslan man får i en Volvo eller Polestar”.



Du får välja ditt förhållningsätt – ska det vara ensamrätt eller vill du dela med dig? Volvo-syskonet Lynk&Co utmanar med något nytt, men är det verkligen vad vi vill ha?

När Lynk & Co lanserade i Europa var företagets chef Alain Visser tydlig med att bilförsäljning inte var det man ville hålla på med.

– Vi vill inte sälja så många fordon som möjligt, volymen är helt sekunder. Det vi vill ha är så många medlemmar som möjligt, [sade han till Ny Teknik då](#).

I januari öppnade företaget sin första ”klubblokal” i Göteborg och nu har det blivit dags att få ut bilen till test. Ny Teknik fick möjligheten att ratta runt i Lynk & Co 01 laddhybrid i lite över en timme.

Ett bilinnehav går att se som en relation. Det traditionella synsättet är att man går in i denna helt och fullt och då får glädjas av positiva egenskaper, irriteras över oväntade utgifter – samt begråta det årliga förfallet.

Tjänstebilister har förvisso skippat det här och kunnat slita bilar i treårscykler, och nu har den här mer lättsinniga typen av relation som leasing innebär även börjat slå rot bland privatköpare.

Men leasing är inte det som Lynk & Co vill satsa på, nej, man tänker sig att många vill ha en flyktigare bilrelation än så. Eller i varje fall ett system som innehåller flera olika typer.

Hur då? Jo, dels tänker man sig att folk vill köpa eller leasa bilen. Ganska standard helt enkelt. Men sen kommer twisten. Därutöver ska de som gjort det kunna hyra ut bilen vidare i företagets egna tjänst.



Som ett Hygglo eller Airbnb.

Lynk pratar gärna om att det mest hållbara man kan göra är att ha hög belägningsgrad på en bil. I stället för att den ska stå obrukad på garageuppfarten kan någon annan nyttja den. Uppsidan för utlånaren blir då att den egna månadskostnaden kan kapas.

Egentligen är det ett ganska genialt sätt att "sälja bil". Man garanterar att man kan få fullbetalt av en huvudanvändare, som i sin tur kan kapa sin kostnad genom att låta andra få bruka bilen.

Men nog om Lynk&Co:s affärsidé – nu till bilen.







Design

Utseendemässigt har Volvos kinesiska syskon en lite udda stil. Bakdelen tycker jag är förnämligt välsvarvad och absolut inget att skämmas för. Även profilen är väl utförd och dimensionerad. Men så kommer man till fronten och där känns det inte helt 100.

Vad jag anser vara snyggt behöver ju inte tilltala andra och vice versa. Men de långdragna strålkastarna tillsammans med den breda grillen får modellen att se ut som en bredkäftad men förvånad groda.





Interiör

När man gläntar på dörren är det en välbekant men samtidigt annorlunda syn man får. Ratten är en Volvoratt, men i stället för högblank är nav/ekrar matta, liksom rattknapparna. Så är det även i övriga materialval. De är annorlunda. De känns inte billiga, men samtidigt är det inte den ombonade känsla som du får i Polestar eller Volvo.

Skärmen är annars en stor skillnad. Den är dels liggande och dels mycket större än vad Volvo erbjuder. Vilket system man använder låter jag vara osagt, men det är inte den Google-teknik som man har satt in i XC40 P8 och Polestar 2.

Den annorlunda upplevelsen fortsätter när du sätter dig. Det är inte samma säteskomfort som i koncernsyskonen på samma plattform, och trots att jag har ganska nätta höfter så tycker jag att sätet är ganska smalt.

Men annars är utrymmet gott. Lynk & Co 01, som den här modellen heter, är något större än en XC40 – men det är framförallt exteriört. I kupén märks det inte riktigt av – och i bagaget har de extra batterierna man har ätit upp vinsterna.

Tekniken

Drivlinan i den bilen vi kör är densamma som sitter i Volvos laddhybridversion av XC40. Det innebär en 1,5-liters trecylindrig bensinmotor samt en elmaskin. Den förstnämnda är på 180 hästkrafter och den senare lägger till 82 hästar för en sammanlagd systemeffekt på 265 hk. För de som vill komma snabbt från rödljusen ska det gå att avklara accelerationen 0-100 km/h på åtta sekunder – under optimala förhållanden

Mer intressant är kanske att bilen har 17,6 kWh batteri varav 14,1 kWh är användbart utrymme. Det är markant mycket mer än vad Volvo erbjuder i sin laddhybrid. Detta ska räcka till 69 kilometers utsläppsfri färd vilket då kapar ner förbrukningen till 0,12 liter per mil. Förutom accelerationen är samtliga siffror bättre än Volvosyskonet.

