



Sunbeam Tiger 1964–67.

1. Elbilar vinner över laddhybrider.
2. Lång väntan på ny bil.
3. Regeringen vill fylla på klimatbonuskassan med 1,9 miljarder kronor.
4. Ny stor höjning av bilskatten.
5. Bijou smycket från Slough.
6. SSAB och Mercedes-Benz i samarbete om fossilfritt stål.
7. City Transformer är en liten elbil med justerbar spårvidd.
8. Mercedes elchock.
9. Porsche Mission R är raceversion av kommande el-Cayman?
10. Dacia-chefen: Kunderna vill inte betala för "värdelösa funktioner".
11. Smart startar om med konceptet Concept #1.
12. I.D Life blir Volkswagens billigaste elbil.
13. Tre bra och tre dåliga saker med Hyundai Ioniq 5.
14. Hyundai lanserar bränslecellsoffensiv.
15. BMW:s nya koncept är 100 procent återvunnet.
16. BMW-ägare sämsta bilförarna.
17. Audis moderna silverpil Avus.
18. Sunbeam Tiger.
19. Fiat 509.
20. Radikalt förslag kan ge fler debutanter i Formel 1.

1. Elbilar vinner över laddhybrider.

PUBLICERAD: 08 SEP 2021, KL 10:32.

Text Mikael Stjerna.

Årets stora skatteändringar har lett till en ny bilmarknad. Augusti månads siffror visar på ett trendskifte.



Kia e-Niro, Sveriges just nu populäraste elbil, och Toyota RAV4 Laddhybrid, Sveriges tredje mest populära laddhybrid.

Flera stora ändringar av bilskattesystemet har skett det senaste halvåret och nu börjar vi se resultatet. [I augusti kör försäljningen av elbilar om laddhybriderna](#). Intressant är också att det är Volkswagen, Kia och MG som säljer flest elbilar. Volvo har tappat kontakt med elbilstoppen.

– [Tesla Model Y](#), kom först mot slutet av månaden och kommer främst synas under september månadsstatistik. Troligen kommer även [Hyundai Ioniq 5](#) att bli populär när den kommer till Sverige, efter flera positiva biltester, säger Magnus Bengtsson på Car.info som analyserar den svenska bilmarknaden.

Volkswagen säljer flest elbilar genom att de har [ID.4](#) på andra plats och [ID.3](#) på fjärde plats. Men bästsäljande modell är Kia Niro, och på tredje plats hittar vi lågprismodellen MG ZS. Det visar tydligt att det finns en priskänslighet även på elbilsmarknaden.

– Vi ser en ny typ av kunder på elbilsmarknaden. MG lanserades med en bra leasingerbjudande. Bilen köps mycket av pendlare med bestämda körmonster som nu kan få ner sina bilkostnader. De slipper både dyr bilskatt och bensinräkningar, säger Magnus Bengtsson.

Ford har också haft en lyckad introduktion av [Mustang Mach-E](#) och registrerat drygt 300 bilar under augusti.

För Volvo går det sämre. Endast 42 [eldrivna XC40](#) registrerades under månaden, färre än [Porsche Taycan](#). Förmodligen finns [produktionsproblem](#) som en förklarande faktor. Väntetiden på nybeställda elektriska XC40 är 4-5 månader. Halvledartillgången sätter käppar i hjulet för hela bilindustrin.

Även om laddhybrider har tappat jämfört med elbilar så säljer dock laddhybrider fortfarande bra, och med ökande försäljningstal. Kia säljer flest laddhybrider både som märke och som modell. Det är [Kia Ceed Plug-In Hybrid](#) som är svenska folkets laddhybridfavorit, och försprånget är rejält till tvåan [Volvo XC60 Recharge](#). Än går det att sälja en vanlig, prisvärd kombimodell.

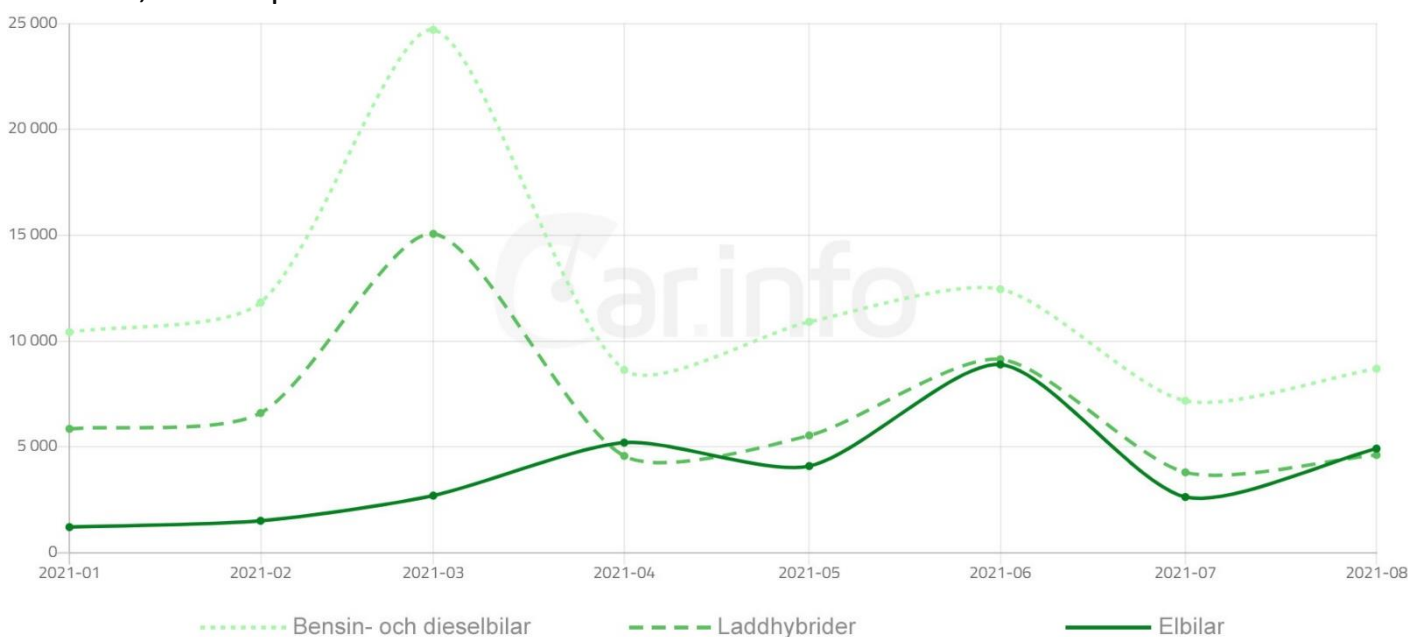
Det stora brytpunkten inträffade i månadsskiftet mars/april. Då ändrades skattesatserna för Malus-bilar och bonusen minskades kraftigt för laddhybrider. Sedan dess har försäljningen av renodlade elbilar stadigt ökat medan försäljningen av laddhybrider fortfarande inte har hämtat tillbaka tappet i april.

