



Laurin & Klement typ Si z roku 1918.

- 1. Chipbrist hos Toyota och Volkswagen.**
- 2. Opels huvudvärk: Elbilen "oanvändbar" i flera år.**
- 3. Toyota tror inte på stora volymer för elsuven bZ4X.**
- 4. De trotsar Volvos ointresse och säljer gasdrivna bilar.**
- 5. Quiz: Hur mycket kan du om Volvo P1800?**
- 6. Genesis GV60 är en lyxig elbil med ny design.**
- 7. Test: Citroën C5 Aircross Plug-In Hybrid.**
- 8. Ford Focus ST är nästan som en RS!**
- 9. PROV: Ferrari SF90 Stradale Assetto Fiorano.**
- 10. Tesla Model Y har anlänt till Sverige.**
- 11. NIO har vintertestat ET7 under sommaren.**
- 12. Sista chansen att leasa MG ZS EV för 1 990 kr/mån i Sverige.**
- 13. Från Ferrari Mondial Coupé i fint skick.**
- 14. Fiat X1/9 är en miniatyr-Ferrari med trevlig prislapp.**
- 15. Fredagsfilm.**

1. Chipbrist hos Toyota och Volkswagen.

Publicerad 2021-08-23 kl 15:05 (uppdaterad 2021-08-23 kl 15:13).

Text Maria Dahlin.

Toyota skalar ner produktionen med 40 procent och Volkswagen befarar att de måste göra ytterligare uppoffringar i sitt redan påverkade bilbyggande.



När flera bilmärken kämpat med brist på halvledare i coronapandemins spår har Toyota klarat sig relativt bra jämfört med sina konkurrenter. Detta eftersom de efter olyckan vid kärnkraftverket i Fukushima 2011 lärde sig att ha ett större reservlager med chip för att säkerställa produktionen.

Men nu verkar även världens största biltillverkare – sett till försäljningsvolym – bli tvungen att vidta åtgärder. [Nyhetsbyrån Reuters](#) rapporterar att Toyota behöver skära ner på bilproduktionen med 40 procent i september mot vad som tidigare planerats. Det innebär att 360.000 färre bilar globalt rullar ut från tillverkningslinorna. Enligt [Automotive News](#) betyder det att europeiska marknaden går miste om 40.000 tilltänkta bilar.

Toyota säger i ett [uttalande](#) att 14 fabriker i Japan påverkas och 27 av deras 28 tillverkningslinor. Modeller som omfattas är bland andra RAV4, Yaris, Yaris Cross samt Yaris GR, Prius och Corolla.

Samtidigt går Volkswagen ut med att de kan behöva vidta fler åtgärder än vad som redan gjorts till följd av att det inte finns nog med halvledare.

– Vi räknar för närvarande med att försörjningen av chip kommer att vara mycket skiftande och slimmad under tredje kvartalet. Vi kan inte utesluta ytterligare förändringar i produktionen", säger bilföretaget i en kommentar till Reuters.



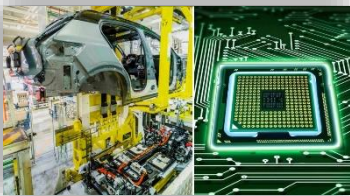
I mars sa **Volkswagengruppens** chef Herbert Diess att verksamheten hindrats från att bygga [100.000 bilar](#) till följd av att det inte funnits nog med halvledare att tillgå.

[Här kan du läsa samlade nyheter om den globala chipbristen.](#)



Maria Dahlin

MER FRÅN VI BILÄGARE:



[Chipbristen fortsätter – här är senaste siffrorna.](#)



[Vi reder ut: Här är orsakerna bakom bilbranschens nya kris.](#)

2. Opels huvudverk: Elbilen "oanvändbar" i flera år.

Publicerad 2021-08-23 kl 10:04. (uppdaterad 2021-08-23 kl 11:31).

Om batteriet måste bytas ut i Opels elbil Ampera-e för att undvika brand kan det ta flera år att utföra, enligt en norsk biltidning.



General Motors har stora problem med [batterierna i elbilen Chevrolet Bolt](#). Under vissa förhållanden kan de börja brinna och ägarna bör inte parkera sina bilar i garage.

Efter flera återkallelser, som inte verkar ha löst problemet, har GM nu bestämt sig för att [helt byta ut batteripaketet mot ett nytt](#) i de drabbade modellerna – ett beslut som kostar enorma belopp.

När vi skrev om problemet tidigare i veckan fanns inga uppgifter om problemet även drabbade den tekniskt identiska syskonbilen Opel Ampera-e, som sålts i Europa och Sverige. Nu uppger importören att inga bilar som sålts nya i Sverige omfattas av återkallelsen.

”Det finns en pågående kampanj i Europa där berörda modeller kommer att få batterimoduler utbyta, bland annat Norge berörs av detta. Men inga modeller som har sålts som nya i Sverige påverkas av detta”, uppger David Lindahl, pr- och kommunikationsansvarig på KW Bruun, för Vi Bilägare.

Läs också:



[Bilhandlare i konkurs efter elbilshaveri: "Nu är det nog".](#)



Opel Ampera-e är syskonbil till Chevrolet Bolt.

Nu kommer uppgifter från norska sajten [Bilnytt](#) om att batteribytet på de nästan 4 000 exemplar av Opel Ampera-e som rullar i Norge kan ta flera år att genomföra. Kampanjen beräknas inte vara helt genomförd på alla bilar förrän 2024.

Under tiden får bilägarna kraftiga restriktioner för hur bilen får användas. Den får inte laddas under natten utan övervakning, bilen måste parkeras utomhus och inte mot husväggen, batteriet får inte laddas till mer än 90 procent, den beräknade räckvidden får inte understiga elva mil och bilägarna ska helst ladda bilen efter varje körning – samtidigt som den övervakas.

– **I praktiken blir den** nästan oanvändbar. Ingen kan förväntas stå och titta på medan bilen laddar, säger konsumentekonomen Magne Gundersen till sajten [Motor](#).

Opel i Norge har inte bekräftat uppgifterna eller återkommit med en kommentar. Bilen har sålts i betydligt mindre omfattning i Sverige än Norge.



Erik Söderholm

Läs också:



Efter bränderna – nu byter GM batterierna i otursbilen.

