



*Alfa Romeo 156 Ti ZA-spec 2004–2005.*

1. Tillverkningen i Gigafactory Berlin kan försenas till nästa år.
2. Hyundai Ioniq 5 slutsåld på 4 dagar.
3. Vinfast siktar på Europa.
4. Huawei vill göra elbilar.
5. Ny stor uppdatering för Polestar 2.
6. BMW bekräftar liten serie av X5 med vätgasdrift.
7. Vi kör Europas billigaste elbil, Dacia Spring.
8. Test: Jaguar F-Type.
9. Försäljningen av reservdelar till Saab hotad.
10. Fiat e-Ducato tar klassikern in i framtiden.
11. Renault släpper taget om dieselmotorn.
12. Rekordökning av A-traktorer efter enklare regler.
13. Nya H-D Electra Glide à la 1969.
14. Alfasud 50 år!
15. Le Car van.
16. Studenter har gjort bil med MC-känsla.
17. Bränsleceller på bred front.
18. Audi återvänder till Le Mans 2023.



## 1. Tillverkningen i Gigafactory Berlin kan försenas till nästa år.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-05-04.

**Tempot vid bygget av Teslas europeiska fabrik utanför Berlin har imponerat. Men nu ser det ut som att den ambitiösa tidsplanen ändå måste stryka på foten.**



Enligt branschtidningen Automobilwoche har Elon Musk, som annars drivit på projektet i rekordfart, gett personerna inblandade i bygget sex månader extra tidsplan för att hinna klart.

Tidigare var det sagt att produktionen skulle komma igång i juni eller juli år. Med den nya tidsramen borde den alltså istället starta till årsskiftet eller strax därefter.

Bygget av Gigafactory Berlin har kantats av både beundran för den snabba takten och protester från miljöorganisationer. Det har då framförallt handlat om mängden vatten som fabriken kommer behöva.

Samtidigt har allt arbete skett på egen risk för Tesla som ännu inte tilldelats officiellt bygglov.

Nyligen röt Tesla ifrån i ett öppet brev till tyska myndigheter och anklagade dem för att vara alldeles för långsamma med att ge fabriken de tillstånd som behövs. Då det handlar om en fabrik för just elbilar som bidrar till minskade utsläpp menade Tesla att den borde få specialbehandling.

En orsak till förseningen är att Tesla har ändrat och utökat sin byggansökan till att även innefatta batteritillverkningen. Det var från början oklart om det vid sidan av bland annat Tesla Model Y även skulle ske tillverkningen av batterier i Gigafactory Berlin.

Nu ser det alltså ut att bli så och det handlar då om Teslas nya batteri, det så kallade 4680. Namnet kommer ifrån storleken på cellen som är 46 millimeter bred och 80 millimeter lång. Även Teslas övriga batterier 2170 och 1865 namnges enligt samma princip.

4680-cellen ska ha högre energitäthet än sina föregångare samtidigt som batteriet ska ha lägre vikt och bli billigare att tillverka.

Enligt Automobilwoche ska de delar av fabriken som handskas med biltillverkning redan ha kommit långt. Det är alltså möjligt att produktionen av bilar drar igång i ett första skede redan i år för att sedan följas av batteriproduktion senare.



## 2. Succé för Hyundai Ioniq 5 – slutsåld på 4 dagar.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-04-30, 11:30.

First Edition-modellerna har sålt slut – då börjar försäljningen av "vanliga" modellerna.



**Utan att ta i för mycket** kan man påstå att Hyundai Ioniq 5 är en intressant ny elbil. Snabb laddning, spännande design och stöd för V2L (Vehicle to Load) är bara några saker.

Något annat som också bekräftar intresset för bilen är att den har sålt slut på bara 4 dagar. Hyundai öppnade orderböckerna för två välutrustade "First Edition"-modeller den 27 april – och båda har nu sålt slut, meddelar Hyundai i sociala medier.

**Men om du är intresserad** av en Hyundai Ioniq 5 behöver du inte misströsta – försäljningen av den ordinarie modellpaletten inleds nämligen redan om cirka 2 veckor – den 12 maj.

Det blir intressant eftersom vi då får reda på vad bilen egentligen kostar.

[Här kan du läsa allt om Hyundai Ioniq 5.](#)

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

[Så stor är Hyundai Ioniq 5 i verkligheten](#)



Patrik Lundin

### 3. Vinfast siktar på Europa – då kommer nya elbilarna.

Publicerad 2021-05-03 kl 6:07.

TEXT Erik Söderholm.

**Vietnamesiska elbilmärket ska lanseras i både Nordamerika och Europa om ett drygt år, bekräftar märkeschefen i en intervju.**



**Det har dykt upp** flera nya utmanare i elbilsvärlden. Alla har inte hittat till Europa ännu, men vissa är faktiskt på väg hit.

Vietnameriska biltillverkaren Vinfast har visat upp flera nya modeller de senaste åren och ska locka med ”vietnamesisk anda, italiensk design och tysk teknik”. Tidigare i år kom uppgifter om [två nya modeller](#) som även ska säljas på den europeiska marknaden.

**Vinfast VF33 ser** ut att vara en utmanare i samma klass som Volvo XC90 och den får två elmotorer med en systemeffekt på omkring 400 hk. Vinfast VF32 är en mindre modell som kommer i flera utföranden med en eller två elmotorer.

**Företaget har klättrat** snabbt i den inhemska registreringsstatistiken och Vinfast är nu landets femte mest sålda bil, före bland andra Mitsubishi, Ford och Honda. Lanseringen i USA och Europa är planerad till 2022, enligt märkeschefen Nguyen Thi Van Anh.

– Vi kommer till USA, Kanada och Europa samtidigt. I Europa kommer vi till Tyskland, Frankrike och Nederländerna, säger han i en intervju med [Reuters](#).

**Tanken är att sälja** bilarna med batterileasing för att kunna pressa ned priset på själva bilen. När batterikapaciteten går under 70 procent byts det ut. Det är samma idé som Renault tidigare testat och övergett.

Vinfast ägs av konglomeratet Vingroup som faktiskt grundades i Ukraina och först ägnade sig åt att sälja snabbnudlar. Nu ingår även skolor, sjukhus och mobiltillverkare i koncernen.



**Erik Söderholm**

**Relaterade artiklar:**



**Vietnamesiska VinFast visar nytt i Paris**

Den nya biltillverkaren VinFast kommer visa upp två modeller på bilsalongen i Paris.



**Folkvald design från VinFast**

Vietnamesiska bilföretaget anordnade omröstning om vilket utseende deras nya sedan och suv skulle ha.



**Vinfast VF32 och VF33 – här är nya elsuvarna som intar Europa**

Vietnamesiskt märke vill locka europeiska köpare.