En annan viktig faktor var höjda förmånsskatter på tjänstebilar som började gälla vid halvårsskiftet. Det har fått tjänstebilsmarknaden att vika. Under det senaste året har företagsförsäljningen tagit ungefär 60 procent av totalmarknaden. I augusti utgör företagsförsäljningen 48 procent av totalmarknaden. Men trots detta så ökar alltså nyregistreringarna av både elbilar och laddhybrider.

LÄS MER: [Regeringen vill sänka miljöbonusen](#)

På branschorganisationen Bil Sweden menar man att många nya modeller väger upp de statliga åtgärderna som har bromsat in marknaden.

– Ökningen av laddbara fordon sker nu primärt hos privatkunder, mycket drivet av attraktiva produktlanseringar. Dämpningen av laddbara fordon hos företagskunder har däremot uppkommit, som förväntat, på grund av de förändrade förmånsreglerna, säger Jessica Alenius, vice vd på Bil Sweden.



Kurvorna visar hur kraftigt försäljningen påverkas av statliga styrmedel, exempelvis 1 april med nya bonus-malus som drabbade laddhybrider extra hårt samt 1 juli då förmånsbilsbeskattningen gjordes om.

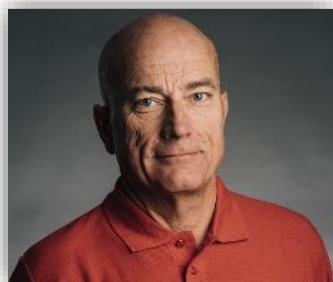
Laddbara bilar-toppen

Elbilarna och laddhybriderna med flest registreringar under augusti 2021.

- 1 Kia e-Niro, el, 731 st
- 2 Kia Ceed SW Plug-In Hybrid, laddhybrid, 605
- 3 Volkswagen ID.4, el, 553
- 4 MG ZS EV, el, 465
- 5 Ford Kuga Plug-In Hybrid, laddhybrid, 390
- 6 Volkswagen ID.3, el, 344
- 7 Ford Mustang Mach-E, el, 303
- 8 Toyota RAV4, laddhybrid, 269
- 9 Kia XCeed Plug-In Hybrid, laddhybrid, 207
- 10 Kia Niro Plug-In Hybrid, laddhybrid, 204
- 11 Volvo XC60 Recharge, laddhybrid, 202
- 12 Nissan Leaf, el, 179
- 13 Volvo S60/V60 Recharge, laddhybrid, 168
- 14 Skoda Enyaq, el, 164
- 15 Audi e-tron, el, 156
- 16 Mazda MX-30, el, 156
- 17 Volvo XC40 Recharge, laddhybrid, 153
- 18 Tesla Model Y, el, 152
- 19 BMW 330e, laddhybrid, 132
- 20 Kia Sorento Plug-In Hybrid, laddhybrid, 125
- 21 Hyundai Tucson Plug-In Hybrid, laddhybrid, 116
- 22 Mercedes GLC, laddhybrid, 115
- 23 Audi Q4 e-tron, el, 107
- 24 Polestar 2, el, 106
- 25 Peugeot e-2008, el, 104
- 26 Renault Zoe, el, 99
- 27 Tesla Model 3, el, 97
- 28 Peugeot 3008 Plug-In Hybrid, laddhybrid, 97
- 29 Hyundai Kona Electric, el, 94
- 30 Volkswagen Passat GTE, laddhybrid, 90

Källa: Bil Sweden

LÄS MER: [Populäraste bilmodellerna i augusti](#)



Mikael Stjerna

2. Lång väntan på ny bil – ”Det slår i stort över alla varumärken”.

2021-09-07 08:32.

Av Tobias Österberg/TT och Beata Wallsten/TT.

På jakt efter ny bil? Då kan du få vänta extra länge nu. Halvledarbrist och produktionsstörningar gör att leveranstiderna blir extra långa för bilsugna kunder.



Monteringsfabriken på Volvo i Torslanda i Göteborg.

På Olofsson bil i Haninge utanför Stockholm blir de fördröjda leveranstiderna extra synliga. På parkeringen där nylevererade bilar från fabrikena står brukar det vara ungefär 100 stycken, i dag är det bara 35.

– Man säger att det här kommer att vara ett problem året ut och kanske även under första halvan av nästa år också, men vi vet inte säkert, säger Patrik Gabrielsson, som är märkeschef för Volkswagen på Olofsson bil.

Bilspekulanten Stefan Hagelin är i bilhallen för att se ut en ny tjänstebil. Han är medveten om halvledarbristen, som drabbar de flesta bilmärken, däribland Volkswagen.

– Är det allt för långa leveranstider måste jag nog börja leta någon annanstans, säger han.

Komponentsbrist drabbar hela branschen

Problemet i branschen är väldigt omfattande. Just fordonsindustrin har drabbats särskilt av bristen på halvledare, en komponent som är helt avgörande vid tillverkningen.

En av världens största biltillverkare, japanska Toyota, meddelade för ett par veckor sedan att man drar ner produktionen i september med 40 procent jämfört med tidigare prognos som konsekvens av halvledarbrist samt utökad smittspridning av covid-19.

Volvo Cars meddelade nyligen att man förlänger sitt produktionsstopp, som dessutom nu innefattar fabrikena i Olofström och Skövde.



Patrik Gabrielsson, märkeschef för Volkswagen på Olofsson bil i Haninge, tittar ut över den ganska tomma parkeringen med nya bilar.

Per Avander, vd för börsnoterade Bilia, Nordens största bilkedja, säger att han inte har upplevt något liknande under sina drygt 35 år i branschen.

– Det kan ha hänt att det är någon brist på en enstaka bilmodell, men den här situationen... det slår i stort över alla varumärken, något jag aldrig har varit med om tidigare.

”Eskalerat under sommaren”

Per Avander beskriver en situation som började uppträda under våren och därefter har eskalerat under sommaren.

– Konsekvensen blir att kunder får vänta mycket längre på sina bilar. Ibland kan vi inte ens tala om när de får sina bilar och ibland får vi till och med ”sälja om” bilarna.

Med detta avser Per Avander att kunden och säljaren under försäljningens gång enas om att ta bort någon specialbeställning gällande fordonet för att därmed få ned leveranstiden.

Men det ger också andra effekter för branschen:

– Kunden lämnar inte in sin bil vilket ger små begagnat-lager, vilket gör att priserna sticker upp. Vi kan heller inte byta ut demobilar eller hyrbilar i samma omfattning som tidigare.

TT: Hur lång leveranstid talar vi nu om?

– Jag törs inte ge mig in på det. Någon modell kanske vi har i lager, men ska kunden ”bygga” en bil utifrån sina specifikationer är leveranstiden i vanliga fall två månader. Det är betydligt längre nu men alla famlar i mörkret just nu.



Bilspekulanten Stefan Hagelin är medveten om halvledarbristen och de längre leveranstiderna.

Gunilla Ahlqvist, försäljningschef vid Bilbolagets anläggning i Luleå, tecknar en liknande bild: – Många modeller kan inte levereras förrän i slutet av januari nästa år, sedan finns några man kan få i november. När det är riktigt bra läge så är det kanske sex–åtta veckor om det kan vara riktigt gynnsamma tider.