Infotainmentsystemet är en intressant historia. Till att börja med är det lite slött, därtill så har man petat in funktioner som man på huvudkontoret i Kina anser att man behöver som bilförare. Som en kamera för att ta självporträtt samt en funktion för spel. Nu kanske jag inte är hipp nog för att inse värdet, men för undertecknad är det här två finesser som på sin höjd genererar en axelryckning – inget som jag någonsin tror jag skulle använda.



En teknik som jag däremot gillar att använda är att kunna röststyra saker. Här har ju exempelvis Googles inträde i Volvokoncernen inneburit ett stort steg framåt. Men det steget är inte Lynk & Co med på.

Inget fungerar att dirigera med stämman, inte ens något så basalt som att navigera till en rak adress eller att ringa upp en kontakt. Uselt med tanke på att hela den affärsidé man har är att leverera en smidig mobilitetsupplevelse

På vägen

Inför körningen vet jag med mig att jag inte kommer att hinna testa allt ordentligt. Så det blir till att fokusera på några utvalda saker. En fördel är att jag redan har testat drivlinan sedan tidigare, och den är det ju inget fel på. Faktum är att jag tycker att det är Volvokoncernens just nu vettigaste uppställning. Visst, den lämnar en hel del övrigt att önska för dem som vill ha körglädje och prestanda – men tar igen det på att vara tillräknelig och effektiv.

Och så bär det iväg. Det börjar med utsläppsfria färd runt Kungsholmen och i stadstrafiken ger bilens höjd att man får bra överblick. Kombinera det med den fröjdefulla upplevelsen av att köra tyst på el. Svängradien kanske inte är så imponerande snäv som många nyare modeller stoltserar med men det är fortfarande förhållandevis lätt att navigera mellan refuger och trottoarkanter samt lägga en U-sväng utan att behöva trepunktsvända.

På motorvägsrampen trampar jag till – och när bilen är i elläget "pure" är det en riktigt ledsam respons. Ok, det är inte så att lastbilschaffisen bakom tutar i frustration över hur långsamt det går – men det är inte med någon större skyndsamhet som bilen drar iväg.

Men väl uppe på motorvägen så är det inga problem och faktiskt är ljudnivån i kupén föredömligt dämpad. Bättre än i den Polestar 2 som jag körde på vägen till provkörningen.

Efter att ha svängt av motorvägen ser jag till att snurra runt på trafiklederna in och ut från stan för att sedan med stor medvetenhet sätta mig i tyngre trafik. Och det är kanske här man får ut mest av drivlinan. Eldriften gör att man tyst och lugnt hänger med i flödet utan att anstränga sig eller störas av motorbuller. Och med snudd på dubbelt så mycket batterier ombord som i XC40-laddhybriden blir räckvidden riktigt bra.

Men om man inte vill lunka i köer eller sitta i transportpendling. Hur är den då? För dem som undrar hur körglädjesprestandan i bilen är går det ganska enkelt att summera – inget vidare. Satt i ”sport” resulterar fullstamp på gaspedalen i mer motorljud, en hel del ryckande i ratten när hjulen kämpar med att få effekten ner i backen och slag i antispinnsystemet när man ger sig av.

Redan i ganska låga hastigheter kommer understyrningen när man riktningsförändrar och vid större rattutslag så kränger bilen rejält. Lägg till att det är en ganska tondöv styrning och allt sammantaget blir ett högst mediokert betyg i den här aspekten. Nej, det här är inte alls en bil för den som vill ha mer intressanta upplevelser än transport i sin bil.

Summerat

Tittar man på den korta tid jag hade i bilen så går det att summera det till att visst finns det många positiva sidor. Du får rejäl elräckvidd och bra utrymme. Detta till ett förhållandevis lågt kontant- eller leasingpris, en prislapp som man dessutom kan kapa genom att hyra ut bilen i andra hand.

Men med det sagt är en timme alldeles för lite tid för att lära känna någon. Visst får man en uppfattning om vissa goda sidor, men många av de mindre smickrande tar mer tid än så här för att uppfatta. Å andra sidan är det ju kanske inte mer än några timmar många är ”tänkta” att få i bilen. Eller?

Lynk & Co ska ju var mer av en klubb än rent ägande. Ett slags testballong för hur modern mobiltet kan vara. Och ska jag vara ärlig tycker jag att det är svårt att värdera vad de faktiskt erbjuder.