#### 4. Heta rykten: Huawei vill göra elbilar.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-05-04, 11:30.

**Mobiltillverkarna Apple och Xiaomi har redan aviserat att de tänker göra elbilar. Nu verkar Huawei följa deras spår.**



*Elbilen Arcfox Alpha S innehåller teknik från Huawei.*

**Infotainmentsystemen i dagens bilar** blir allt mer betydelsefulla. Mobiltillverkarna har lång erfarenhet av liknande teknik och Google gör biloperativsystemet Google Automotive som används av Volvo och Polestar. På liknande sätt förser Huawei elbilen Arcfox Alpha S med teknik.

Enligt nyhetsbyrån [Reuters](#) förhandlar Huawei om att ta kontroll över Chongqing Jinkang New Energy Automobile. Företaget ägs i dag av Chongqing Sokon som är en stor aktör på elbilsmarknaden.

**För Huawei skulle elbilar innebära** nya expansionsmöjligheter då mobilmarknaden redan är mättad. Företagets mobilverksamhet har dessutom drabbats av sanktioner som innebär att deras mobilprodukter inte får säljas i flera länder.

Huawei tillbakavisar uppgifterna.

[Android Auto kommer äntligen till Sverige](#)



## 5. Ny stor uppdatering för Polestar 2: Får efterlängttade funktionen.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-05-03 kl 16:13.

**Nu kan (snart) Polestar 2-ägare använda sin mobiltelefon som bilnyckel.**



**En ny stor mjukvaruuppdatering** kör nu ut till Polestar 2 som framför allt innebär flera förbättringar på appen. Det innebär att Poelstar 2-ägare nu kan se batteristatus, förvärma kupén och låsa/låsa upp bilen på distans.

Men den mest efterlängttade funktionen, om man ska tro Polestars vd Thomas Ingenlath, är att ägarens mobiltelefon numera kan användas som nyckel.

– Polestar Digital Key är en av de mest efterlängttade funktionerna, eftersom smidigheten i att slippa bära med sig en fysisk nyckel är ovärderlig. Att använda sin mobil som bilnyckel är vettigt i en tidsålder där vi sköter allt fler saker från telefonen, samt att den är den pryl du alltid bär med dig, säger Thomas Ingenlath.

**En Polestar 2 har 18 Bluetoothsensorer** som känner av från vilket håll som ägaren närmar sig och kan på så sätt öppna den dörr som ägaren är närmast. För att starta bilen behöver mobilen befinna sig i fordonet.

De ägare som redan har Polestar 2-appen installerad kommer att kunna se de nya funktionerna i appen så fort den uppdaterats, men de nya funktionerna kommer inte att vara aktiverade förrän bilen fått sin mjukvara uppdaterad.

**Uppdateringen rullas ut från** och med idag och Polestar är noga med att poängtera att det rör sig om beta-funktioner samt att fler funktioner kommer att adderas framgent.



**Patrik Lundin**

## 6. BMW bekräftar liten serie av X5 med vätgasdrift.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-05-03.

Hittills har BMW inte riktigt omfamnat vätgas och bränsleceller. Istället har man lagt i en högre växel i satsningen på batteridrivna bilar.



Men till skillnad från andra tillverkare som Volvo och Volkswagen har BMW inte helt avfärdat tekniken för personbilar. Den tyska tillverkaren hör istället till den lilla skaran med Hyundai och framförallt Toyota som fortsätter satsa på vätgas.

Nu bekräftas att den redan visade konceptversionen av X5 med bränsleceller ska börja att serietillverkas nästa år. BMW i Hydrogen NEXT, som modellen kallas, ska även utrustas med den femte generationen av BMW:s elektriska drivlina eDrive, alltså samma som sitter i det mindre syskonet iX3 samt kommande modell i4.

I bilens botten sitter två vätgastankar med ett tryck på 700 bar och plats för sex kilo vätgas. Det ska enligt BMW ska "garantera lång räckvidd vid alla väderförhållanden", utan att ange någon exakt räckvidd.

Drivning sker på bakhjulen och effekten anges till 374 hästkrafter.

Tillverkningen av BMW i Hydrogen NEXT drar igång 2022. Men den ska endast byggas i en liten serie och exakt hur många det handlar om avslöjas inte.

Det hela beskrivs som ett pilotprojekt för utvärdera tekniken. Bilarna ska testas på offentliga vägar som en del i BMW:s planer på att ha ett komplett modellprogram med bränsleceller till 2030.

BMW beskriver vätgas som ett viktigt verktyg för att nå klimatmålen i Parisavtalet. De hänvisar också till EU:s satsning på en hållbar industri där så kallad "grön vätgas", alltså vätgas som tagits fram med förnyelsebar energi, spelar en avgörande roll.

Men ännu har de inga planer på att erbjuda BMW i Hydrogen NEXT till de stora massorna. Bristen på möjligheten att tanka samt att grön vätgas ännu spelar en marginell roll och är dyrt anges som orsaker.





## 7. Vi kör Europas billigaste elbil: Dacia Spring – ”perfekt för stockholmare”.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-05-04, 18:10.

**Reporter Wiggo Björck är i Köpenhamn och kör den en billiga elbilen Dacia Spring – "Kan bli en riktig hit".**



**Hej Wiggo. Kul att du lyckats ta dig till provkörningen i Köpenhamn. Hur är stämningen där?**

– Inga värkänslor här precis, det har precis regnat och är mulet. Men det passar bra att kolla på powerpoint-presentationer och köra bil.

**Du har varit förväntansfull om [Dacia Spring sedan du första gången skrev om den](#). Vad kan du nu säga om Dacia Spring?**

– Det finns mycket att berätta, tyvärr är inte allt positivt. Det tråkiga är att Dacia inte är klara med vinteranpassningen som behövs för att sälja bilar i Norge, Sverige och Finland. Jag gissar att det beror på att de prioriterar att få ut många av de vanligaste varianterna innan de kommer med specialvarianter. Förutom vinteranpassning ska det även komma en version som kallas Cargo tänkt för företag.

**Är det därför ni provkör i Danmark och inte i Stockholm?**

– Så är det nog. Dacia Spring kommer att säljas i Danmark. Det kommer även en något enklare version för bilpooler som kallas Business och som har blå detaljer. De bilar som säljs har orangefärgade detaljer.



*Räckvidden är 305 km i stadstrafik.*

### **Hur är Dacia Spring att köra?**

– Det är en utpräglad stadsbil trots suvdesignen och den är trevlig att köra runt här i Köpenhamn. Trots bara 44 hästar och 125 Nm ger den bra elbilsdrag upp till 70 km/h tack vare låg vikt, endast 970 kilo. Dessutom är vändradien bra för en framhjulsdreven bil, bara 4,8 meter. Passar bra i storstäder som Stockholm, Göteborg och Malmö.