”Kan dröja till nästa sommar”

Maria Olofsson, koncernchef och vd för Olofsson bil i Stockholm, beskriver situationen som väldigt tuff. De har haft leveransproblem med de allra flesta bilmodeller, med vissa undantag.

För vissa modeller kan det dröja så länge som till nästa sommar för leverans, men inte ens det är säkert: – Det påverkar oss jättemycket såklart. Risken är att vi måste permittera och minska antalet medarbetare, om vi inte kan leverera får vi inte heller några intäkter.

Hur länge halvledarbrist och logistikproblemen kommer att kvarstå är det nu ingen som exakt vet. Lastbilstillverkaren Scania har till exempel flaggat för att det kan fortgå under hela 2022 och Per Avander medger att det ger utmaningar för Bilja: – Man säger till alla säljare, ”tappa inte modet utan sälj bilar och bygg en orderstock”. Alla konkurrenter har nu samma bekymmer, men det är klart att kortsiktigt så slår det på fakturering av nya bilar och blir det brist på begagnade bilar kan det bli lite jobbigare där också.

Personbilsmarknaden

I augusti registrerades 19 808 nya personbilar, en minskning med 22 procent jämfört med samma månad föregående år.

Elbilsförsäljningen ökade samtidigt med 126 procent, samtidigt som laddhybriderna minskade med 14 procent jämfört med augusti 2020.

Hittills i år har bilförsäljningen ökat med cirka 21 procent jämfört med pandemiåret 2020. Det är dock fem procent under 2019 års nivå.

Källa: Bil Sweden

3. Regeringen vill fylla på klimatbonuskassan med 1,9 miljarder kronor.

Publicerad 2021-09-10 kl 14:45 (uppdaterad 2021-09-10 kl 15:16).

Bonussökande bilister kan andas ut. Nu kommer det troligtvis mer pengar.



I augusti i år kom beskedet att de avsatta pengarna för miljöbilsbonus 2021 var slut och [utbetalningarna sattes på paus i väntan på nya medel](#). En nyhet som kanske gjorde många elbilsspekulanter eller laddhybridköpare oroliga.

– Den oro som bilägare känner inför detta finns ingen anledning till, säger miljö- och klimatminister Per Bolund (MP), samtidigt som han förkunnar att regeringen i höständringsbudgeten skjuter till 1,9 miljarder kronor till kassan för bonusutbetalningar.

– Det här är ju verkligen ett kärt besvär. Vi är oerhört glada över att svenska folket nu väljer att köpa bilarna med lägst utsläpp och de ska naturligtvis få den klimatbonus de räknat med, säger Per Bolund.

I budgeten för 2022 har regeringen gjort utrymme för 550 miljoner kronor i klimatbonus. De har också lagt fram ett förslag på att skärpa gränserna i skattesystemet bonus/malus under 2022.

I nuläget har den som köper en ny bil med ett koldioxidutsläpp på högst 60 g/km vid blandad körning rätt till miljöbilsbonus. Beloppet är som högst 70 000 kronor för den som köper elbil eller vätagasbil med nollutsläpp och bonusen minskar sedan vid köp av laddhybrid, beroende på koldioxidutsläpp. Gasbilar får 10 000 kronor i bonus.



Maria Dahlin

4. Ny stor höjning av bilskatten – 9500 kr för en vanlig Volvo.

PUBLICERAT 2021-09-06.

AV MATHS NILSSON.

Regeringen vill höja skatten på nya bensin- och dieslbilar nästa år för att finansiera elbilsbonusen.



En vanlig Volvo V60 får nu 9442 kronor per år i skatt – en höjning med 22 procent. En VW Golf höjs med 40 procent.

– Försäljningen av elbilar har dubblerats flera gånger om sedan bonus-malus infördes, och regeringen vill fortsätta gynna den utvecklingen, säger miljö- och klimatminister Per Bolund.

Den som vill köpa en ny bensin- och dieslbil kan räkna med rejäla skattehöjningar igen i mitten av nästa år. För att systemet med bonus till laddhybrider och elbilar ska gå ihop behöver de som kör på bensin och diesel betala mer. Dessutom vill regeringen styra mot mer miljövänliga bilar.

Det innebär att utsläppsgränsen för när den förhöjda fordonskatten för bilar med höga koldioxidutsläpp sänks till 75 gram per km, dessutom sänks gränsen för att betala högre CO₂-tillägg på. Därtill sänks bonusen för laddhybrider till max 20 000 kronor. Den som köper en elbil eller laddhybrid som är dyrare än 700 000 kronor får ingen bonus alls.

– I takt med utvecklingen på nybilsmarknaden behöver bonus-malus-systemet kontinuerligt anpassas, både för att fortsatt ge god miljöstyrning och för att systemet som helhet ska gå ihop, skriver ministrarna Per Bolund och Thomas Eneroth i sitt pressmeddelande.

Konkret innebär det att en Volvo V60 B4 som i dag har en årsskatt på 7712 kronor får en ny skatt på 9442 kronor per år, en höjning med 22 procent. En Volkswagen Golf 1.5 TSI 150 som i dag har en skatt på 4173 kr får en ny skatt på 5878 kr, en höjning på 40 procent.

Maximal bonus (kr)	70 000
Lägsta bonus (kr)	10 000
Gräns för att erhålla bonus (CO2-gram/km)	60 g
Bonus gasbil (kr)	10 000
Högsta bonus laddhybrid	45 000

Regeringen tillför också medel till klimatbonussystemet för att pengarna ska räcka till att alla de som i år köpt eller ska köpa en bonusbil får ut sina pengar. Regeringen föreslår därför i höständeringsbudgeten för 2021 ett tillskott med 1 900 miljoner kronor för att finansiera den ökade kostnaden för klimatbonusen.

– Försäljningen av elbilar har dubblerats flera gånger om sedan bonus-malus infördes, och regeringen vill fortsätta gynna den utvecklingen. Nu ser vi till att de som vill göra en god sak för miljön också kan få den klimatbonus de förväntade sig när de köpte en klimatbonusbil, säger miljö- och klimatminister Per Bolund.

Klassiker

5. Bijou - smycket från Slough.

Publicerad 2021-09-10.

TEXT Mårten Carlsson.

En av Citroëns märkligaste modeller var inte ens fransk.



1961 Citroën Bijou.



Citroën hade haft en fabrik i Slough sedan 1926. Här sattes det ihop Citroëner för Storbritannien och samväldet.

Produktionen var hyfsad, men ändå blygsam gentemot de andra britiska tillverkarna.

Den modell man hade störst förhoppning på att vinna popularitet i med - 2CV, misslyckades grovt.

Troligen var den lite för konstig för de brittiska bilköparna, som helst föredrog egna brittiska bilar med traditionellt snitt.

För att ändra på det tog man i Slough fram en helt egen modell, utan inblandning av det franska moderbolaget.

Den kallades Bijou och hade premiär 1959.

Det var en 2CV som fått ny kostym i glasfiberplast. För designen stod Peter Kirwan-Taylor, mest känd för Lotus Elite som hade kommit något år innan.