Tittar man till bilen och leasingkostnaden så visst, du får en lite mer budgetbetonad version av XC40 – för lite mindre pengar. Det är ju ingen nyhet i det, men om man lägger till aspekten att man ska låna ut bilen via klubben så blir det kanske mer attraktivt. OM det fungerar.

I Sverige har delningsekonomin inte riktigt fått fotfäste än – och [i Kina erbjuder Lynk & Co inte ens](#) det här konceptet eftersom unga kineser ”inte vill hyra och inte känner något sug efter att låna”.

Lynk & Co 01 PHEV

Pris: 440 000 kr

Leasing/abonnemangskostnad: 5 500 kr/mån

Drivlina: 1,5-liters bensinmotor + elmaskin

Maxeffekt förbränningsmotor: 132 kW / 180 hästkrafter

Max effekt elmaskin: 60 kW / 82 hästkrafter

Max systemeffekt: 192 kW/ 261 hästkrafter

Officiell förbrukning: 0,12 l/mil

Officiellt koldioxidutsläpp: 27 g/km

Acceleration 0-100 m/h: 8,0 sekunder

Maxhastighet: 210 km/h

Maxhastighet på el: inte angiven

Batterikapacitet: 17,6 kWh (14,1 kWh netto)

Officiell räckvidd: 69 km

Bagageutrymme: 466 liter

Max dragvikt: 1 800 kg

FELIX BJÖRKLUND

Feber

12. En Drako GTE sladdar på isen.

AV FRODE WIKESJÖ. 2021-03-27 KL 09:00.

Drako on ice.



FILM: <https://youtu.be/3ezn0mqta5g>

Drako Motors superbil GTE har 1 217 hästar och galna 8.800 newtonmeter i vrid samt en toppfart på 332 km/h. Det har endast tillverkat 25 stycken exemplar av bilen som kostar hela 1,25 miljoner dollar.

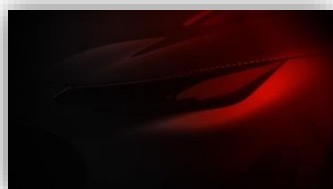
Men vad ska man göra med en sådan superbil då? Jo man tar ut den på isen och sladdar runt så klart!



[Drako Motors GTE är snabbare än en Tesla Model S P100D](#)



[Drako visar upp sin eldrivna superbil](#)



[Drako GTE - ny eldriven superbil med 1200 hästar](#)



13. Daymak har världens snabbaste eldrivna trehjuling på gång.

AV BOBBY GREEN 2021-03-24 KL 20:40.

Ska göra 0-100 km/h på strax över 1,8 sekunder.



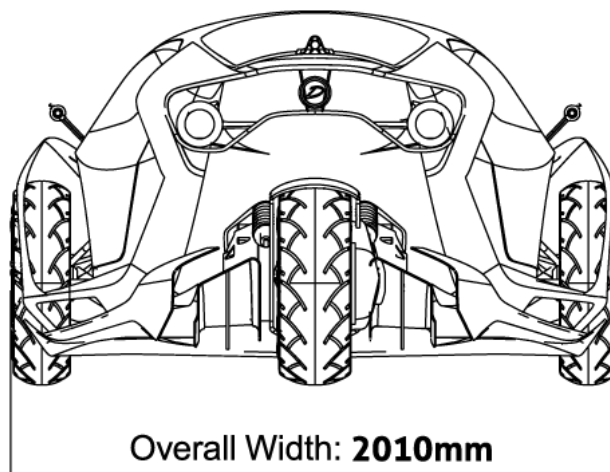
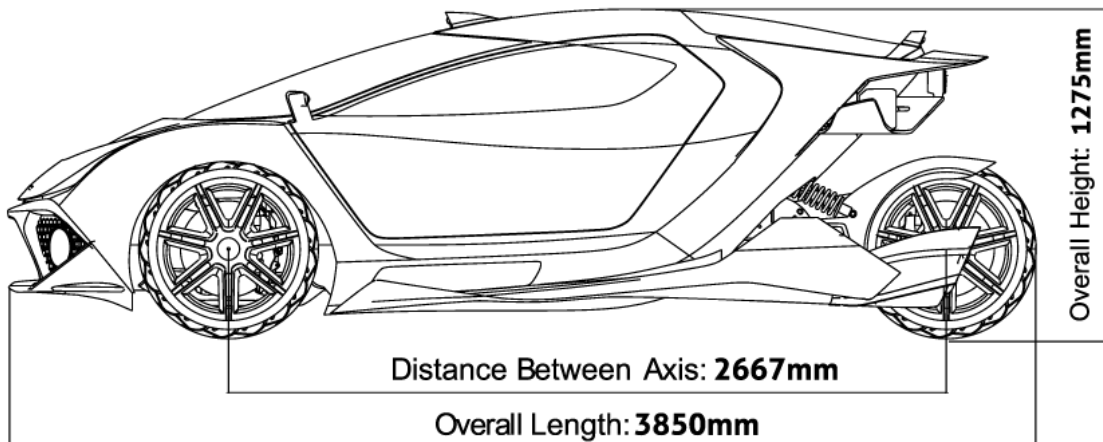
FILM: <https://youtu.be/cwmEpOFjLgU>