### **Är den bullrig?**

– Jo, men inte så farligt faktiskt. Och då kör jag bilpoolversionen som har sämre ljuddämpning än köpebilen. Innan jag tar kvällståget hem så ska jag provköra på motorväg.

### **Hur är det med räckvidden?**

– Den vanliga WLTP-siffran är 230 km, men Dacia är noga med att påpeka att siffran för stadstrafik är 305 km.

### **Och viktigast av allt, vad kostar bilen?**

– Eftersom vinteranpassningen inte är klar finns inget svenskt pris. Det danska priset är 128.990 DKK, vilket blir ungefär 175.000 kronor, men sen ska det ju till stolsvärme med mera. Klimatbonusen blir 25 procent. **Jag gissar på omkring 145.000 kronor när bonus är dragen.**





**Dacia Spring Electric – Så lite kostar "Europas billigaste elbil"**



**Vi kör nya Dacia Sandero: "En bra A-till-B-bil"**

**[GALLERIER 33 bilder Dacia Spring Electric 2021](#)**



**Magnus Fröderberg**

**HÖGSTA VÄXELN**

## 8. Test: Jaguar F-Type.

Av Marcus Berggren - 25/04/2021.

Om hjärtat får välja.



Jaguar F-Type, den moderna efterträdaren till den "vackraste bilen i världen" som Enzo Ferrari själv sa om E-Type, visades upp 2012 på Paris-salongen. Vi testade den i ett antal utföranden, både innan och efter den uppdaterades 2018, däribland med en [V6 på 400 hästkrafter i New York](#) och även i fullsmetat [SVR-utförande där man fann en V8 på hela 575 hästkrafter](#) under huven. Nu har det blivit dags för en ny generation och även om receptet är detsamma, har utförandet ändrats en del. Konkurrensen förblir stenhård men frågan är om nya Jaguar F-Type har det som krävs för att locka till sig även de mest inbitna av sportbilsfantaster. Låt oss lägga i Högsta Växeln och ta reda på det.

Den största kosmetiska förändringen har skett framtill där framlyktorna är betydligt smalare med en gapigare grill för att haka på den rådande grillfesten som sker inom bilvärlden. Baktill är det en betydligt mer konservativ förändring som har skett, vilket innebär att den är väldigt lik föregångaren bakifrån. På insidan är interiören till synes förhållandevis oförändrad men några viktiga detaljer är den digitala instrumentpanelen samt det nya infotainmentsystemet som är ännu ett steg i rätt riktning sett till det tidigare systemet. Kvalitetskänslan är för det mesta hög men jämfört med exempelvis en [Porsche 911](#) ligger nya F-Type helt klart i lä.

Vår testbil var i så kallat P450 AWD-utförande som alltså innebär att vi hade en frustande V8 på 450 häst under huven som gick ner i baken via alla fyra hjul. Det som länge varit F-Types paradgren är att den både i 6- och 8-cylindrigt utförande erbjuder en akustisk upplevelse som hade fått självaste Kungliga Filharmoniska Orkestern att skämmas. Ljudbilden har varit dess ess och förblir det i nya F-Type. Det är beroendeframkallande att försöka maximera decibelnivåerna för att ens öron ska få njuta.



Problemet som nya F-Type har är samma som föregångaren: att ta sig an ett segment som dominerats av Porsche 911 sedan 1963. Det finns trots allt en anledning till att 911 är synonymt med begreppet sportbil. Att ta sig an samma segment är lite som att försöka ge sig an Tiger Woods i en golftävling. Men bara för att en modell dominerar i ett segment betyder inte att en tillverkare kan erbjuda en annorlunda approach med andra färdigheter för att locka till sig kunder. Vad är det då Jaguar F-Type erbjuder?

Till att börja med är den drygt 200 000 billigare än motsvarande Porsche 911. Fortsättningsvis har den en mer klassisk sportbilslook och fokuserar på att erbjuda betydligt mer dramatik än en 911 som har ett betydligt mer kliniskt ställningstagande. Om en Porsche 911 är en uppstyrd revisor är F-Type en casanova som bor på Mykonos varje sommar.

Hur är då nya Jaguar F-Type att köra? Britterna som folk är kända för att vara åt det mer konservativa hållet och det är sannerligen någonting som genomsyrar upplevelsen som F-Type förmedlar. Den bejakar sin mer traditionella aura och i en värld där alla satsar på elektrifiering och mindre motorer står Jaguar fast vid en frustande V8, troligtvis en av de sista. Jaguar F-Type känns muskelbilig i det att den låter som satan och det krävs att man ligger högt i varvtalen för att kunna få känna på all kraft.

Nya Jaguar F-Type erbjuder en annorlunda upplevelse jämfört med övriga bilar i segmentet. Rent objektivt är F-Type i P450 AWD-utförande en dinosaurie som är långsammare och obekvämare än exempelvis en Porsche 911, men att se det så svart på vitt är fel sätt att gå till väga. Det F-Type har att komma med är en nostalgisk upplevelse som snart är ett minne blott. Likt föregångaren förblir den en bil man köper med hjärtat och inte med hjärnan. Frågan är om det räcker hela vägen.





### Jaguar F-Type Coupé R-Dynamic P450 AWD (2021)

<b>Motor:</b>	5,0-liters, V8, bensen, 450 hästkrafter, 580 newtonmeter
<b>Kraftöverföring:</b>	8-stegad automatlåda, fyrhjulsdriфт
<b>Acceleration 0–100 km/h:</b>	4,6 sekunder
<b>Toppfart:</b>	285 km/h
<b>Vikt:</b>	1818 kg
<b>Mått (längd/bredd/höjd):</b>	4470/1923/1311mm
<b>Pris:</b>	1 156 900 SEK (testbil 1 400 000 SEK)

#### BETYG

Helhet

#### SAMMANFATTNING

Jaguar F-Type erbjuder en klassisk sportbils känsla, en förhållandevis rimlig prislapp, och med V8:an under huven garanteras även ett sjuhelvetes motorljud. Om du är ute efter det senaste och bästa inom segmentet är du ute och cyklar men är du mer ute efter känsla snarare än ren och skär prestanda är F-Type P450 sannerligen något för dig.

★★★★☆

3

★★★★☆

TOTAL POÄNG

[Bygg din Jaguar F-Type här!](#)



## 9. Larm: Försäljningen av reservdelar till Saab hotad.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-05-03, 13:59, uppdaterad 2021-05-04, 12:52.

Regeringen begär lov av riksdagen att lägga ner det statliga bolaget Orio som säljer reservdelar till Saab-bilar. Men andra alternativ är också på bordet.



**Efter Saabs konkurs** tog staten över reservdelsbolaget Saab Parts eftersom företaget var en säkerhet för de statliga lånen. Företaget döptes om till Orio och skulle uppfylla lagkravet på att tillhandahålla reservdelar i 10 år.