3. Toyota tror inte på stora volymer för elsuven bZ4X.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-08-18.

Toyotas strategi kring elbilar är minst sagt avvaktande. Nyligen fick uppgiften om att företaget aktivt verkar för att påverka amerikanska politiker att minska takten på omställningen till elbilar stor uppmärksamhet. Nu verkar det heller inte som att den kommande elbilen bZ4X är tänkt att produceras i några större antal.



Ett koncept på den fyrhjulsdrivna elsuven, som blir Toyotas första massproducerade elbil, visades upp tidigare i år. Den ska byggas på elbilsplattformen e-TNGA som utvecklats tillsammans med Subaru och lanseras nästa år. Men Toyota själva verkar inte ha allt för stora förhoppningar på modellen.

I en intervju med branschtidningen Automotive News säger Toyotas europachef Matthew Harrison att bZ4X förmodligen kommer att säljas i ganska små volymer.

– Vi har inte bestämt priser på de olika marknaderna eller utvärderat volymmängderna, sa han till tidningen. I stället är det hybridversionerna av modellen RAV4, med eller utan sladd, som kommer vara storsäljaren inom segmentet, förutspår Toyotas europachef.

– Jag tror att det är säkert att säga att vi fortfarande förväntar oss att Rav4, i hybrid- och plug-in-form, kommer att vara den dominerande modellen i det här segmentet fram till 2025, säger Matthew Harrison.

Toyota tillverkar idag många modeller i Europa, men det är inget som är aktuellt för bZ4X. De exemplar av elbilen som kommer att erbjudas här ska i stället importeras från Japan, i alla fall fram till 2025.

Att han nämner just året 2025 beror på att Toyota satt det som mål för att lansera 15 nya elbilar.

– Vi kommer att inkludera vissa fordon med nollutsläpp i vårt program före 2025, men inte i en sådan omfattning att det skulle vara meningsfullt att tillverka dem på plats redan från början, säger Matthew Harrison med hänvisning till den europeiska marknaden.

Innan dess fortsätter alltså Toyota att avvakta när det kommer till helt batteridrivna bilar. Hybridversionerna av tillverkarens bilar räcker ännu så länge för att hålla utsläppen under målen som satts upp av EU.

Först under andra halvan av decenniet tror Toyota att marknaden för elbilar kommer ta fart. – Då kommer vi verkligen att se en dramatisk förändring när det gäller fullständig elektrifiering, säger Matther Harrison.

4. De trotsar Volvos ointresse – säljer gasdrivna bilar.

Publicerad 2021-08-23 kl 12:31 (uppdaterad 2021-08-23 12:55). Text Magnus Kvandal.

Volvo slutade sälja gasdrivna bilar 2018. Nu är de tillbaka på marknaden i händerna på ett oberoende företag.



Volvo slutade med gasbilar år 2018, men BRC Gas i Trollhättan ser fortfarande en marknad för det klimatsmarta drivmedlet.

För tre år sedan slutade Volvo sälja gasdrivna bilar för att "satsa framåt" och i stället fokusera på eldrift. Men företaget BRC Gas i Trollhättan ser en fortsatt efterfrågan på gasbilar i Sverige och erbjuder sedan i somras gaskonverterade Volvo V60 och V90. XC60 står näst på tur.

– Det finns ett sug, framför allt på taxi- och tjänstebilsmarknaden. Den största målgruppen är kommuner, landsting och tjänstebilsförare men vi vill givetvis även sälja till privatpersoner, säger Jimmy Björk, platschef på BRC Gas, till Vi Bilägare.

Företaget gör sedan tidigare gaskonverteringar av Ford- och Suzukimodeller. Båda dessa säljs officiellt hos biltillverkarnas återförsäljare. Men Volvo säger att de inte intresserade av något samarbete.

– Vi slutade att tillverka biogasbilar för flera år sedan och vårt fulla fokus är nu att bli helt elektriska, meddelar Volvos pressavdelning.

BRC Gas lovar dock att nybilsgarantin inte påverkas av konverteringen, och de har en egen garanti som täcker eventuella skador i gassystemet.

Gastankarna installeras under bagagerumsgolvet. Det innebär att lastutrymmet blir något mindre, men golvet förblir plant. Räckvidden på gas varierar mellan 30 och 40 mil beroende på modell. Räckvidden på bensin påverkas inte – den totala räckvidden blir alltså långt över 100 mil.

Konverteringen tar omkring tre veckor att utföra och kostar drygt 50.000 kronor plus moms. Gasbilar ger dock en klimatbonus på 10.000 kronor vid köp, och är undantagna från malusskatten som för en bensindriven Volvo V60 B4 är ungefär 9.000 kronor per år de första tre åren. Årsskatten för en gaskonverterad Volvo är mellan 700 och 900 kronor per år, enligt BRC Gas.

Även om merparten av den fordonsgas som säljs i Europa är fossil naturgas är drivmedlet i Sverige i stort sett helt klimatneutralt. År 2020 bestod svensk fordonsgas till 95 procent av biogas, som är helt förnybar och tillverkas av biologiska restprodukter från exempelvis livsmedels- och jordbruksindustrin.

ViBilägare

5. Quiz: Hur mycket kan du om Volvo P1800?

Publicerad 2021-08-13 kl 15:12.

Text Redaktionen.

Volvo P1800 – den svenska stilikonen som hade både brittiska och italienska gener. Vad kan du om Sveriges mest berömda sportbil genom tiderna?



Hos vår förlagskollega Klassiker har du möjlighet att testa kunskaperna om Volvo P1800. Lycka till!

[Starta quiz!](#)

6. Genesis GV60 är en lyxig elbil med ny design.

Publicerad 2021-08-23 kl 11:50.

Hyundai börjar sälja lyxmärket Genesis i Europa. Här är den nya elsuven.



Hyundai ska börja sälja lyxmärket [Genesis i Europa](#). Tanken är att göra samma sak som Toyota med Lexus, för att locka nya kunder.

En av modellerna som Genesis tror mest på är den nya crossovermodellen Genesis GV60, som bygger på samma plattform som Hyundai Ioniq 5 och Kia EV6.





Den nya arkitekturen som heter [E-GMP](#) har bland annat stöd för 800-voltsteknik och dubbelriktad laddning för att bilägaren till exempel ska kunna ladda prylar direkt ur bilens eluttag.