Man passade på att göra om den lite invärdigt också, enkel men elegant instrumentbräda och en enkrad ratt från ID.

Bijou hade några fördelar gentemot den vanliga 2CV. Den nya karossen var slaknare och gav mycket lägre luftmotstånd.

Det gjorde lite grann på toppfart och bränsleförbrukning.

Vad som inte var någon fördel var priset. Med 674 pund låg man nästan 200 pund över den nästan lika spartanska men rymligare Ford Popular. Den hade dessutom 36 hästkrafter mot Bijous 12...

Trots det fortsatte man bygga Bijou ända fram till 1964 - men i ganska blygsam skala.

Åren 1959 till 1964 gjordes blott 207 stycken Bijou, plus två prototyper. Året efter stängde man fabriken i Slough.

6. SSAB och Mercedes-Benz i samarbete om fossilfritt stål.

Publicerad 2021-09-10 kl 11:22 (uppdaterad 2021-09-10 kl 11:23).

Mercedes-Benz ägare Daimler har inlett ett partnerskap med svenska SSAB för att introducera deras fossilfria stål i sin bilproduktion. Det skriver ståltillverkaren i ett pressmeddelande. Mercedes-Benz kommer börja testtillverka karosseridelar med det fossilfria stålet nästa år.



Nu visar även Daimler intresse för det svenska fossilfria stålet.

SSAB startade sitt så kallade Hybrit-projekt tillsammans med gruvbolaget LKAB och Vattenfall för fem år sedan. I juni i år meddelade de att de hade producerat sina första 100 ton fossilfritt stål.

Hybrit använder en ny metod där vätgas ersätter kol i tillverkningen, vilket i stort sett eliminerar utsläppen av koldioxid. Ståltillverkning med traditionella metoder orsakar uppskattningsvis 8 procent av hela världens utsläpp av växthusgasen.

Planen är att LKAB ska börja producera fossilfritt stål i kommersiell skala år 2026.

Mercedes-Benz målsättning är att deras personbilsproduktion ska vara helt koldioxidneutral år 2039.



Magnus Kvandal



7. City Transformer - liten elbil med justerbar spårvidd.

AV BOBBY GREEN 2021-09-10 KL 15:00.

Mäter bara en meter på bredden.



FILM: <https://youtu.be/xJwj1Q3mybg>.

City Transformer är inget nytt påhitt utan utvecklingarna bakom har jobbat med idén i några år nu. Men just nu ställs i alla fall den senaste versionen ut på IAA Motorshow i München och det kan vara värt att uppmärksamma. Den lilla elbilens USP är att den bara är en meter bred och därmed kan parkeras på platser vanliga bilar inte får plats. Men man kan också bredda spårvidden så bilen istället blir 1,4 meter bred när man ska köra lite mer aktivt.

En City Transformer mäter 2,5 meter på längden, 1,58 på höjden och har en hjulbas på 1,8 meter. Under skalet finns två stycken små elmotorer som tillsammans genererar 20 hästar. Bilen toppar 90 km/h och tar sig från 0-50 km/h på fem sekunder. Räckvidden anges till mellan 12 och 18 mil. Använder man snabbbladdare kan man gå från tomt batteri till 80 procent på 30 minuter.

Är du sugen kan du förhandsbeställa ett exemplar nu, något som kostar 150 euro. Bilens pris ligger just nu på 12 500 euro. När leveranserna ska dra igång är dock oklart.



8. Mercedes elchock: Visar upp tre nya bilar.

Av Maths Nilsson. 6 September, 2021.

Mercedes visar upp ett fyrverkeri med nya elbilar: Viktigast: Nya EQE Sedan. Fräckast: Terrängbilen EQG. Snabbast: AMG EQS.



Klassiska Mercedes Geländewagen tar klivet över till den elektriska tidsåldern.

Mercedes och svenske vd:n **Ola Källenius** satsar hårt på att bli ett helt elektriskt bilmärke och ta upp konkurrensen med Tesla på allvar. Tre nya modeller vid [bilmässan IAA i München](#) visar att de menar allvar.



Mercedes-Benz EQE hann före elektriska Audi A6 och BMW 5-serie.



*Mercedes satsar på maximalism i stället för Teslas minimalism.
Tre skärmar över hela bilens bredd är det som gäller.*

Den viktigaste nyheten är sedanen Mercedes EQE. Det är en medelstor fyradörrars elbil som positionerar sig mellan Tesla Model 3 och Model S. Mercedes kommer ut med sin elektriska E-klass före elektriska Audi A6 och BMW 5-serie, även om bilen är 10 år efter Tesla Model S.



Det börjar redan bli svårt att se skillnad på Mercedes elbilar. Men det här är alltså en EQE.



Mercedes EQG blir en terrängbil med rent miljösamvete.



Geländewagen håller stilen även i den elektriska tidsåldern.

Bilen blir betydligt mer strömlinjeformad än den vanliga E-klassen, och påminner om storbror EQS. Det börjar redan bli svårt att skilja på Mercedes elbilar, både till namn och utseende. Akterpartiet på EQE har LED-ljus över hela bredden och bakom den stora svarta plattan i fronten med Mercedes-stjärnan finns ett antal sensorer och kameror som på sikt ska göra bilen självkörande.



Där reservhjulet tidigare satt är det nu ett förvaringsutrymme, perfekt för laddningskablar.

Interiören domineras av en stor skärm med Mercedes stora skärm MBUX Hyperscreen. Den kombinerar ihop tre separata skärmar till hela instrumentbrädans bredd.

EQE sedan har ett batteri på 90,6 kWh batteri, bakhjulsdrift och en elmotor som ger 288 hk och ett vridmoment på 530 Nm. Senare kommer 4Matic fyrhjulsdift som tillval. Räckvidden är upp till 66 mil enligt WLTP. Produktionen kommer att påbörjas i mitten av 2022 vid Mercedes fabrik i Bremen.



*Mercedes EQS AMG blir den första AMG-modellen med eldrift.
Men 0-100 km/h på 3,4 sekunder imponerar inte.*



Sportstolar är det som gäller i EQS AMG.

Betydligt fräckare än den lite intetsägande EQE är den nya elektriska konceptbilen av legendariska terrängbilen Geländewagen. Det är en förhandsvisning av den kommande produktionsbilen.

Bilen behåller ett tydligt släktskap med den ikoniska designen av G-klass som kom redan 1979. Karossen blir upplyst av olika LED-lampor som förstärker designen.

EQG har förutsättningar att bli en av de bästa terrängbilarna någonsin. Mercedes avslöjar att den får fyra individuellt kontrollerbara elmotorer med ”enorm dragkraft och styrbarhet”. Med en tvåväxlad låda ska den ha exceptionell klättringskapacitet.

Den klart snabbaste nyheten är den första elektriska AMG-bilen. Mercedes-AMG EQS 53 4MATIC+ får upp till 761 hk. Bilens räckvidd är upp till 58 mil enligt WLTP.