Sedan något år tillbaka går företaget back på grund av vikande försäljning som i sin tur beror på att antalet Saab-bilar i trafik minskar.



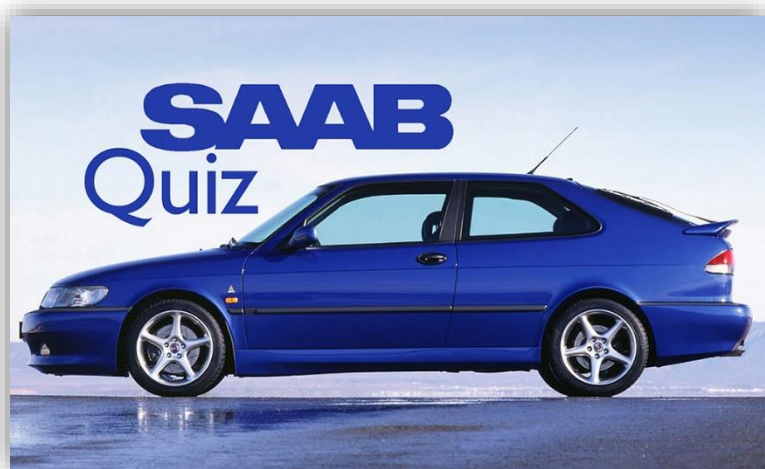
**Sveriges Radio** [uppgger i dag](#) att regeringen vill få ett riksdagsbeslut som gör det möjligt att likvidera Orio – med andra ord att lägga ner det. Det finns redan ett riksdagsbeslut som tillåter försäljning av Orio.

Näringsminister Ibrahim Baylan (S) uppgger till Sveriges Radio att: "regeringen vill utöka statens handlingsalternativ och därmed statens möjligheter att få ut ett så stort värde som möjligt".

Gustaf Ljunggren, vd för Orio, säger i ett pressmeddelande att ordalydelsen "avveckla genom likvidation" är missledande. Han menar att regeringen även vill få möjlighet att bredda verksamheten för att nå lönsamhet. Kort sagt vill regeringen få fler handlingsalternativ.

**Orio har sitt huvudkontor** i Nyköping och har omkring 180 anställda.

*Fotnot: Artikeln har uppdaterats med uttalande från Orios vd.*



### Quiz: Vad kan du om Saab?



### Allra sista Saaben såld – för 185.000 kronor mer än nypriset



Magnus Fröderberg

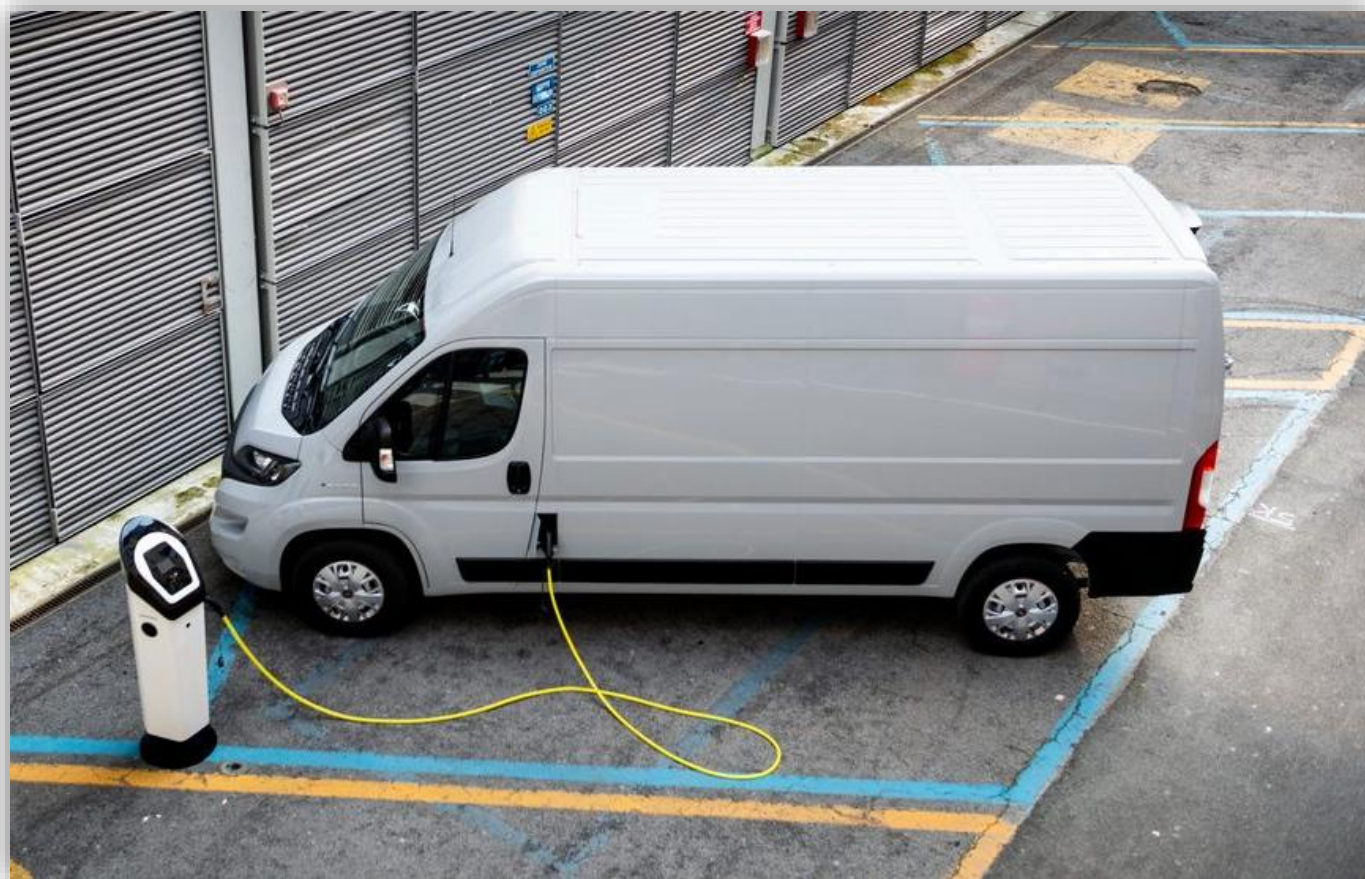


## 10. Fiat e-Ducato tar klassikern in i framtiden.

**PUBLICERAD:** 02 MAJ 2021, KL 10:44.

**TEXT TIM DAHLBACKA.**

**40 år efter att originalmodellens lansering lanserar Fiat nu en 100 procent eldriven version av sin populära transportbil under namnet e-Ducato.**



Fiat Ducato har hängt i ett tag, närmare bestämt i 40 år, och än verkar inte folk ha hunnit tröttna. Förra året var modellen det bäst säljande kommersiella fordonet i Europa och [Stellantis](#) tycks inte tro att detta ska förändras. För nu presenterar Fiat en helt och hållet eldriven upplaga kallad e-Ducato.