Ibland har man bråttom och då kan det vara läge att ha världens snabbaste eldrivna trehjuling till hands. Det är precis vad Daymak Spiritus Ultimate är. Den är som sagt svinsnabb och för detta vill man ha 149.000 dollar. Men den finns inte än, utan en crowdfunding-kampanj har dragits igång där man tigger pengar för att kunna göra verklighet av den. Man hoppas att 50.000 stycken personer ska lägga en förhandsbeställning á 100 dollar styck. Trehjulingen ska ta sig upp till 48 mil på en laddning och den har både solceller för att ta vara på solens strålar och man ska kunna ladda den trådlöst.

För den som tycker att 149.000 dollar för en sån här sak är lite för mycket pengar, vilket det är, finns det även en snikigare version kallad Deluxe. Den tar sig 30 mil och ska kosta från 19.995 dollar. Lite skillnad i pris alltså.

Insamlingskampanjen ska sluta den 23 juli och planen är att börja tillverkningen någon gång 2023.

via daymakavvenire.com +



Seating for 2 Adults



DET HÄR ÄR VÄRLDENS SNABBASTE GOKART
GÖR 0-100 KM/H PÅ 1,6 SEKUNDER



SOLCELLSDRIVEN OFFROAD-SCOOTER



14. Lite vad Canoos eldrivna pickup kan göra.

AV BOBBY GREEN | DAG KL 15:20.

Är som en schweizisk armékniv.



FILM: https://youtu.be/T6x_e9fLKBs

För två veckor sedan visade Canoo upp en ny modell och det är en pickup som genast väckte habegär hos undertecknad. Förhandsbokningarna kommer att öppna nu under kvartal två och i detta klipp får vi reda på lite mer vad man får om man köper ett exemplar.

press.canoo.com +



[Canoo presenterar pickup](#)

15. Öns laddstation drivs med hjälp av tidvatten.

John Edgren 2021-03-27 07:00

Shetlandsöarna är inte anslutna till det brittiska elnätet. Lösningen för elbilisterna på ön Yell? En laddstation som drivs av tidvattnet.



Orkneyöarna gjorde en satsning på laddstolpar och lyckades få en ökande andel av de tidigare tveksamma invånarna att gå över till elektrifierade fordon. Shetlandsöarna gjorde samma sak som sin granne och har haft liknande framgångar – på ett år fördubblades laddandet, rapporterar [the Drive](#).

Men att Shetlandsöarna inte är anslutna till Storbritanniens elnät är ett problem. Ön Yell tillhör den ögrupp som ligger längst uppe i norr. Ön är 27 km lång och cirka 11 km är bred och är näst störst bland Shetlandsöarna.

El distribueras till ön via undervattenskabel från Lerwick på huvudön, men sedan mer än fem år får Yell även el från Nova Innovations tre tidvattenturbiner på vardera 100 kW.

Första laddstolpen som drivs med tidvatten

Energilager hjälper till att balansera elsystemet, och nu har man dessutom fått en laddstation för elbilar – som är först i Storbritannien med att drivas av tidvattnet. Laddstolpen är placerad vid hamnen i Cullivoe, som ligger nära Novas tidvattenturbiner.

– Vår teknik alstrar el från den otroliga kraft som finns i haven, och det förändrar hur vi elektrifierar våra liv – allt från hur vi kokar en kopp te till hur vi reser. Nu har vi förverkligat bilar som drivs av tidvattnet, vilket visar på de enorma framsteg vi gör när det kommer till att tackla klimatkrisen och att nå nollutsläpp genom att arbeta i samklang med vår naturliga miljö, säger Nova Innovations vd Simon Forrest i ett [pressmeddelande](#).

Laddstolpen på Yell levererar som mest 22 kW och är därmed inte en snabbladdare. Utvecklingen är dock nödvändig med tanke på att Skottland har bannlyst försäljningen av bilar med förbränningsmotorer från och med 2032.