Bilen får dubbla elmotorer med 658 hk och 950 Nm. Den som vill ha lite mer väljer Dynamic Plus med upp till 761 hk och 1020 Nm. Accelerationen 0-100 km/h går på 3,4 sekunder. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h. Snabbt – men ändå långt ifrån vad Tesla erbjuder i sina bilar.



Maths Nilsson

9. Porsche Mission R – raceversion av kommande el-Cayman?

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-09-10, 11:05.

Porsche visar upp Mission R; en elracer med över ett tusen hästkrafter som kan vara en föraning om deras kommande elektriska sportbil.



De två elmotorerna i Porsche Mission R levererar upp till 800 kW (1.088 hk) i ett så kallat kval-läge. Batteriets kapacitet är 80 kWh och laddas under färd genom bromskraftsåtervinning som är anpassad efter racing.

– Vid sidan av vårt engagemang i Formel E-världsmästerskapet, tar vi nu nästa steg mot elektrisk mobilitet. Konceptbilen är vår vision om helelektrisk motorsport för racingkunder, säger Oliver Blume, styrelseordförande i Porsche AG.

I mer än 30 år har privata team tävlat i Porsche Carrera Cup och Porsche har sålt mer än 4.400 Cup-bilar. Porsche Mission R ger en indikation om hur ett framtida entypsmästerskap med helelektriska bilar skulle kunna se ut.





Porsche Mission R accelererar från 0 – 100 km/tim på under 2,5 sekunder. Toppfarten är över 300 km/tim. På bana ska den eldrivna racern vara kapabel till samma varvtider som nuvarande 911 GT3 Cup. Under race begränsas effekten till 500 kW (680 hk). Med hjälp av 900-voltsteknik kan batteriet laddas med en effekt på upp till 340 kW DC.

Yttre kameror ersätter backspeglarna och det finns även flera kameror inne i bilen för att leverera livestream-sekvenser. Bilen kan också registrera och sända biometrisk data från föraren. Föraren sitter väl skyddad i en monocoque-modul. Taket är gjort av kolfiber och bidrar till att skapa en skyddande bur.

Porsche Mission R är med sina 4.326 mm något kortare än dagens 718 Cayman/Boxster, men betydligt bredare, 1.990 millimeter. Höjden är 1.190 mm.

Tillverkaren bekräftade för övrigt redan 2019 att nästa generations Cayman och Boxster [blir både elbilar och hybrider](#). Dagens konceptbil kan med andra ord misstänkas vara en förhandstitt.

10. Dacia-chefen: Kunderna vill inte betala för ”värdelösa funktioner”.

Publicerad 2021-09-10 kl 16:53 (uppdaterad 2021-09-10 kl 16:59).

Text Magnus Kvandal.

Komplex elektronik och förarassistenter är ingenting som kunderna har bett om, menar hon.



Att jag toppbetyg i Euro NCAP är inte Dacias filosofi, säger produktchefen Andreea Guinea.

Dacia kommer inte att erbjuda funktioner och finesser som kunderna ”inte är beredda att betala för”. Det säger lågprismärkets produktchef Andreea Guinea i en [intervju med Autocar](#).

Därför, skriver Autocar, kommer märket inte utrusta sina bilar med mer teknik och elektronik än vad som är nödvändigt.

Det är en av anledningarna till att den [nya modellen Jogger](#) inte kommer att erbjudas som laddhybrid. Den lanseras först med enbart förbränningsmotorer och så småningom med hybridteknik, men någon laddbar version blir det inte tal om. Dacia menar att det helt enkelt inte är kostnadseffektivt. Kunderna är inte beredda att betala för den typen av system.

Samma inställning gäller för avancerade aktiva säkerhetssystem. Dacia hamnade i blåsväder i april i år då säkerhetsorganet Euro NCAP gav modellen Sandero [två av fem stjärnor](#) i betyg. Det berodde bland annat på bilens relativt enkla radarstyrda autobromssystem som inte kan förhindra olyckor med fotgängare eller cyklister.

Men toppbetyg i säkerhetstester är inte så viktigt som ett lågt pris, menar Andreea Guinea.

– Vi jagar inte Euro NCAP-stjärnor på Dacia, det är inte vår filosofi, säger hon till Autocar. Hon förklarar vidare att företaget är väldigt upptagna av att förbättra passagerarnas säkerhet, men att de inte är beredda att göra vad som krävs för att få toppbetyg.

– Ett femstjärnigt Euro NCAP-betyg innebär massor av elektronik, radar och kameror på bilarna. Det är saker som kunderna inte har bett om och som de inte är redo att använda. Femstjärniga bilar är ibland så komplicerade att människor inte förstår hur funktionerna ska användas. Så vi är trygga och glada med vad vi har, säger Andreea Guinea.

Hon medger att det är en utmaning för Dacia att hålla liv i sitt rykte för prisvärdhet och samtidigt följa med i de ständigt förändrande regler de måste förhålla sig till som biltillverkare, men menar att det hjälper att de har tillgång till teknik från moderföretaget Renault.

– Vi kan hänga med i teknikutvecklingen, men vi håller alltid ett öga på priset. Vi har inte väldigt komplicerade saker eller värdelösa funktioner för att vi inte vill spendera våra pengar på att utveckla saker och öka priset på våra bilar, säger hon till Autocar.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Dacia visar ny lågpriskombi – med plats för sju.



Första prisuppgifterna på Dacia Spring.



Euro NCAP sågar Dacia – får två stjärnor i test.

11. Smart startar om med konceptet Concept #1.

AV ERIK WEDBERG.

PUBLICERAD: 06 SEP 2021, KL 18:53.

Daimlers problemtyngda mikrobilmärke Smart startar om. På bilsalongen i München visas konceptbilen Concept #1 upp med eldrift, ny design och Volvo-teknik.



Sedan ett drygt år tillbaka ägs märket Smart till hälften av tyska Daimler och till andra hälften av Volvos kinesiska ägare Geely och nu pågår arbetet att starta om det tidigare så förlusttyngda mikrobilmärket. På bilsalongen i München visas Concept #1 upp och beskrivs som ett produktionsnära koncept.

Alla nya modeller från Smart kommer att vara helt eldrivna och Concept #1 visar hur den första av dem kommer att se ut. Den beskrivs som en kompakt SUV, men med 429 centimeter på längden är den långt ifrån lika kompakt som de gamla Smart-bilarna. Designmässigt kan man hitta likheter med [Mercedes EQA](#) OCH [EQB](#), men den kommande Smarten kommer inte att dela någon teknik med dem. Kommande Smart-bilar designas av Mercedes, men tekniken utvecklas av Geely och den lilla Smart-sUVen kommer sannolikt att byggas på SEA-plattformen som delvis utvecklas av Volvo och kommer att finnas under [XC20](#).

Smart har inte presenterat några tekniska detaljer om Concept #1. Den produktionsklara bilen väntas gå i produktion i Europa och Kina år 2023.

Smart Concept #1
GALLERIER 23 BILDER

12. ID Life blir Volkswagens billigaste elbil.

Publicerad 2021-09-10 kl 13:09 (uppdaterad 2021-09-10 kl 13:20).

Text Maria Dahlin.