Modellen är ett resultat av ett fem år långt samarbete med leveransföretaget DHL där den gemensamma målsättningen är att bli utsläppsfria till 2030. Ett steg på vägen är e-Ducato som utrustats med en elmotor med maximalt vridmoment på 280 newtonmeter och en effekt på uppemot 90 kilowatt (cirka 122 hästkrafter). Noll till 50 km/h gör den på fem sekunder.

Fiat erbjuder två batteripaket. Ett på 47 kilowattimmar och ett på 79 kilowattimmar (kWh). Det mindre batteriet har en räckvidd på 170 kilometer, enligt WLTP, och upp till 235 kilometer vid stadskörning. Det större har en räckvidd på 280 kilometer, enligt WLTP, och upp till 370 kilometer vid stadskörning, siffror som enligt Fiat är klassledande.



*Upp till 17 kubikmeter.*

Det lilla batteripaketet har garanti på åtta år eller 16 000 mil och det större på tio år eller 22 000 mil. Föraren kan välja mellan tre olika körlägen: Normal, Eco och Power. Som namnen indikerar är Normal tänkt för balanserad körning, Eco för energisnål åkning och Power när man lastar tungt.

På tal om lastning så har e-Ducato en lastvikt på nära två ton och lastkapacitet från tio till 17 kubikmeter. Bilen har även två andra funktioner kallade Turtle Mode och Recovery Mode. Turtle Mode aktiveras automatisk vid låg batterinivå och begränsar prestandan för åtta till tio procent längre räckvidd.





Recovery Mode gör att andra batterimoduler tar över om en skulle sluta fungera vilket innebär att fordonet aldrig behöver stanna. Fiat hävdar att underhållskostnaderna för e-Ducato kommer vara 40 procent lägre än för motsvarande bil med konventionell motor och totala ägandekostnaderna kommer vara jämförbara med dieselversionerna.

Vad e-Ducato kommer kosta i inköp och när den ska lanseras verkar inte helt klart än, men mer information lär komma inom kort.



## [GALLERIER](#)

[25 bilder](#)

[Fiat e-Ducato 2022](#)

## 11. Renault släpper taget om dieselmotorn.

PUBLICERAD: 30 APR 2021, KL 13:55.

Den franska biltillverkaren Renault har avslöjat att man planerar sluta utveckla nya dieselmotorer. Man kommer dock fortsatt att uppdatera redan existerande dieseldrivna motorer.



Renault meddelade tidigare i veckan sin intention att [fartbegränsa sina fordon till 180 kilometer i timmen](#). Nu kommunicerar märket att man även vill begränsa tillverkningen av nya motorer. Det är dieselmotorerna som får stryka på foten när Renault tar kliv mot en alltmer elektrifierad framtid.

Något som kanske kommer som en besvikelse för många då märket varit tätt förknippat med dieselmotorer under många år. Nu är det nya tider och Renault är långt ifrån ensamma om att överge dieseln. Tidigare har exempelvis märken som Volvo, Mitsubishi, Nissan och Lexus annonserat liknande planer.

Företagets vd Luca de Meo har bekräftat att Renault inte längre kommer investera pengar i tillverkningen av nyutvecklade dieselmotorer. Dagens dCi-motorer kommer dock fortsättningsvis att uppdateras och anpassas för att kunna möta de allt striktare utsläppskraven.

Renaults lågprismärke Dacia har redan gått över till dieselfria alternativ så nyheten om att storebror aviserar att göra detsamma chockerar möjligen inte bilvärlden. Man har dessutom redan hunnit fasa ut dieseln till stor i det befintliga modellprogrammet och nu försvinner den alltså för gott.

Kärlekshistorian mellan Renault och dieselmotorn är med andra ord över.



## 12. Rekordökning av A-traktorer efter enklare regler.

Anders Nilsson 2021-05-04.

**BMW, Volkswagen och Audi ökar rejält.**



**För tio månader sedan förenklades de tekniska kraven vid ombyggnation av A-traktorer. Det har lett till en explosion av nya A-traktorer.**

Det finns många starka åsikter om A-traktorer. Antingen tycker man att de är i vägen i trafiken, eller så älskar man dem. Oavsett de har ökat ordentligt sedan förra året. Den 15 juli förra året förenklades de tekniska kraven vid ombyggnad av A-traktorer. Anledningen till förändringen, är att det skulle vara möjligt att även kunna bygga om automatväxlade bilar till A-traktorer. Dock får som tidigare traktorn inte ha en konstruktiv hastighet som går över 30 km/h.

På mindre än ett år har därmed A-traktorerna ökat med 27 procent, cirka 7 800 exemplar har registrerats efter att förändringarna trädde i kraft. Därmed finns det nu mer än 36 00 A-traktorer i Sverige.

**LÄS MER: [Miljöorganisation: e-bränslen går inte ihop – varken miljömässigt eller ekonomiskt](#)**

– Människors åsikter om A-traktorer skiljer sig åt. Allt från att det är fordon som fyller en viktig funktion för att säkerställa mobilitet på landsbygden till att det är ett fordon som borde förbjudas. Klart är att fordonstypen väcker känslor, säger Mikael Andersson, presschef på Transportstyrelsen.

Sedan tidigare är den vanligaste A-traktorn en [Volvo](#), vilket fortfarande är 57 procent av fordonen. Men tre märken som ökar betydligt är [BMW](#), [Volkswagen](#) och [Audi](#). BMW-traktorerna har dubblerats under perioden och det finns cirka 1 700 fordon med det bayerska märket på. Även Volkswagen har dubblerat, men från lägre nivåer. Dock har Audi den procentuella största ökningen eftersom innan regelförändringen fanns det 51 registrerade A-traktorer, men nu har det tillkommit 431.

**Fakta: A-traktor**

En A-traktor är ett motordrivet fordon som består av en ombyggd bil och som är inrättat att dra andra fordon eller arbetsredskap och ska vara utrustat med kopplingsanordning. A-traktorn ska vara ombyggd på sådant sätt att den konstruktiva hastigheten uppgår till högst 30 km/tim och endast med stor svårighet går att öka hastigheten.

Den 15 juli 2020 avskaffades kravet om att bilens hastighet på lägsta växeln ska vara högst 10 km/tim vid två tredjedelar av ursprungsmotorns maximala varvtal.

Sedan den 20 maj 2018 omfattas A-traktorer av krav på återkommande kontrollbesiktning.