– Jag är mycket nöjd med att vi har en laddare för elbilar som drivs av tidvattnet. Jag jobbar i Lerwick, så jag behöver tillgång till en laddpunkt, och det är toppen att ha en utanför dörren, säger elbilisten Fiona Nicholson, som bor i Cullivoe, i pressmeddelandet.

16.Containerfartyget i Suezkanalen rör på sig.

TT 2021-03-29 17:28.

Det gigantiska fartyget Ever Given har nu lossats och börjat röra sig framåt i kanalen, uppger representanter för kanalbolaget.



Det enorma fartyget Ever Given har nu lossats och börjat röra sig framåt i Suezkanalen.

Fartyget är på måndagseftermiddagen, svensk tid, på väg till Bittersjöarna, som ingår i Suezkanalen. Där ska fartyget undersökas, uppger rederiet Evergreen rapporterar Reuters.

Utfallet av undersökningen kommer att avgöra om fartyget är sjödugligt och kan fortsätta sin färd. Det ska även beslutas vad som ska hända med lasten ombord.

Redan natten till måndagen kom positiva signaler från den blockerade kanalen. Under morgonen fick Fredrik Hermansson, vd för Greencarrier och agent för det internationella rederiet Evergreen som Ever Given tillhör, besked om att det började hända saker.

Ever Given är proppen hela världen fascinerats av. Det har gått snart en vecka sedan containerfartyget fastnade på sniskan i Suezkanalen, en av världshandelns viktigaste farleder.

Både import- och exportlast har påverkats och Fredrik Hermansson räknar även med problem när det gäller containertillgången en tid framöver.

– När detta lossar kommer det att bli ett stort tryck på de europeiska hamnarna på kontinenten och många transporter är försenade, sade han till TT tidigare under måndagen.



Satellitbild från söndagen på containerfartyget Ever Given, som sitter fast i Suezkanalen.

20 000 kubikmeter sand

Under det intensiva arbetet med att få loss Ever Given har nära 20 000 kubikmeter sand grävts bort på båda sidor containerfartyget.

Hittills har Ever Given hindrat över 350 väntande fartyg från att passera kanalen, med stora kostnadsökningar för världshandeln som följd. Ett normalt dygn passerar varor till ett värde av motsvarande uppemot 100 miljarder kronor genom kanalen, enligt sjöfartstidskriften Lloyd's List.

Tidskriften uppger också att nära 90 procent av all drabbad last saknar försäkring mot försening i transporten.

Marinföretaget Inchcape [skriver på Twitter](#) att Ever Given flyter för egen maskin sedan 04.30 egyptisk tid. Det är ett stort steg mot att öppna upp den viktiga kanalen igen, även om räddningsarbetet kring fartyget ännu inte är avslutat. "Mer information om nästa steg kommer så fort mer är känt", skriver Inchcape.

Den egyptiska Suezkanalmyndigheten beskrev det som att skeppets kurs hade rätats upp till 80 procent, enligt nyhetsbyrån AFP.

Fredrik Hermansson vill i nuläget inte spekulera om hur planen ser ut för fartyget.

– Vi väntar på det officiella klargörandet. Det som är viktigt att säkerställa är att fartyget är sjödugligt och att det kan fortsätta utan skador. Om så inte är fallet får vi reparera det, men vi hoppas att det är sjödugligt och kan fortsätta sin planerade rutt.

Under räddningsarbetet har 14 bogserbåtar varit på plats, men det har befarats vara otillräckligt för det 400 meter långa fartyget, uppger det norska rederiet Leth Agencies, som hjälper till i arbetet, enligt nyhetsbyrån NTB.

Myndigheterna ska även ha övervägt att lyfta av ett antal av de 18 300 containrar som Ever Given är lastat med, allt för att underlätta arbetet med att få loss fartyget.

Feber

17. Fusion Motor Company bygger Eleanor-kopior.

AV BOBBY GREEN | GÅR KL 20:00.

De enda som får göra det.



FILM: https://youtu.be/YLhYrD_qTNY

Fusion Motor Company är det enda företaget som är licensierat och godkänt för att få tillverka Ford Mustang Shelby GT500 "Eleanor" - huvudpersonen från filmen Gone In 60 Seconds. Nu har AutotopiaLA besökt stället där bilarna byggs och givetvis även tagit sig en provtur. Ett exemplar blir ditt från 249.000 dollar och den siffran kan bara stiga om du börjar plocka på massa extragrejer.