Volkswagen har tidigare pratat om sina planer att satsa på en eldriven småbil till ett lågt pris. Nu manifesteras detta i ett koncept döpt till ID Life som biltillverkaren presenterat under pågående bilmässa i München.



Insteagsmodellen är lillasyskon till ID.3 och ska kosta från 20 000 euro när den gör debut 2025.

Konceptet är strax över 4 meter i längd med ett bagageutrymme på 410 liter och markfrigång på 19 centimeter.

– ID Life är våran vision av urban mobilitet för den yngre generationen, säger Ralf Brandstätter som också bekräftar att syskonmodeller från Cupra och Skoda är på gång och att Seat ska stå för utvecklingen. Produktionen kommer till största sannolikhet att ske i Spanien, i anslutning till en batterifabrik.

– Volkswagen står för plattformen och tekniken, men Seat kommer att utveckla bilarna, säger Ralf Brandstätter.

Hjulbasen i ID Life är 2,65 meter, att jämföra med ID 3 vars mått är 2,77 meter. Det sitter en elmotor på framaxeln som levererar 234 hästkrafter och ett vridmoment på 290 Newtonmeter. Det är första gången som Volkswagen tillämpar enbart framhjulsdrift på MEB-plattformen.

Batteriet på 57 kilowattimmar beräknas ge en räckvidd på upp till 40 mil.



Köpare kan räkna med ett pris på mellan 20 000 och 25 000 euro när bilen börjar produceras 2025. Det här är innan svensk tull och moms. Om det skulle tas med i beräkningen skulle det eventuellt kunna innebära ett instegspris på 275 000 kr. Räknar vi bort elbilspremien hamnar prislappen på omkring 200 000 kr för den billigaste varianten.



Maria Dahlin



13. Biltestarbloggen: 3 bra och 3 dåliga saker med Hyundai Ioniq 5.

Av John Eriksson, Publicerad 2021-09-10, 08:06.

Nu har vi hunnit mäta och köra Hyundai Ioniq 5 ett tag. Under testets gång har vi noterat både plus och minus med bilen. Vi tänkte därför att ni skulle få ett första smakprov av vad vi har upptäckt.



Det är ingen uttömmande lista eller nödvändigtvis de viktigaste exemplen på bra och dåliga egenskaper, utan bara ett urval av saker vi har lagt märke till. En djupare utvärdering kommer när testet är klart.

Vi börjar med **de bra egenskaperna:**

1. Snabb laddning



Ioniq 5 imponerar vid laddstolparna. När vi testade hos nätverket Ionity såg vi som bäst 224 kW tillfälligt i maximal effekt och vi fyllde 10–80 procent hos batteriet på bara 21 minuter. Det är ett plus när man ska köra långt. Hyundaien gör bra ifrån sig även när man använder vanlig AC-laddning. Den klarar nämligen trefas med effekt upp till 10,5 kW. Men det kräver naturligtvis att man har en laddbox som kan leverera så mycket kräm.

2. Baksätet



Det är rymligt, bekvämt och väldigt flexibelt. Man kan justera det elektriskt i längdled och vinkla ryggstödet manuellt i 16 steg. Dessutom finns integrerade solgardiner till fönstren i dörrarna och värme i baksätet.

3. Nyskapande finesser – V2L



Ioniq har många moderna utrustningsdetaljer, inklusive nyskapande finesser som till exempel Vehicle 2 Load. Det betyder att man kan använda bilens batteri för att ge ström till andra saker med sladd. Här på bilden har vi kopplat in laddaren till telefonen. Bilen leverera effekt upp till 3,6 kW och ner till som lägst 20 procent på batteriet, sedan slutar den.

Nu över till **de dåliga egenskaperna:**

1. Ohjälpsam navigation



Navigationen föreslår ej laddstopp automatiskt. Du måste själv planera dina laddstopp vid långkörning, bilen och dess navigationssystem klarar inte att göra det åt dig. Det här är faktiskt riktigt dåligt och omodernt. Flertalet andra elbilar kan nämligen göra det. Snabb laddning är viktigt, men att bilen hjälper till med att räkna ut laddstopp är minst lika viktigt för att det ska gå smidigt att köra långt. Inte okej på en helt ny elektrisk modell.

2. Ingen lastbalja



Ioniq 5 har små, grunda förvaringsutrymmen under bagagegolvet, men ingen balja som är tillräckligt stor för att förvara laddsladden. Ska man ha den bak får den ligga ovanpå golvet. Fram finns visserligen en hyggligt stor frunk under huven, men det känns mindre naturligt att förvara kabeln där då ladduttaget sitter bak på bilen.

3. Bökgig justering av stols- och rattvärmen



Det finns inga dedikerade snabbknappar i förarmiljön för att aktivera stol- eller rattvärmen. Man måste istället gå in i menysystemet via infotainmentskärmen. Eftersom funktionen är minst ett par eller några steg bort känns det irriterande för oss som bor i ett kallt land.

Det var några saker från testlagets anteckningar. Det färdiga testet mellan Hyundai Ioniq 5 Long Range RWD och [den tidigare testvinnaren](#) Skoda Enyaq iV 80 kommer du att kunna läsa snart i nr 21/2021 av tidningutgåvan av auto, motor & sport samt även här på Recharge om du är [Premiummedlem](#).

Vid tangentbordet,

John Eriksson

Testredaktör



FILM: <https://youtu.be/Lc-u0D4sTAs>.



14. Hyundai lanserar bränslecellsoffensiv.

Anders Nilsson 2021-09-10.

Ska popularisera väte till 2040.



Sportbilskonceptet Vision FK.

Hyundai har presenterat en extensiv plan på att bygga ut bränslecellsteknik som ska finnas i deras bilar och andra fordon i framtiden.

[Hyundai](#) Motor Group tänker satsa stenhårt på väte och menar att det är framtiden. De kommer ha en stor utbyggnad för bränslecellsteknik i allt från sportbilar till kommersiella fordon och drönare, samtidigt som de vill ha en prisbild som motsvarar batteridrivna elbilar tills 2030.

Strategin kallas för Hydrogen Wave och har som ambition att popularisera väte som energikälla fram till 2040. Det gäller bilar, kollektivtrafik, industri, hemmet och infrastruktur. Nästa generationens bränslecells-stacker kommer sänka kostnaderna samtidigt som effektiviteten ökar. 2028 ska exempelvis bränslecellssystem appliceras på alla kommersiella fordon.

Hyundai har även visat upp konceptet Vision FK. Den ska kombinera en vätgasdriven bränslecell med en laddhybrid-drivlina. Systemeffekten är på över 680 hästkrafter, och har räckvidd på 60 mil. 0–100 km/h ska gå på mindre än fyra sekunder.

Hyundai har även planer på en självkörande "Trailer Drone" som enligt Hyundai ska ha en räckvidd på mer än 100 mil. Den ska transportera varor på järnvägsrälsar.

Andra koncept som de presenterade var bland annat en plattform för flygande drönare som kan transporteras på otillgänglig terräng, en mobil tankningsstation, ett elektriskt fordon för stadskörning, en bränslecellsbil för barn och en bränslecells-buss.