Genesis GV60 ska få exklusivare materialval än de billigare Hyundai- och Kiamodellerna med mjuka former och hög komfort. Bilen har kameror istället för vanliga backspeglar och infällda dörrhandtag.

Det finns inga uppgifter om varken effekt, prestanda, räckvidd eller pris, men Ioniq 5 klarar snabbladdning på 230 kW. Genesis borde inte vara sämre.



Erik Söderholm

Läs också:



Genesis lanserar tre elbilar i Europa inom ett år.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Hyundais lyxmärke till Europa – här är första modellen.



Gör en "Volkswagen" – lanserar helt ny elbilsplattform.



Genesis lanserar tre elbilar i Europa inom ett år.

7. Test: Citroën C5 Aircross Plug-In Hybrid.

Av Tobias Jonasson.

16/08/2021.

Med komfort i första rummet.



Franska bilar förknippas ofta med hög komfort och inte sällan okonventionell avantgarde-design, på gott och ont. Nya Citroën C5 Aircross är inget undantag. Bilen har utvecklats med bekvämlighet som fokusmål och designspråket är minst sagt unikt. Lägg därtill ett lågt startpris, hybriddrift samt praktiska lastutrymmen och vi har på papperet att göra med en potent familjebil. Låt oss lägga i Högsta Växeln för att undersöka om fransosernas nytillskott har vad det krävs för att inta det konkurrensstarka crossover-segmentet.

C5 Aircross kommer framförallt att göra sig populär bland SUV-spekulanter tack vare dess molnliknande åkkomfort. Modellen har nämligen begåvats med Citroëns nyutvecklade stötdämparsystem med progressiva hydrauliska "kuddar" som i praktiken sägs hantera vibrationer och stötar mer effektivt än tidigare system. Resultatet är en "flygande mattan"-effekt – bilen närmast flyter över ojämnheter i vägen. De som söker en modell med sportiga aspirationer bör däremot vända blicken någon annanstans. Chassit kränger hårt i kurvigt väglag och styrningen lämnar mycket att önska med en total avsaknad av feedback och bristfällig precision. Det är emellertid efterlängtat med en crossover-SUV som sätter komfort i första rummet, så som det bör vara i min mening.



Utvändigt bjuds vi på en annorlunda design. Exteriören pryds av otaliga geometriska former och rundade kanter, vilket förvisso är charmigt tack vare dess originalitet men C5 Aircross toppar knappast listan över de mest estetiskt iögonfallande bilarna. Interiören är likaså olik allt annat på marknaden. Sätena är platta med mjuk stoppning i rektangulärt formade kuddar som är genuint bekväma. Kupén är utsmyckad med fyrkantiga figurer liknande de som går att hitta på utsidan av bilen vilket resulterar i en excentrisk look som funkvar väl, men de stundtals plastiga materialvalen lämnar dessvärre mycket att önska. Instrumentpanelen domineras av en 8" pekskärm vars infotainmentsystem lyckligtvis stödjer Android Auto och Apple CarPlay – det inbyggda gränssnittet är nämligen inte det vassaste sett till hastighet och användarvänlighet.





Plug-in Hybrid-varianten rymmer 460 liter i bagaget, med möjlighet till att skjuta fram baksätetsraden för ytterligare lastutrymme, vilket får ses som godkänt för en hybridmodell av dess storlek. Anmärkningsvärt är också att de tre stolarna baktill är individuella och storleksmässigt likvärdiga till alla baksätesspassagerares glädje.

Viktigast för en plug-in-hybrid är emellertid dess räckvidd på eldrift. C5 Aircross har en WLTP-räckvidd på 55 km vilket står sig bra mot de flesta konkurrenter. Drivlinan fungerar också riktigt väl så länge man inte trampar på gasen för hårt. Växellådan betar sig nervöst under häftig ansträngning medan den 1,6 liter stora bensenmotorn skriker likt en stucken gris. I övrigt går bilen mjukt och tyst vilket går hand i hand med dess fokus på bekvämlighet.

Citroën C5 Aircross är sammanfattningsvis en trevlig familjekryssare som bjuder på anorlunda design och hög komfortnivå. Med en duglig elräckvidd och ett konkurrenskraftigt pris har vi att göra med ett tilltalande helhetspaket givet att man söker en bil med dynamiska köregenskaper.

Citroën C5 Aircross Plug-In Hybrid (2021)

Motor:	1,6-liters, 4-cylindrig, bensin + elmotor, sammanlagt 225 hästkrafter, 360 newtonmeter
Kraftöverföring:	8-stegad automatlåda, framhjulsdraft
Acceleration 0–100 km/h:	8,7 sekunder
Toppfart:	225 km/h
Elektrisk räckvidd:	55 km
Vikt:	1770 kg
Mått (längd/höjd/bredd):	4500/1689/2099 mm
Pris:	389 978 SEK (testbil ca 424 978 SEK)

Konkurrenter

[Hyundai Tucson Plug-In Hybrid](#)

[Volkswagen Tiguan eHybrid](#)

[Volvo XC40 T5 Recharge](#)

[Peugeot 3008 Hybrid4 GT](#)

BETYG

Helhetsintryck

★★★★☆

SAMMANFATTNING

Citroën C5 Aircross är inte utan sina tillkortakommanden, men mycket vägs upp av den förvånansvärt höga komforten. Detta är ett tilltalande erbjudande för de som söker en praktisk familjebil med originell design.

3

★★★★☆

TOTAL POÄNG

**Tobias Jonasson**

Italien-fantast som väljer stil och profil framför praktikalitet. Alfa Romeo är inte helt oväntat ett personligt favoritmärke.

8. Ford Focus ST – nästan som en RS!

Publicerad: 2019-08-15 00:00.

Text: Gert Karlsson.

Körglädje upplevs alltmer som Fords signum, mycket tack vare lillebror Fiesta ST. Nya Focus ST hakar på med samma inspirerande egenskaper. Kryddad med förfinad 2,3-liters turbomotor på 280 hk och hela 420 Nm blir resultatet snudd på RS-prestanda!



VILKET LYFT! Nya Focus ST är klart snabbare än föregångaren som hade 2-litersmotor på 250 hk och 360 Nm. Men minst lika viktig är den vässade körglädjen tack vare suverän motorrespons, imponerande kurvgrepp och kvick styrning.