Missa inte bonusklippet från filmen "Gone In 60 Seconds"!



FILM: <https://youtu.be/14PI4U8NZog>

18. Lexus LS var lyxledaren som satte tyskarna på plats.

Publicerad 2021-03-27 kl 6:16. TEXT Calle Carlquist.

BACKSPEGELN**Lexus tog i från tårna när lyxlimousinen LS utvecklades och började säljas.**

I **Vi Bilägare** nummer 6/1991 kunde vår erfarna biltestare Marianne Sterner äntligen lägga händerna på ratten till tidens mest omtalade bil: Lexus LS 400. Den debuterade i maj 1989 och fick lyxbilsvärlden att skälva.

Med åren har den diskret formade men tekniskt späckade och perfektionistiskt utförda japanska utmanaren blivit en modern klassiker av rang. Lanseringen skedde samtidigt med Nissans motsvarande konkurrent till Mercedes-Benz, BMW och Cadillac i USA, men vem minns Infiniti Q45 år 2021?

LS 400 däremot etablerade sig direkt på toppen. Ryktet om kundvård på ny nivå och en byggkvalitet som brädade allt spred sig snabbt. De gamla amerikanska stofilmärkena framstod som just för stofiler, medan Lexus var bilen att bli sedd i. Den fritänkande finansmannen Jan Stenbeck var tidigt en kund och underlät sällan att nämna sitt bilmärke närhelst han intervjuades.

Priserna på LS 400 har börjat stiga, välskötta exemplar (det är de nästan allihop) säljs för motsvarande 150 000 kronor och uppåt – men det är i USA det. I Sverige, där 104 exemplar av första generationen såldes innan den snarlika efterföljaren dök upp 1992, är priserna överkomliga men skicket ofta sämre. Totalt byggdes cirka 160 000 exemplar av första generationen.



En delikatess till motor

Mariannes text är ren lyrik: "En morgon kör jag fort över skogen hemmavid. Motorns imponerande styrka slungar bilen längs vägen. I kurvorna drar sidokrafterna hårt i kroppen, på raksträckorna trycks jag bakåt mot ryggstödet. Brahms violinkonsert smeker ut genom sju högtalare. Det är en mycket märklig upplevelse. Omgivningen som fladdrar förbi, fartens krafter som drar i kroppen och den spröda musiken som likt lätt parfym kvillar i luften."

V8-motorn på 4,0 liter och 245 hk var en delikatess och så tyst och vibrationsfri att allt annat ställdes i skuggan. Undertecknad deltog i den europeiska presentationen och kan intyga att det berömda myntet inte bara kunde ställas på en kåpa över motorn under tomgång – det stod kvar även vid stillastående gaspådrag. "Tredimensionell" instrumentering som tändes först vid motorstart, komplett utrustning och en ny sorts lasersvetsade karossfogar framhölls också.

I ViB-testet var Audi A8 och Mercedes-Benz 300 E-24 konkurrenter. De var slöare och törstigare och kostade mycket mer om de skulle ha lika mycket utrustning som Lexus, som gick lös på 400 000 kronor. Minus? Marianne fann utseendet slätstruket, bagageutrymmet en smula litet och från USA rapporterades ett tidigt återkallande på grund av att lampan i det högt placerade bromsljuset kunde överhettas ... Resten var perfekt.



Calle Carlquist

Läs mer om:



[Lexus LS 500h väljer mjukare linje](#)

[Vardagskörning ska inte innehålla ryckiga accelerationer och för mycket g-krafter, tycker biltillverkaren som uppdaterar sin pråliga kryssare.](#)



[Är sommarfyndet en klassiker?](#)

[Avsnitt 184: Semestern väcker billusten hos många som i normala fall aldrig skulle fundera på att skaffa bil. Kan en klassiker vara vägen till ett billigt biläggande under sommaren? Och vilken ska man i så fall välja? I Bilrådet söker vi en biffig husvagnsdragare till ett par långpendlande hundentusiaster i Norrland.](#)



[Rosttest: Lexus LS 500h](#)

[Många delar i aluminium, men det finns vissa svagheter. Läs mer i Vi Bilägares rosttest.](#)

19. BMW 2002 räddade företaget från konkurs: "Omedelbar succé".

Publicerad 2021-03-28 kl 6:21.

TEXT Calle Carlquist.

BACKSPEGELN

1960-talets kanske allra roligaste familjebil – nåja – håller måttet även efter ett halvsekel.