Om taktiken fungerar kommer den sydkoreanska biltillverkaren sannerligen vara den ledande aktören som tror på vätgas. Bland annat satsar Toyota och Honda också på väte, men de ser bränslet som ett komplement till renodlade elbilar.

Hyundai tror att väte kommer stå för 18 procent av världens energibehov 2050.

2013 lanserade Hyundai sin första massproducerade bränslecells personbil i form av [Hyundai Tucson](#).

Relaterade artiklar:



Ineos Grenadier – med vätgasteknik från Hyundai.



Volkswagen: Bränslecellsbilar är inte lösningen för minskade utsläpp.



Hyundai tänker kapa utbudet av förbränningsbilar.



Framtiden visas i Las Vegas.



15. BMW:s nya koncept – 100 procent återvunnet.

Anders Nilsson 2021-09-10.

Alla komponenter och material ska tillverkas för exakt passform.



Konceptet BMW i Vision Circular.

BMW har presenterat ett nytt koncept med en vision hur framtiden ser ut 2040 och hur deras bilar ska tillverkas.

På bilsalongen i München har BMW visat upp ett nytt spännande koncept: BMW i Vision Circular. Det är ett av fem koncept som den [bayerska biltillverkaren presenterar på hemmaplan](#).

Konceptet är en kompakt fyradörrars, eldriven [BMW](#). Det som sticker ut med det här konceptet är att den är tillverkad i 100 procent återvunna material, eller förnybara råvaror. Det inkluderar även batteriet. Bilen är designad enligt fyra principer som BMW har: RE-Think, Re:Duce, RE:Use och Re-Cycle.

Enligt BMW så skapas en lyxig atmosfär inuti bilen genom olika materialval och produktionsmetoder, samtidigt som de ska ha ett ansvarsfullt förhållningsätt till miljön. Ambitionen är att visa vad som är möjligt i framtiden när det kommer till cirkuläritet. I stället för en traditionell skärm i mitten av instrumentpanelen ligger informationen ovanför, längst ned på vindrutan.

Bland annat ska rätt basmaterial användas, nya sammanfogningstekniker appliceras och användningen av lim ska minimeras. Alla komponenter och material ska även tillverkas för exakt passform, exempelvis genom 3D-printing.

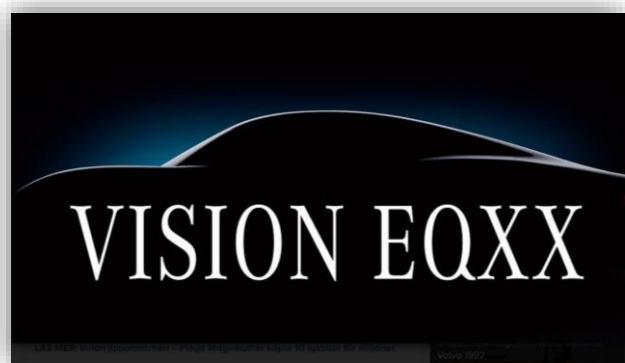
Njurarna i kromstänger har omtolkats till en digital panel, medan BMW-loggan är gravrad. Intressant nog saknar konceptet exteriörfärg. I stället är huvuddelen tillverkad i återvunnen och anodiserad aluminium.

Med det sagt, så kommer inte BMW tillverka konceptet, i alla fall inte just nu. Dock kan du räkna med att BMW kommer använda återvinningsteknikerna på sina framtida modeller.

Relaterade artiklar:



Volvo presenterar nytt koncept: Concept Recharge.



Mercedes koncept: räckvidd på över 100 mil.



Audis nya koncept – lyx och självkörande.



Lexus visar upp LF-Z Electrified Concept – presenterar plan för framtiden.



16. Ny studie – BMW-ägare sämsta bilförarna.

Anders Nilsson 2021-09-10.

BMW-förare sticker verkligen ut, negativt.



BMW-förare sticker verkligen ut i undersökningen.

En ny studie visar att BMW-förare anses ha sämst trafikvett. Däremot är det lite mer oklart vilka förare som har bäst trafikvett.

Du har säkert varit med om det ute i trafiken, en bil tränger sig före i en bilkö, eller betar sig knöligt på något annat sätt i trafiken.

Sifo har genomfört en studie på uppdrag av SBM försäkring för att undersöka vilka bilförare som uppför sig bäst respektive sämst i trafiken. Det är tydliga skillnader mellan val av bilmärken. Svenskarna som medverkar i undersökningen anser att de som har bäst trafikvett kör en [Volvo](#) (13 procent), följt av [Toyota](#)förare (5 procent). Även [Volkswagen](#)-bilister, ägare av [Saab](#) samt [Kia](#) anses vara vettiga och delar på tredjeplatsen (3 procent var).

Men om man tittar på andra sidan spektret, så är det [BMW](#) som flest irriterar sig på och som verkligen sticker ut. En tredjedel av svenskarna stör sig mest på BMW-förare (33 procent), vilket är betydligt fler än tvåan på listan, [Audi](#)ägare (9 procent) och [Mercedes](#)förare (4 procent).

– Som bilist är det viktigt att vi alla respekterar och visar hänsyn till våra medtrafikanter. Vår senaste undersökning visar däremot att ägare till vissa bilmärken bör fundera på hur de betar sig i trafiken, säger Johan Fahrbring på SBM Försäkring.

Undersökningen är kanske inte representativ, men kan ändå ge en fingervisning om vilka förare som faktiskt kör bra och dåligt i trafiken.

Relaterade artiklar:



"BMW-förare kör sämst i Sverige".



"BMW- och Audi-förare onödigt aggressiva".



Studie: Videomöten kan leda till att förare kör sämre.



Tre av tio tycker inte det är viktigt att hålla hastighetsgränserna.

Klassiker

17. Audis moderna silverpil – Avus.

Publicerad 2021-09-10 kl 7:30. TEXT Mårten Carlsson.

År 1991 visade Audi upp framtiden i glänsande rustning



Avus - så hette motorvägen och racerbanan där Auto-Unions silverpilar stormade fram under trettioalet.

År 1991 visade Audi upp en ny silverpil - naturligtvis döptes den till Avus.

I grunden Quattro - Audis berömda fyrhjulsdraft, här tillsammans med fyrhjulstyrning. Men här visade man upp två andra saker som Audi ville göra i framtiden. Bilar helt i aluminium - och sportbilar.

Avus var konstruerad helt och hållet i aluminium, spaceframe med en handknackad kaross - högglanspolerad för bästa effekt.

Bakom kulisserna höll man på med en riktig aluminiumbil - A8 som presenterades 1994.

Motorn var en W12 på sex liter, problemet var bara det att en sådan fanns inte - ännu. Så i Avus satte man en atrapp gjord i trä och plast!

Det var först år 2001 som Volkswagens formidabla W12-motorn kom ut, tio år efter Avus visades upp med sin trämotor.

Med Avus visade ju Audi också att man ville - och kunde - spela i den högre divisionen i sportbilsliigan. Audi R8 kan ses som Avus direkta ättelägg och den presenterades 2006.



18. Sunbeam Tiger.

Av Gran Turismo.

05/01/2020.