**Källa:** Transportstyrelsen.

**LÄS ÄVEN: [Historiskt få omkomna i trafiken förra året](#)****Relaterade artiklar****[Så funkar de nya besiktningssreglerna](#)****[Färre omkom i trafiken 2017](#)****[Då ska din bil besiktas](#)****[Trimmad Saab 900 stod inomhus i 20 år – säljs nu på blocket](#)**

### 13. Nya H-D Electra Glide à la 1969.

Av: Mikael Sandholm 27 april, 2021.

Med Icons Collection ämnar Harley-Davidson att varje år ta fram en eller två specialmodeller som belyser tillverkarens historia. Dessa byggs i begränsad upplaga och först ut 2021 är Electra Glide Revival som är planerad till 1.500 exemplar för ett pris av 327.900 svenska kronor.



Electra Glide Revival är inspirerad av sin första modellfrände som kom 1969, tillika den första H-D:n med batwingkåpa. Dagens version bestyckas med tillverkarens 114-kubiktumsmotor, infotainmentsystem, RDRS Safety Enhancements och allt annat som hör en modern touringhoj till. [Mer info på H-D:s hemsida här.](#)



## 14. Alfasud 50 år!

Publicerad 2021-05-04 kl 14:45. **TEXT Carl Legelius.**

**En av 1970-talets mest uppseendeväckande konstruktioner kom redan 1971 – tänk att Alfasud fyller ett halvt sekel i år!**



En folkbil från Alfa hade funnits på agendan ända sedan 1950-talet men av hänsyn till det privatägda Fiat hade statliga Alfa Romeo låtit bli att materialisera sina planer.

På Turinsalongen i november 1971 blev det uppenbart att det var nya tider – framhjulsdrivna, billiga och smart förpackade Alfasud riktade in sig på en helt ny grupp köpare och var ett uppenbart hot mot familjen Agnellis Fiat.

Bakom konstruktionen låg den meriterade österrikaren Rudolf Hruska med ett förflutet hos bland annat Ferdinand Porsche, Cisitalia, en tidigare sejour hos Alfa Romeo och Fiat.

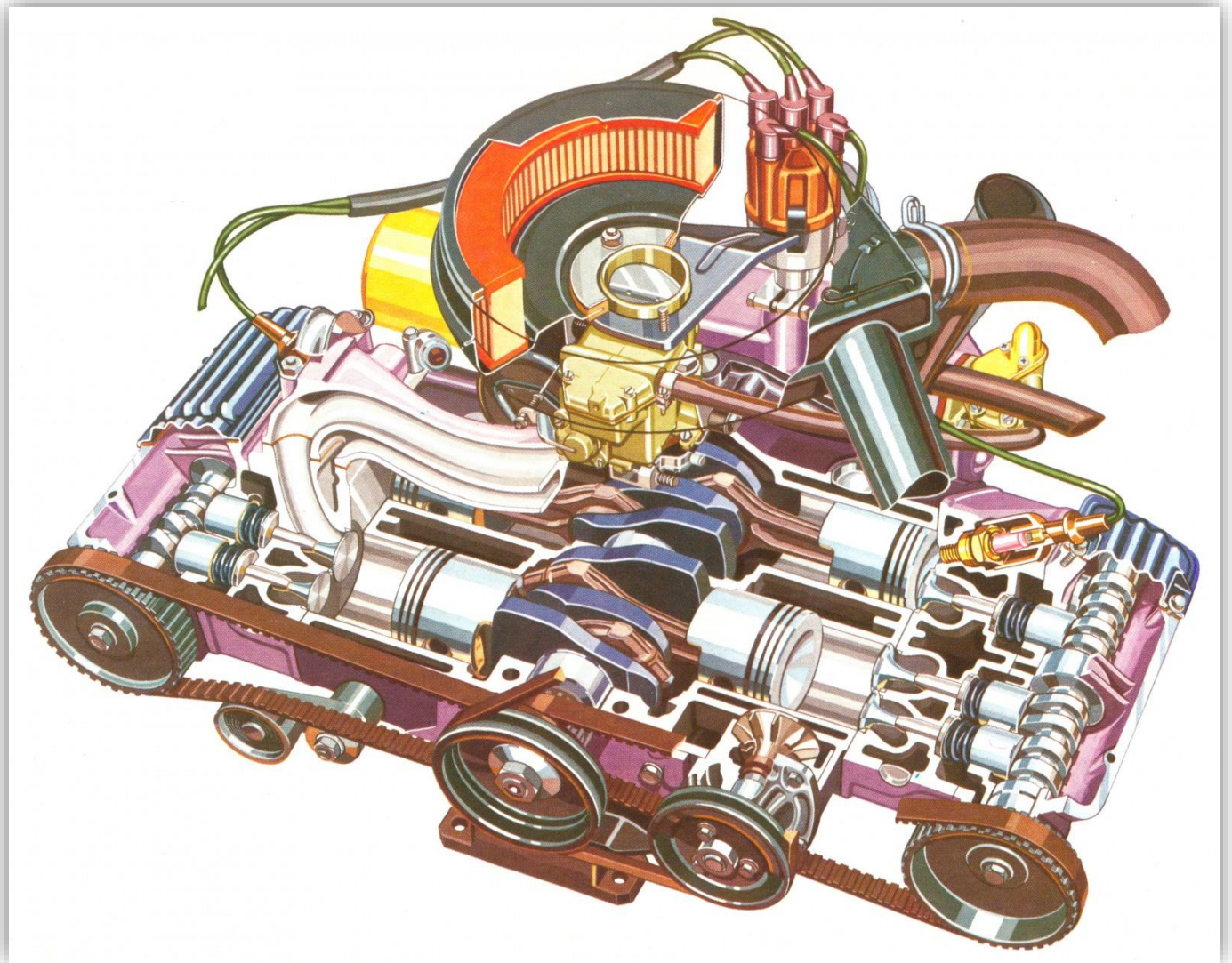
Hruskas uppgift när han kom tillbaka till Alfa Romeo 1967 var inte bara att konstruera en storsäljare åt företaget, han skulle också projektleda skapandet av dotterbolaget Alfasud S.p.A. och uppförandet av den nya fabriken Pomigliano d'Arco nära Neapel.

Formgivningsuppdraget gick till Giorgetto Giugiaro när han just tillsammans med Aldo Mantovani startat Studi Italiani Realizzazione Prototipi S.p.A, föregångaren till ItalDesign.

Ramarna som Hruska satt upp var mycket tydliga, bland annat skulle den knappt fyra meter långa bilen ha ett rejält bagageutrymme samtidigt som kupén skulle vara rymlig för alla åkande. Det kompakta drivpaketet skulle långt fram och bensintanken måste sitta under baksätet. Fjäderben fram och en stel, utrymmeseffektiv bakaxel med längslänkar och en lång tvärlänk som fungerade som krängningshämmare. Bilen skulle vara servicevänlig och givetvis billig att bygga.