Så du vill ha en hyfsat modern klassiker men oroar dig för att de är träiga att köra? Det är ju trumbromsar, stela axlar, bladfjädrar och man vet inte allt.

Oroa dig inte, BMW har en bil för dig, eller snarare hade. Fast vägen till succéserien som brukar kallas O2 var en smula krokig innan debuten skedde för snart 50 år sedan.

Efter ett 1950-tal när BMW specialiserat sig på svårsålda bilar åt direktörer med smak för utdöda stilideal (501/502) och för låginkomsttagare som därtill var nödda och tvungna (Isetta/700) visades på Frankfurtsalongen 1961 äntligen prototypen till BMW:s "Neue Klasse". Det blev en modell som räddade företaget undan en hotande konkurs och som två år senare ledde till att förvånade aktieägare fick utdelning för första gången på 20 år.

BMW 1500/1800 var en fyradörrars familjebil i övre änden av prisskalan och träffade helt rätt i den luriga korsningen mellan produktionsförmåga och lönsamhet. Dessutom utgjorde Neue Klasse grunden för 1600-2, den modell som på allvar definierade BMW:s varumärke som lite sportigare, lite roligare än andras. Den sista siffran betecknade förstås antalet dörrar, tekniskt sett skiljde inte så mycket mellan nykomlingen och fyrdörrarsmodellerna. 1600-2 var lite mindre i alla dimensioner och det vet ju alla vad det betyder för rattarlyckan.

Debut vid 1966 års Genèvealong, succén var omedelbar. Maken till körglad och samtidigt hyfsat praktisk bil med rätt ungdomlig framtoning fanns knappt. Två år senare kom 2002, den mest framgångsrika i modellseriens drygt decennielånga produktion. Cylindervolymen ökades här från 1 573 cm³ till 1 997 och effekten steg från 85 hk till antingen 100 i enkel-förgasarversionen eller 120 hk i 2002 ti med dubbla förgasare.

Bra reservdelstillgång, slitstarka motorer, tveksamt rostskydd och känsliga hjulupphängningar/differential – kolla noga och slå sedan till!

BMW 2002 1975

Nypris: 29 800 kr (1974).

Värde idag: 50 000–70 000 kr.

Motor: Rak fyrcylindrig, två ventiler per cylinder. Enkel förgasare. Vattenkyllning. Volym 1 990 cm³. Max effekt 100 hk DIN vid 5 500 v/min. Max vridmoment 157 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 435/B 158/H 141 cm. Tjänstevikt 1 110 kg.

Fjädring/hjulställ: Fram: MacPherson med undre tvärlänk och krängningshämmare. Bak: Snett bakåtriktade triangellänkar, skruvfjädrar och krängningshämmare.

Styrning: Snäcka och rulle.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 173 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 10,6 s.

Förbrukning: 1,07 l/mil.

Livscykeln

1966 BMW 1600-2 introduceras i Genève. Ändelsen i modellbeteckningen indikerar antalet dörrar. Motorn hämtas från den större Neue Klasse-serien.

1967 Tyska Baur visar en cabrioletversion på Frankfurtsalongen. Premiär också för 1600 TI, bestyckad med dubbla förgasare som ger 20 hästkrafter extra. Totalt 105.

1968 2002 presenteras, starkast i modellprogrammet sett till vridmoment – men inte till effekt.

1969 2002 ti etablerar sig i toppen. Även här ger förgasartricket 20 hästkrafter ytterligare.

1971 Såväl exteriör som interiör uppdateras. Nya 2002 tii med insprutning från Kugelfischer lämnar 130 hästkrafter.

1973 I nomenklaturen råder nu ordning och reda. 2002 turbo säger hej till publiken. Sju sekunder till hundra.

1974 Fyrkantiga baklyktor. Grillen är svart och ratten fyrekrad. Touring fasas ut. 2002 turbo försvinner efter att ha tillverkats i 1 672 exemplar.

1975 BMW 1502 introduceras och övriga modeller tackar för sig. Anledningen heter E21, BMW:s helt nya 3-serie.

1977 Tillverkningen av 1502 upphör i augusti.



Calle Carlquist

Läs mer om:



[Nytt vintertest av elbilar: Så lång \(eller kort\) blir räckvidden](#)

[Polestar får bakläxa – nytt räckviddstest avslöjar hur elbilarna klarar sig i vinterklimat.](#)



[BMW avslöjar mer om elbilen i4 – räckvidd på upp till 59 mil](#)

[Räckvidd på upp till 59 mil och kommer i prestandaversion.](#)



[Svenskt pris på BMW iX – så mycket kostar nya elsuven](#)

[Fyrhjulsdraft som standard och räckvidd på upp till 60 mil.](#)



[BMW visar nya iDrive-systemet – här är alla nyheter](#)

[BMW lanserar en ny generation av iDrive-systemet med pekskärm. Men kontrollratten behålls.](#)



[BMW kan införa ”pant” på elbilsbatterier](#)

[Elbilsköpare som slår till på en BMW kan snart få pengar tillbaka när bilen skrotas.](#)

20. Fiat med nya ögon.

Publicerad 2021-03-25 kl 14:00. TEXT Mårten Carlsson.