Förra generationen Focus ST som kom 2011 blev ingen storsäljare. Den räckte helt enkelt inte till i den stenhårda konkurrensen. Men nu har Ford gjort läxan och det rejält. Första intrycket av nya ST Plus 2,3T EcoBoost är i alla fall klart positivt.

En viktig egenskap är flexibiliteten. Med en knapptryckning, eller några, förvandlas den sportiga och praktiska familjebilen till en aggressiv och utmanande banracer. I och för sig inte unikt men i Focus ST är skillnaden extra påtaglig.

Det förutsätter så klart olika körprogram och nykomlingen erbjuder fyra: Slippery, Normal, Sport och Track. Utgångsläget är alltid Normal och det räcker faktiskt väldigt långt. Men det är när man trycker på den röda Sport-knappen till höger på ratten som det riktigt roliga börjar. Något som både känns och hörs omedelbarts.



Härlig respons

Låt oss börja med aluminiummotorn. Den härstammar från Focus RS men har förfinats och tagits ner till 280 hk. Volymen är 2.261 cc, alltså betydligt mer än värsta rivalerna. Det märks på maxvridet – 420 Nm kan ingen i GTI-klassen matcha.

Turbon är av typen twin-scroll med antilag-system vilket ger minimal fördröjning. I Sport- och Track-lägena förblir gasspjället lite öppet även när föraren släpper gasen. Det gör att kompressorn fortsätter snurra och laddtrycket byggs därför upp väldigt snabbt igen vid gaspådrag. Responsen är utmärkt, precis som bottendraget. Nya ST kan faktiskt matcha 350 hk starka RS förvånansvärt bra, men lägre vikt bidrar också.

En annan kul grej är så kallad varvtalsmatchning. Det innebär automatisk mellangas vid nedväxlingar, en finess som debuterade i senaste Ford Mustang. Launch Control är mumma för den som vill vara snabbast iväg vid rödljusen. Med optimala starter avverkas 0-100 på 5,7 sekunder medan toppfarten är begränsad till 250 km/h. Detta trots frontspoiler och framför allt stor bakvinge som genererar rejält med downforce.

Effektiv diffbroms

Manuell 6-växlad låda med korta slag är standard och den fungerar till full belåtenhet. Till sin hjälp har föraren växlingsindikator för att kunna spaka så effektivt som möjligt. Till hösten erbjuds även en 7-växlad konventionell automatlåda.

För att om möjligt eliminera hjulspinn har Focus ST begåvats med elektroniskt styrd diffbroms. Den består av två hydrauliskt aktiverade kopplingar som ser till att kraften alltid fördelas till det framhjul som har bäst fäste.

Elektroniskt styrda är även de aktiva CCD-stötdämparna (Continuously Controlled Damping). De sitter även i vanliga Focus men har anpassats för tuffare tempo. Fjädringen är både uppstyvad och sänkt 10 mm. ST Plus rullar på snygga 19-tumsfälgar skodda med Michelin Pilot Sport 4S 235/35 R19. De funkalar kanon när det gäller grepp men komforten på knaggligt underlag blir förstås lidande.



Effektiva och tåliga bromsar är ett måste. Här handlar det om ventilerade 330x27 mm skivor fram och solida 302x11 mm skivor bak. Med hjälp av Electric Brake Booster blir bromsverkan alltid maximal och känslan i pedalen konstant även vid hård körning.

Borde vara standard

Styrningen betyder mycket för körglädjen och även här levererar Ford. Härlig känsla och bara två varv mellan fulla rattutslag. I Sport- men framför allt Track-läget ökar motståndet och styrningen blir mer aggressiv.

Interiören bjuder på oväntat bekväma Recaro-sportstolar. De är eljusterbara och har mycket bra inställningsmöjligheter. Till skillnad från förra modellen går de även att sänka rejält så att föraren kan sitta tillräckligt lågt.

Ratt med avfasad nederdel, aluminiumpedaler och detaljer i kolfiberlook ingår också, liksom B&O ljudanläggning på hela 675 watt. Naturligtvis har ST Plus alla säkerhets- och förarhjälpssystem som ordinarie Focus.

Om du blivit sugen på Fords senaste prestandamodell är introduktionspriset 329.900 kronor. Men för att få Track Mode, Launch Control, varvtalsmatchning och annat skoj krävs så kallat Performance Pack. Det kostar förvisso bara 4.000 kronor men borde absolut vara standard.

Det är ju dessa finesser som gör nya Focus ST Plus så flexibel och spännande.

Precis som tidigare erbjuds Focus ST även som rymlig kombi. Med 2,3-liters EcoBoost-motor ökar priset till 335.900 kronor och 0-100 km/h tar 5,8 sekunder. Nykomlingen finns även med 2-liters dieselmotor som lämnar 190 hk och 400 Nm. Den går betydligt snålare men är inte alls lika kvick: 0-100 tar 7,6 sekunder för 5-dörrarsvarianten medan kombi är tiondelen långsammare. Toppfarten är 220 km/h för båda. Focus ST Plus kostar lika mycket oavsett motoralternativ. Performance Pack till dieseln blir dyrare och landar på 12.000 kronor eftersom varken eLSD eller CCD är standard.

Ford Focus St Plus 2,3T Ecoboost

Kaross:	5-dörrars, 5-sitsig halvkombi.
Motor:	Rak 4-cylindrig på 2.261 cc, dubbla överliggande kamaxlar och fyrventilsteknik, variabla kamaxeltider, singelturbo av twin scroll-typ med antilag-system, kompression 10,0:1.
Effekt:	280 hk/5.500 rpm.
Vridmoment:	420 Nm/3.000-4.000 rpm.
Transmission:	6-växlad manuell låda, framhjulsdraft, elektroniskt styrd diffbroms med dubbla kopplingar.
0-100 km/h:	5,7 sekunder.
Toppfart:	250 km/h (elektroniskt begränsad).
Hjulupphängning:	Elektroniskt styrda aktiva stötdämpare (CCD), McPherson-ben fram, multilänkbakaxel.
Bromsar:	Fram ventilerade 330x27 mm skivor, bak 345x24 mm skivor, elektrisk bromsförstärkare (EBB).
Fälgar:	8x19".
Däck:	Michelin Pilot Sport 4S 235/35 R19.
Mått:	Längd 4.388 mm, bredd 1.825 mm, höjd 1.458 mm, hjulbas 2.700 mm, spårvidd f/b 1.567/1.556 mm, bränsletank 52 l, bagageutrymme 375 l.
Tjänstevikt:	1.508 kg.
Förbrukning:	7,9 l/100 km (WLTP).
CO2-utsläpp:	179 g/km (WLTP).
Pris:	Från 339.900 kronor.