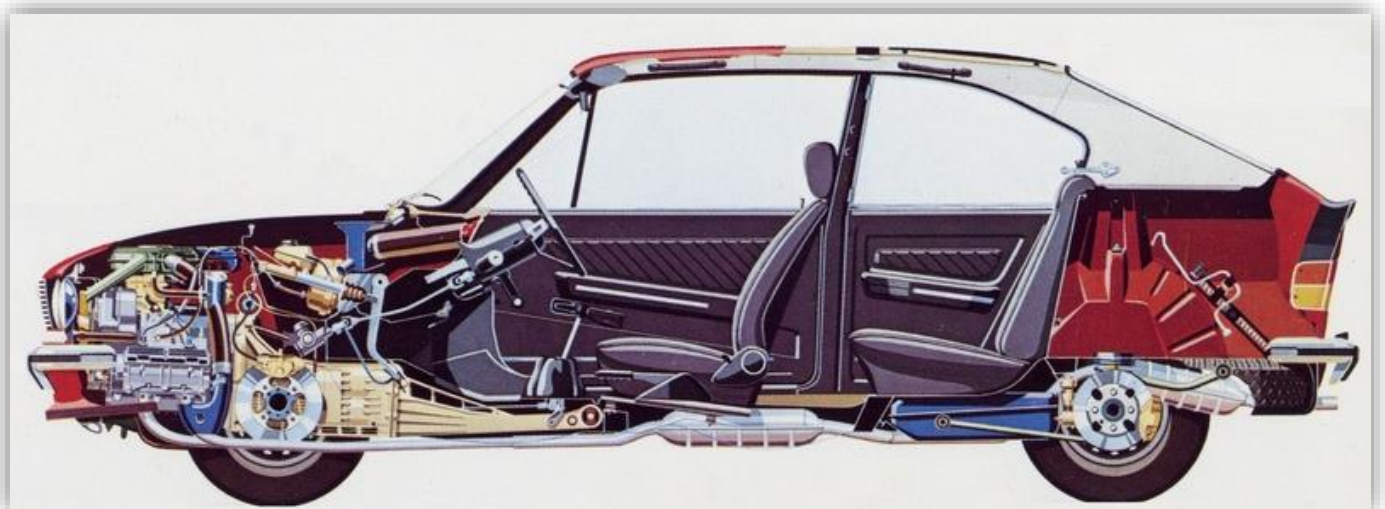
Giugiaro lyckades mycket väl med sitt uppdrag och fick till en välproportionerad, attraktiv och praktisk kaross med ett lågt luftmotstånd, Cd 0.30. Från början fanns Alfasud endast med fyra dörrar, något senare kom tvådörrarsversionen men det skulle dröja tio år innan den blev en halvkombi. Tvådörrarskombin Giardinetta kom aldrig till Sverige.





Produktionen i den nya fabriken startade våren 1972 men snart blev problemen med att lägga biltillverkningen i en del av landet utan sådan tradition uppenbar. Det var i det fattiga södra Italien svårt att få tag i kvalificerad arbetskraft och de första åren kantades av strejker och rostproblem.

Det var tråkigt eftersom Alfasud som bil var helt fantastisk. Det var den första Alfa med kuggstångsstyrning och den varvilliga boxermotorn med block i gjutjärn och topplock i aluminium satt lågt monterad för optimal tyngdpunkt. De främre bromsskivorna satt inne vid växellådan för lägre ofjädrad vikt och enklare åtkomst.





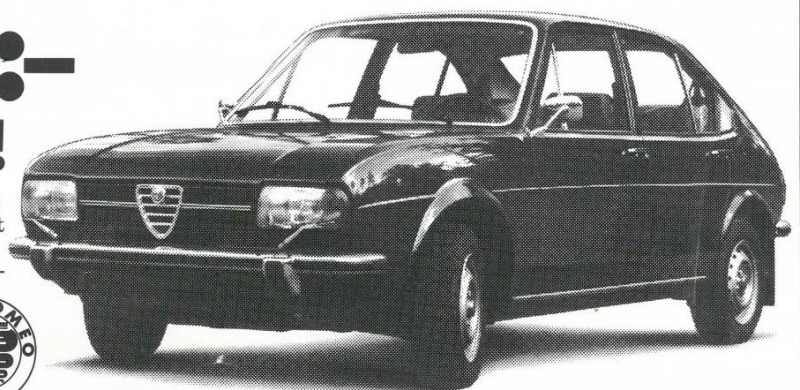
Alfasud TI med lite starkare motor och dubbla strålkastare kompletterad programmet efter en tid.

Såväl motorpress som de första köparna förbluffades över hur exakt och rolig Sud var på vägen och att motorn trots endast 1,2 liters cylindervolym var så pigg. Kupén var rymlig med bättre benutrymme i baksätet än i många fullstora bilar och det lådformade bagageutrymmet svalde förvånande mycket, bara pinalerna kunde träcklas in genom den lilla luckan.

## För 23.950:– får du en Alfa Romeo!

Framhjulsdrivna Alfasud L är en äkta Alfa Romeo! Alfa Romeo känner för bilkörningen. Då blir också resultatet strålande köregenskaper, suverän väghållning, goda utrymmen och härlig körkomfort. 63 hk DIN, servoskivbromsar runt om, ställbar ratt, elbakruta.

Provkör *Alfasud L*



Alfasud kom till Sverige 1973 och kostade mindre än billigaste Passaten. Sud valdes till Årets Bil i Norden och den svenska försäljningen av Alfa Romeo fördubblades från 1972 till 1973 och 1974 blev det dubbelt upp igen. Under 1975 såldes det tre gånger så många Alfa Romeo i Sverige som under hela 1960-talet sammanlagt.

Frågan är om det någonsin – förr eller senare – presenterats en mer kompetent folkbil som var helt igenom nykonstruerad. Alfasud sålde dessutom mycket bra – nästan 900 000 exemplar byggdes mellan 1972 och 1983. Och då är inte coupémodellen Sprint inräknad.



Läs mer om:



### Renoverad Alfa Romeo Giulia Super efter åtta år på bakgård

Vad händer egentligen med en nyrenoverad bil om man låter den stå permanent parkerad på en bakgård i åtta år? Andreas Uhlin vet.



### Alfas bortglömda Grupp B-prototyp

Snyggt kantig coupékaross och en av de mest välljudande V6:orna någonsin – vilken fantastisk kombination! Ändå blev det bara två prototyper till Alfa Romeo Sprint 6C.

## Klassiker

### 15. Le Car van.

Publicerad 2021-05-01 kl 8:25.

TEXT Mårten Carlsson.

**1979 skulle en tuff van ha reservhjulet på bakluckan, tuffa fälgar, röd plysch, små runda fönster och stripes.**



Renault 5 var kanske inte ett givet utgångsobjekt att bygga en tuff USA-inspirerad van på. Det var heller inte Renaults idé utan 'Le Car van' kom från karossbyggaren Heuliez.