Artiklarna är tidigare publicerade i Klassiker mellan 2007 och 2020 och har inte förändrats. Det betyder att priser, tidsangivelser och andra uppgifter är de som gällde vid den första publiceringen.



Denna Fiat 500 har ett lite säreget och glosögt utseende - och det beror på att den är på väg till USA. Där påtvingades denna lilla italienare dels kraftigare kofångare och dels större lampor som även fick flyttas upp en bit.

Lagen sa att de måste sitta på ett visst minimiavstånd från marken och vara av typen "sealed beam" som varit lagkrav i USA sedan 1940.

Det skulle dröja ända till 1985 innan den lagen luckrades upp lite grann.

Nu blev inte lilla Fiat 500 någon stor succé i det stora landet i väst. Åren 1958-62 sålde man ungefär 300 sådana här glosögda små Fiats over there.



Läs mer om:



Nya Fiat 500

En film om 1957 års stora lilla bilnyhet - Fiat 500.



Liten men stor Legonyhet!

Lego fortsätter att ta fram nya byggsatser med klassiska bilar! Nu i mars introduceras Fiat 500 i en sats bestående av 960 delar.



Föränderliga förunderliga Fiats - 500

Italienska karossmakare är flitiga, knappt hade 500:an haft premiär förrän flera presenterade egna varianter av den



Fiat Nuova 500: Små barn – små bekymmer

Fiat 500 får alla att le inklusive den som sitter bakom ratten. Räkna med låga kostnader, stabilt värde och mer plats över i garaget. Och ett och annat trånande ögonkast.



Inred vardagsrummet med Fiat

Helgen stundar, dags att möblera om. Krydda ditt hem med en italiensk bilklassiker, Fiat 500 från 1957 som glasbord.

Klassiker

21. AC:s minsting – Petite.

Publicerad 2021-03-28 kl 9:30.

TEXT Mårten Carlsson.

BRITTISKT

AC cars mest kända för sina legendariska sportbilar, Ace, Cobra och lyxiga Greyhound men störst var dom på minibilar.



AC hade en lång och lite krokig historia.

Första fordonet var ett slags trehjuligt mellanting mellan sidovagnsmotorcykel och bilsom kallades Sociable

Sen följde en brokig rad av biltyper varvat med dålig ekonomi och ägarskiften. Man tillverkade så skilda saker som tågagnar och golfbagar.

1953 kom deras berömda sportbil Ace, en konstruktion av John Tojeiro som kom att göra märket känt. Ett tiotal år senare blev Ace en odödlig klassiker när den med Carroll Shelbys hjälp förvandlades till den monstruösa Cobra.

MOTORNYTT

Men vid tiden för Ace hade man redan fixat brödfödan, ett kontrakt för att bygga invalidfordon för brittiska statens räkning.

Invacar var egentligen en konstruktion av Thundersley men tillverkningskontraktet gick till AC cars.

Dessa Invacars gjordes från slutet av 40-talet fram till 1976. Dessa som inspirerade AC att ta fram en egen mikrobil, en bil som var lite mer ombonad och plats för två personer.

Petite lanserades 1952, den hade likson Invacar en 350cc Villiersmotor. Två stora hjul på 18 tum vardera bak och ett litet hjul på bara 8 tum fram. Karossen var i aluminium.

Den kostade 255 pund och i annonseringen skröt man att den kostade bara 1½ penny per mile att köra - inklusive skatt och försäkring.

Petite gjordes fram till 1957 och det skall ha byggts drygt 4000 av dessa - vilket gör det till den mest producerade AC-bilen genom tiderna.


Go anywhere on your Farm or Estate
with the **AC 'PETITE'**

60-70 m.p.g.
Tax £5
Ins. £7. 10. 0
Running cost under 1½d. a mile
ALL IN!

Price **£255**
plus £53. 13. 9. P.T.

Ask your local agent, or write:

A. C. CARS LTD., THAMES DITTON, SURREY



Mårten Carlsson

SLUT