*Focus ST stortrivs på krokiga asfaltvägar.
Men att få körmaskinen lackad i Orange Fury kostar 13.000 kronor extra.*



Gert Karlsson



9. PROV: Ferrari SF90 Stradale Assetto Fiorano – Speeddating.

Av Jörn Thomas.

Publicerad 2021-08-23, 03:55.

Det finns tydligen människor som tycker att en laddhybrid med 1.000 hästar inte räcker till. Därför har Ferrari utrustat sitt senaste monster med ett sportpaket som kallas Fiorano – som vi har kört på Fiorano.



Hjärncellerna flyger fortfarande runt som i en torktummlare. Efter tio varv med SF90 Fiorano på ... Fiorano ska nämnda celler försöka samla intrycken: kortvarigt, snabbt, tre kilometer, fyra motorer, 33 grader, 1.000 hk. Vill du veta mer? Okej, jag gör ett nytt försök med att brodera ut det hela tydligare.

Bilens fullständiga namn är Ferrari SF90 Stradale Assetto Fiorano. Med sportpaketet döpt efter tillverkarens testbana hemma i Maranello (Assetto betyder ungefär trim eller racinginställning) installerat går SF90 nämligen från oheligt snabb till ... ja, egentligen saknar hastigheten motstycke.

Man kan argumentera för att en 1.000-hästarsbil knappast behöver några prestandahöjande åtgärder, men det är inte helt sant. När en kollega tog sig an "vanliga" SF90 såg han trots allt potential för däck med ännu bättre grepp och voilà, nu står bilen på Michelin Pilot Sport Cup 2 R.





Där SF90 skodd med standarddäck, i extremfall, kunde ta en bredare linje genom svängarna, ankrar nykomlingens sportdäck utan nåd på ideallinjen. Det betyder dock knappast att standardmodellen utan Assetto och R är en däckätande kustlinjeflanör utan sportambitioner.

SF90 är nämligen den kanske mest konsekventa laddhybriden på supersportbilshimlen idag. En elräckvidd på 25 km i upp till 135 km/h, två separata elmotorer med backväxel på framaxeln som klarar av torque vectoring, en 72 mm hög elmotor fäst vid dubbelkopplingslådan MCT8 900 från italienska Magna (våtkoppling, utan backväxel) och slutligen en 780-hästares dubbelturbo-V8 på fyra liter med central insprutning, utanpåliggande turboaggregat och elektriska wastegates som tillsammans ger en sanslös systemeffekt på 1.000 hk och 900 Nm.

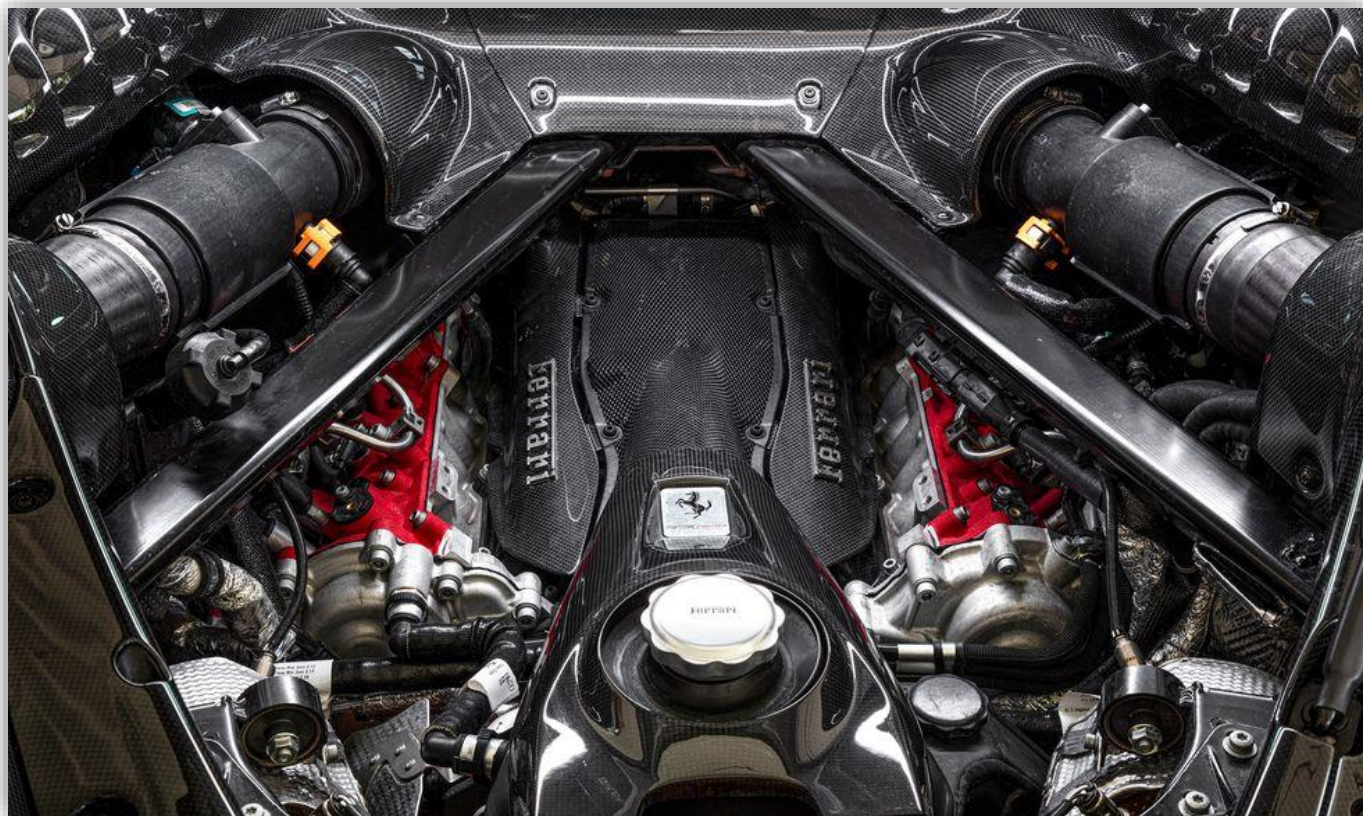
Bilens lasersvetsade batteri (72 kg, 7,9 kWh) ligger inte under kupégolvet som brukligt utan man har i stället placerat det på tvären, parallellt med skiljeväggen i kolfiber. Ferrari tvingades till denna okonventionella kompromiss på grund av utrymmesskäl, ett lägre placerat batteri hade såklart gett en lägre tyngdpunkt, men italienarnas lösning fungerar.