1979 presenterade man denna kreation, en rejält tillpiffad Renault 5 med reservhjulet på luckan, stripes, små runda fönster i blindpanelerna som man täckte de bakre sidorutorna med.

Den gick att få två eller fyrsitsig och i bagaget skådade man in i ett hav av röd plysch.

Den var en ohämmad flirt med rådande amerikanska vantrenden och Renault 5 hette ju Le Car i Amerika - så då var det naturligt att döpa specialaren till Le Car Van.

En gimmick? Javisst, men det kom att byggas en liten serie av den ändå. Först baserades den på 5TS, med från 1980 kunde man även få den med automat, eller byggd på den rivigare Alpineversionen. Åren 1979 till 1983 gjordes inte mindre än 450 Le Car Van, men vilken kan målgruppen varit måntro?

**Feber**

## 16. Studentar har gjort bil med MC-känsla.

AV ROGER ÅBERG 2021-05-04 KL 13:20.

Åt Suzuki och OZ Racing.



**FILM:** <https://youtu.be/6qQHFE635F8>

Studenter vid Designuniversitetet i Turin har tagit fram det här läcker konceptet som man kallar för Misano. Namnet kommer från banan med samma namn där man kör motorcykeltävlingar och målet har på något sätt varit att föra de två världarna av bilar och mc närmare varandra. Resultatet är riktigt coolt tycker jag. Lär aldrig bli verklighet, men det är inte målet med allt här i livet.



# BILSPORT

## 17. Bränsleceller på bred front.

Publicerad: 2021-05-03 15:45. Text: Johan Ringshagen.

Michelin och Faurecia ingår i ett joint venture under namnet Symbio för att utveckla och tillverka vätgasdrivna bränsleceller för fordonsbruk.



För närvarande produceras tre utföranden av Stack Pack med tilläggsbokstav S, M eller L. S-versionen, med en effekt mellan 7 och 40 kW, är redan satt på marknaden och används i bland annat Renault Kangoo Z.E Hydrogen. L-versionen med en effekt mellan 80 kW och 0,5 MW effekt är avsedd för mindre lastbilar och rejäla personbilar. Produktionsmålet är 20.000 system om året 2025. Ett system för långloppsracing är under utveckling där Symbio levererar bränsleceller till schweiziska GreenGT:s team H24. Teamet ska delta i Le Mans 24-timmarslopp. **Från och med 2024 kommer en särskild klass för vätgasdrivna bilar att köras i Le Mans.**



Johan Ringshagen

## 18. Allt fler ser på Formel 1 efter tv-succén på Netflix.

**PUBLICERAD:** 04 MAJ 2021, KL 16:25.

Tv-serien *Drive to Survive* på Netflix har fått intresset för Formel 1 att explodera världen över. I Sverige ser tv-bolaget Allente, tidigare NENT och Viasat, tittarsiffrorna gå i taket. ”I de mätningar vi gjort kan jag säga att det ökade intresset till 98 procent beror på Netflix-serien”, säger F1-producenten Erik Stenborg till Teknikens Värld.



Unga som gamla – alla älskar tv-serien *Drive to Survive* som beskriver Formel 1 på ett helt nytt sätt. Serien sändes första gången på våren 2019 och beskrev då säsongen 2018. Sedan dess har vi sett tre säsonger och den breda plattformen Netflix har fått intresset för Formel 1 att öka världen över.

När Liberty Media köpte Formula One Group 2016 började arbetet med att öppna upp den dittills stängda och tillknäppts F1-depån skapad av Bernie Ecclestone. Ecclestones affärsidé var att tvinga alla att betala för så mycket som möjligt från F1-sporten men strategin passade illa med bland annat sociala medie och det ökade utbudet av gratismaterial från olika sporter.

Liberty skrotade flera förbud och lät till att börja med förare och team filma och berätta saker från F1 i sina egna kanaler.

Den dåvarande marknadschefen på F1, Sean Bratches, kom på idén att en ny typ av dokumentärserie kunde berätta ännu mer om F1 och framför allt skildra sporten på ett nytt sätt. Bratches hade erfarenhet av sportdokumentärer under sina år på amerikanska kanalen ESPN och visste vilken betydelse formatet kunde ha för att locka till sig nya fans.



### Alla inte övertygade

Alla team var inte lika övertygade om att det var en bra idé att släppa in tv-kameror till de allra mest hemliga rummen i depån.

– De stora teamen var inte med i början men kanske förstod de hur viktig serien är för intresset, säger F1-experten Eje Elgh.

Med de stora teamen menar Eje framför allt Mercedes och Ferrari. Den första säsongen av *Drive to Survive* skingrade alla tvivel – serien blev en jättesuccé.

– Jag är imponerad av hur de filmade och producerade. De var till exempel i Karlskoga och Örebro för att filma Marcus Ericsson.

Sean Bratches använde det brittiska produktionsbolaget Box to Box Films för att filma och producera serien. När produktionen var säkrad skrev Bratches avtal med Netflix för att få så stor spridning på serien som möjligt.

F1 startade samtidigt den egna streamingtjänsten F1 TV Pro som hittills fokuserat på att enbart sända loppet.

### Fler lyssnare och tittare

I Sverige har Allente, som äger rättigheterna till formel 1, märkt att klart ökat intresse och fler och fler tittar på loppet, kvalen och till och med träningarna. Podden Viasat F1-Podcast har betydligt fler lyssnare varje vecka våren 2021 jämfört med när den startade för sex år sedan.

– När Marcus Ericsson slutade i F1 befarade vi ett litet tapp i tittningen men så blev det inte. Tv-serien har framför allt lockat en ny grupp av tittare och lyssnare, berättar Allentes F1-producent Erik Stenborg.

– Vi vill förstås tro att det också har att göra med våra sändningar men vi kan inte nå ut lika brett som Netflix. Serien är en bra inkastare och sen gäller det för oss att behålla tittarna och lyssnarna. Eftersom vi vet att vi har många nya i publiken har vi gjort innehållet lite mindre nördigt.



**Drive to Survive** sänds på Netflix inför säsongen och Erik Stenberg har sett att intresset för serien spillt över på tittarsiffrorna för årets första race.

– Det ser väldigt bra ut jämfört med tidigare år och även siffrorna för kval och träningar är bättre. Vi står oss bra i konkurrensen med våra andra rättigheter, som till exempel Premier League, säger Stenberg.

Sean Bratches lämnade F1 för ett drygt år sedan men har som rådgivare varit med och förhandlat fram flera nya sponsoravtal.



***Bästa stället på webben för dig som älskar motorsport:***

***<http://poleposition.teknikensvarld.se/>***



**Jan-erik Berggren**

**SLUT**