Kolfiberskalstolar med grymt sidostöd och underbar ergonomi. Stora växlingspaddlar i kolfiber (vad annars?) och pekytor (som verkar fungera utan problem).

Detsamma kan även konstateras om bilens differentierade, uppstyvande materialmix och den intrikata aerodynamiken som man som vanligt uppnår utan vingar. Ferrari satsar på effektiv luftkanalisering och utnyttjar tryckzoner som även inkluderar den något större spoilern och en rörlig bakvinge som Ferrari döpt till Shut-off-Gurney.

Det leder oss till Assetto Fiorano-paketet som minskar vikten med 21 kg. Bland annat genom att man har bytt materialet i fronthuven, stötfångarna och en del karosspaneler till kolfiber.

Detta hittar vi även i stolarna, luftutsläppen, motorhuven och spoilern – och som om det inte vore nog är även fälgarna bakade i kolfiber. Ytterligare viktbesparingar ger bakrutan i Lexan, avgassystemet i titan och Inconel, lättare aluminiumdämpare samt titanfjädrar som sparar sex kilo.



Bilens fyraliters V8 med symmetriska, utanpåliggande turboaggregat, den åttastegade dubbelkopplingslådan och elmotorerna sitter långt ner i chassit.

Känns skillnaden? Utan en direkt jämförelse är det svårt att säga. Så länge man inte kör dagligen upplevs bilen sanslöst snabb, Fioranopakets eller ej. Den enda framträdande skillnaden är paketets sportdäck som levererar massor av grepp, vilket ger vansinniga kurvhasigheter.

Men även bromsarna imponerar stort. Inte bara tack vare den väl tilltagna, omsorgsfullt kylda brake-by-wire-hårdvaran utan framför allt genom systemets ytterst lyckade setup.

Det är nämligen ganska svårt att få till ett sömlöst samspel mellan elmotorernas bromskraftsåtervinning och bilens konventionella bromsar – speciellt när man bromsar, växlar ner och samtidigt måste ta frikopplingen av framaxelns elmotorer i beaktande.



En ljuvlig materialblandning av läder och kolfiber pryder kupén. Den högra skärmen är bland annat avsedd för hybridens el-funktioner.



Som SF90-pilot behöver man inte bekymra sig. Trampa bromspedalen "i botten", försök att behålla maten i magen och sikta på ideallinjen. Svårare är det inte.

Från vilken hastighet som helst bromsar SF90 med millimeterprecision, varv efter varv. Innan bromsarnas talang är slut har du inga däck kvar på kolfiberfälgarna, vilket leder oss till ingenjörernas nemesis – vikten.

"Ferrari samlar de flesta av bilens funktioner på ratten och utnyttjar därmed sin rika Formel 1-erfarenhet"

Den talar man inte gärna om här i Maranello. En supersportbil på 1,6 ton på en trång och teknisk bana är som att försöka pressa en blåval genom ett synålsöga. Fast egentligen inte, vikten har man lyckats dölja mer än väl tack vare ett ytterst genomarbetat samspel mellan motorerna och elektronikens koreografi där de olika drivkällorna aktiveras och frikopplas efter behov.

Fullt pedaltryck, SF90 förblir spårstabil utan ryck från ABS-ingreppet och utan någon form av bromsutmattning. Den följande styrimpulsen omsätts av torque vectoring-funktionen, med perfektion.

Men hur hybriden accelererar ur kurvan är beroende av vald Manettinoinställning. Manettino är namnet på Ferraris körprogramväljare och ordet betyder ungefär litet vred. Men faktum är att det borde vara plural nu, vredet på rattens högra sida har fått sällskap av en pekyta på den vänstra sidan, på vilken elmotorerna justeras.

Spridningen mellan lägena är som väntat stor och sträcker sig från ljudlös eldrift till tygelös prestanda i Qualifying.

Här ger drivlinan allt den har, helt utan hänsyn till batteristatusen eller räckvidden. Ett snäpp längre ner hittar vi Race. Även här erbjuds dynamik i astronomiska mängder, även om bilen hushåller bättre med energin. Trots det är farten så sanslöst hög att nackhåren och svettkörtlarna jobbar hysteriskt. Inte för att man är rädd, nej, mer av skräckblandad förtjusning.



Tvåtonslackering, "kjolpaket" i kolfiber, Matrix-LED-strålkastare. Man saknar inte mycket.

När det gröneloxerade vredet till höger visar Race är man trots allt på den säkra sidan, med "CT off" muterar SF90 till sportig banpiskare med majoriteten av drivningen på bak-hjulen. Och vågar man vrida över till det sista steget "ESC off" finns inget säkerhetsnät alls. Bara du, bilen och banan – samt förhoppningsvis vakna och skärpta sinnen med blyxtsnabba, perfekt tajmade styrimpulser. Ärligt talat, CT off är bra mycket behagligare. Det ger föraren möjligheten att inte bara stirra sig blind på banans asfalt, kurvförlopp och topografi utan man har dessutom tid att njuta av interiören.



Bilens varvillighet och spontana respons med elmotorsupport får dig att glömma turboladdarna.

Ferrari samlar de flesta av bilens funktioner på ratten och utnyttjar därmed sin rika Formel 1-erfarenhet. Knappar och reglage är funktionella, enbart växelväljaren sitter i en klassisk växelkulis som för tankarna till gamla, handpetade modeller. Resten är precis som sig bör, förarcentrerat, högkvalitativt och utan onödigt trams. Underbart!

Ferrari SF90 Stradale AF är en seriös supersportbil som berör emotionellt med sin precisa styrning och våldsamma och lätthanterliga kraft. Det sanslösa greppet och accelerationen verkar kunna rubba jordens rotation.

En riktig speed date alltså – hela vägen från de första elektriskt körda metrarna till banrekordet med läget Qualifying och motorn ylande på 8.000 r/min. Med eller utan Assetto Fiorano-paket är SF90 en njutning av sällan skådat slag, en vansinnigt snabb 1 000-hästarsblandning av utsökt ingenjörskonst och bredd som antingen kan köras ljudlöst eller högljutt trumpetande.

Det här är en date man inte tackar nej till.

TEKNISKA DATA

FERRARI SF90 STRADALE AF

MOTOR: V8, bensin, dubbelturbo, 3 990 cm³, 780 hk vid 7 500 r/min, 800 Nm vid 6 000 r/min. Två elmotorer på framaxeln, en elmotor mellan motor och växellåda, effekt elmotorer 220 hk, systemeffekt 1 000 hk och 900 Nm. Åttastegad dubbelkopplingslåda. Fyrhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 710/1 972/1 186 mm. Axelavstånd 2 650 mm. Bagagevolym 74 liter. Tjänstevikt 1 570 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 2,5 sek. Toppfart 340 km/h. Förbrukning 7,4 liter + 9,3 kWh/ 100 km.

PRIS: 417 890 euro (+ 48 790, Assetto Fiorano).

SUMMERING

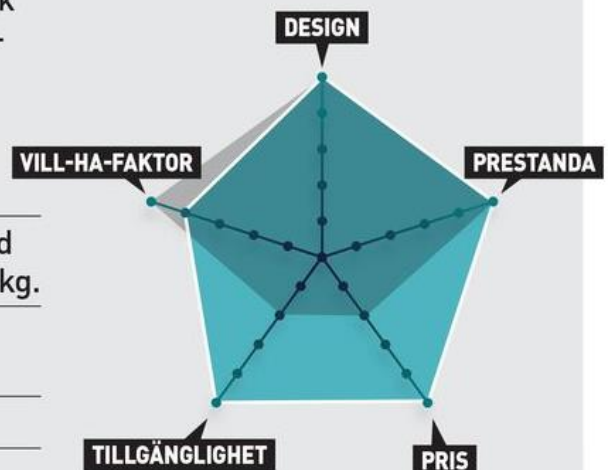
BÄST: Sanslösa prestanda, brutala bromsar, hög kvalitet, underbara material, grymt grepp.

SÄMST: Priset (på blodtrycksmedicin).



PERSONLIGHET

■ FERRARI SF90 STRADALE AF
■ FERRARI LA FERRARI



10. Första intrycket: Tesla Model Y har anlänt till Sverige.

Publicerad 2021-08-23 kl 18:15 (uppdaterad 2021-08-23 kl 20:53). Text **Maria Dahlin**.

Här är första intrycken av den eldrivna crossovern.



Inför den publika premiärvisningen i Teslas showrooms måndag den 23 augusti fick Vi Bilägare en första introduktion till crossovern Model Y. Det rör sig inte om en provkörning, utan vi fick enbart provsitta och kika runt i bilen.

Tesla Model Y presenterades redan 2019, men det är alltså först i augusti 2021 som de första leveranserna når Europa, då från Teslas kinesiska fabrik. Tanken är att modellen ska börja produceras i nya [Gigafactory i Berlin](#) under oktober månad eller strax därefter.





Svenska köpare kan inledningsvis välja varianten Model Y Long Range AWD med fyrhjulsdrift och 50,7 miles deklarerad räckvidd enligt mätmetoden WLTP. Priset startar på 729.080 kronor. Nästa år kommer den sportigare varianten Model Y Performance som plussar på 50.000 på prislappen.

Model Y får dra upp till 1.600 kilo. Information om bagagevolymen nämns inte, Tesla kommunicerar enbart siffran för när baksätet är fällt, vilket är över 2 100 liter.

Baksätet fälls med en knapptryckning och stolarna kan fällas separat, vilket möjliggör genomlastningslucka vid mittplatsen. Bakluckan öppnas elektriskt och är inte som det "brevinkast" på Model 3 utan istället kombilucka där bakrutan följer med upp.

Bagageutrymmet är djupt, men upplevs som relativt smalt. Den högre sittpositionen jämfört med Model 3 gör också att det blir mer plats för baksätessåkarnas fötter under framstolarna.





Det finns gott om förvarningsmöjligheter både i frunken under bilens huv och under bagagerumsgolvet finner man en djup balja. Model Y ska kunna fås med en tredje sätesrad. Uppvisningsexemplaret hade inte det, och det är tveksamt hur mycket huvudutrymme passagerarna längst bak får, då takets bakparti sluttar rejält.

I förarmiljön känns det mesta igen från Model 3. Mittkonsolen har designats om med nya skjutluckor så att det går att stänga igen vissa partier. Förarmiljön är liksom förut avskalad med en stor skärm i mitten.

Tesla har tagit fram några nya spel och sedan tidigare finns det såväl ett "dog mode" som kyller ner fyrbenta vänner och ett campingläge som ventilerar och ger behaglig temperatur om man beslutar sig för att övernatta i sin Model Y, vilket enligt Tesla tydligen är ganska vanligt. På skärmen kan man titta på Netflix eller sätta igång "Boombox", en högtalare monterad på utsidan vid framhjulet som spelar upp musik för de utanför bilen.

Den som beställer en Model Y i augusti kan enligt Tesla förvänta sig leverans i september.

Läs också:



Sveriges första Tesla Model Y redan levererad – till Volvo.



Maria Dahlin

11. NIO har vintertestat ET7 under sommaren.

AV Carl Undéhn PUBLICERAD: 2021-08-19.

Ja, du läste rätt i rubriken. När vi andra har passat på att njuta av årets varma månader har kinesiska NIO rest till Nya Zeeland för att testa sin ET7 i snöiga förhållanden.



I januari i år visade NIO upp sin kommande flaggskeppsmodell ET7, en fyrhjulsdreven sedan med 650 hästkrafter, en räckvidd på upp till 100 mil och fulladdad med teknik som självkörning och uppkoppling. Bilen är tänkt att lanseras i början på nästa år. För att lyckas med tidsplanen måste Nio hinna testa den i olika förhållanden.

Många biltillverkare reser till norra Sverige för att vintertesta sina bilar, men under sommaren lämpar sig det södra halvklotet bättre för det. Under juli genomförde Nio sitt vintertest vid Southern Hemisphere Proving Grounds på Nya Zeeland där det finns 37 olika banor för test på snö och is.

Hur det gick meddelas inte, endast att det genomförts tester av bland annat ABS-bromsarna, antispinnsystemet och antisladdsystemet.

Inte heller framgår det hur de kalla temperaturerna påverkade bilens i alla fall på pappret imponerande räckviddssiffror.

Istället bjuds vi på [en kort film](#) där ET7 sladdar runt på snö.

ET7 ska erbjudas med tre olika batteripaket där det minsta på 70 kWh ska ge en räckvidd på 50 mil. Utöver det erbjuds även ett batteri på 100 kWh för 70 mils räckvidd samt ett på hela 150 kWh som ska ge upp till 100 mils räckvidd. Siffrorna är däremot enligt den kinesiska körcykeln som brukar ge bättre räckviddssiffror än WLTP.

Som första land utanför Kina börjar NIO sälja sina bilar i Norge. I september ska elsuven ES8 med plats för upp till sju personer och en räckvidd på 50 mil börja säljas där.



12. Sista chansen att leasa MG ZS EV för 1 990 kr/mån i Sverige.

Av Wiggo Björck. Publicerad 2021-08-23, 13:06.

Kinesiska MG lockade med ett superlågt leasingpris och nu är orderboken nästan fulltecknad för i år. Endast ett fåtal reserverade exemplar finns kvar. Nästa årsmodell ska få ett större batteri – men blir samtidigt dyrare.



MG:s superkampanj för deras nya elbil ZS EV gav resultat. I juni körde den om (nästan) alla andra modeller på marknaden och blev [Sveriges mest registrerade elbil](#) med 1.665 nyregistreringar.

Nu är kampanjen dock (nästan) slut i förtid. MG ZS EV har nämligen sålt slut för i år, något [Vi Bilägare](#) var först med att rapportera.

Distributören Hedin Bil meddelar att nästan hela årstilldelningen från fabriken på strax över 3.000 bilar nu är tingad.

– Den otroliga efterfrågan på MG ZS EV har varit över alla förväntningar. På fyra månader har vi sålt hela 2021 års tilldelning, uppger en talesperson till Recharge.

Undantagen är några få bilar som man lagt undan inför ett dussin planerade invigningar av MG-anläggningar som ska hålla under de kommande veckorna.

– Under dessa invigningar finns en sista chans att införskaffa en ZS EV. [Plug-in-hybriden MG EHS](#) är fortsatt tillgänglig, säger talespersonen.

2022 års modell av MG ZS EV kommer att få ett högre pris, det exakta priset sätts i september. MG uppger att de jobbar med ett större batteri till nästa årsmodell som ska ge längre räckvidd.



Säljstart för MG i Sverige – här är svenska priserna.



13. Från Ferrari Mondial Coupé i fint skick – drygt 8 200 mil.

Anders Nilsson 2021-08-23.

Har en 3,4-liters V8-motor.



Ferrari Mondial t Coupé.

En fin Ferrari Mondial finns till salu via Bytbil. Den har körts drygt 8 000 mil och har en frustande 3,4-liters V8-motor på dryga 300 hästkrafter.

Hos [Ucars Exklusiv](#) finns en [Ferrari Mondial](#) årsmodell 1992 som har rullat 8 220 mil.

Den har en 3,4-liters V8-motor som går på bensin. Den levererar 323 hästkrafter som går via en femväxlad manuell låda. Bilen har dessutom en färgkombination värdig en [Ferrari](#): Ferrarirott.

Ferrari introducerade modellen som en efterträdare till Ferrari 308 GT4 på bilsalongen i Geneve i 1980. 308 GT4 hade fått kritik för en svag motor (och även udda form med en lång hjulbas) vilket gjorde att den sålde dåligt. Ferrari Mondial har teknik som baserades på företrädaren och även från [308 GTB](#), men har dock längre hjulbas.

LÄS MER: [Ferrarin som ser ut som en 250 GT – baseras på 550 Maranello.](#)

Totalt producerades 1 145 coupéer (som det här exemplaret är) och även 629 cabrioletter.

Enligt Ucars är bilen i fint skick och har alla rätta handlingar sedan den var ny. Den importerades från Storbritannien 2006. I Sverige finns det cirka elva exemplar.

Bilen har 16-tums original aluminiumfälgar och har elhissar.

Är man intresserad av bilen så finns den i skrivande stund för 399 900 hos Ucars Exklusiv i Eslöv.



Relaterade artiklar:



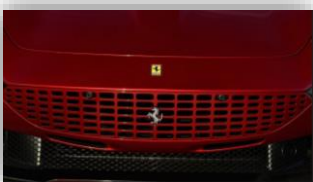
Första detaljerna – ännu snabbare Ferrari 812 Superfast.



Ferrari SF90 Spider – monstret på 1 000 hästkrafter.



Ferrarin som kan säljas för 30 miljoner kronor.



Ferrari bekräftar kommande elbil.

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

Publicerad 2021-03-21 kl 08:05 (uppdaterad 2021-03-21 kl 08:10). Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Vem kan tro att grundformen till denna fräsiga lilla italienska skapades för över 50 år sedan?



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

Det var 1969 Marcello Gandini, formgivare hos Bertone, visade en öppen sak kallad Auto-bianchi 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.



Huvar och luckor finns det gott om!

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.



Egensinnig design i stort och smått präglar X1/9, exempelvis går varvräknaren åt "fel" håll och växelspakens form är ... unik.

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.**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**Calle Carlquist**



15. Fredagsfilm: Bästa motorljuden någonsin – från radtrea till W16.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-07-23 kl 12:25.

Skruva upp ljudet och njut av de bästa motorljuden i historien – vilken är din favorit.



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

Som petrolhead kan man njuta av motorljud i alla dess slag. Från små radtreor, raka sexor och V10:or.

I denna film har någon hjälte plockat russin i kakan och satt ihop en diger lista. Utan att avslöja för mycket kan vi säga att med på listan finns Audis klassiska radfemma, BMW:s ikoniska raka sexa och Lamborghinis mästerliga V12.



Patrik Lundin

SLUT