Sunbeam tog fram släggan (bokstavligen) och klämde ner en Ford V8 i sin Alpine. Resultatet blev "Tiger", en skapelse som kallats "fattig mans Cobra". Den var nämligen billig – då. Idag är den en miljonbil!



Allt är Carroll Shelbys förtjänst. Utan hans inblandning hade förmodligen priserna i USA varit betydligt lägre. Nu ser man istället det som en gång var "fattig mans Cobra" som ett aningen billigare alternativ till Shelbys mest berömda skapelse. Det har faktiskt betalats över två miljoner kronor för en fin original-Tiger i USA!

Sunbeam Tiger var egentligen en totalt omöjlig bil men trots dåliga odds blev den något av en succé och tillverkades i hela 7 083 exemplar. Inspirationen kom förstås från den samtida AC Cobra men det var faktiskt Formel 1-föraren och flerfaldige världsmästaren Jack Brabham som 1962 kom med idén till Tiger.

Tanken var att bygga ett billigare alternativ till Cobra genom att utgå från en enklare basbil än den exklusiva och handbyggda AC Ace. Grunden var Sunbeam Alpine, en massproducerad och trevlig, men inte speciellt snabb eller avancerad roadster.



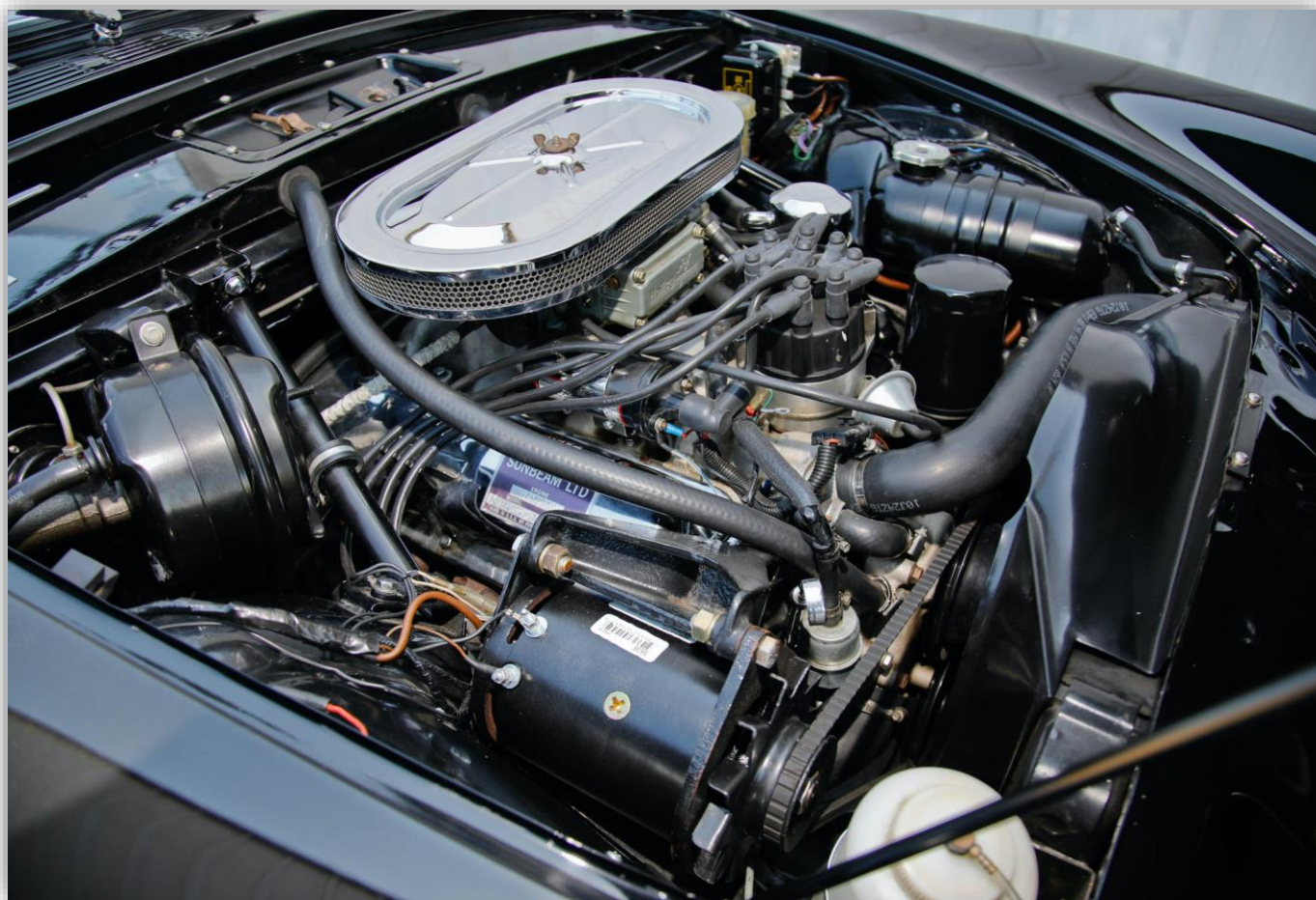
Sunbeams stolta historia var ett bra avstamp för projektet. Redan under första världskriget tillverkade man fantastiska flygmotorer, allt från V8:or via V12:or till en diesel (!). På det följde racerbilar och Sunbeam var första brittiska märke att vinna en Grand Prix-tävling 1923. Efter det följde en rad hastighetsrekordbilar och slutligen den första "Tiger" från 1925.

Det var den sista banracern som också höll det absoluta fartrekordet. Maskinen var en kompressormatad V12 på knappa fyra liter och efter dess framgångar byggde man även en systerbil kallad "Tigress", Tigrinnan. Bägge finns faktiskt kvar, Tiger på ett museum i Utah, inte långt från Bonneville Salt Flats medan Tigrinnan, idag försedd med en Napiermaskin, körs i brittisk historisk racing.

Sunbeam drev också den brittiska delen av märket Talbot som var en succé, men det räckte inte. Företagets ekonomi kollapsade, 1935 var konkursen ett faktum och Rootes-koncernen, som även kom att kontrollera de klassiska märkena Hillman, Humber, Singer, Commer och Karrier tog över.

Lord Rootes, men kanske framför allt hans son Brian, drömde om Sunbeams fornstora dagar och när idén om en Sunbeam Alpine med V8 dök upp var åtminstone Brian snabb att nappa. Till saken hör att man på den tiden hade ett fabrikssteam som mest pysslade med rally och tävlingschefen Norman Garrad råkade ha en son som bodde på den amerikanska västkusten, inte långt från där Carroll Shelby hade sin verksamhet och där man börjat montera i Ford-V8:or i AC-bilarna som kom från England.

Resten är, som det heter, historia. Med en tumstock kollade man motorns mått och kom fram till att den lilla V8:an på 260 kubiktum förmodligen skulle få plats i en Alpine. Shelby fick uppdraget att bygga en prototyp, det skulle ta åtta veckor och kosta 10 000 dollar. Resultatet blev sedan körbart på försommaren 1963.



Så långt hade Brian Rootes arbetat utan pappas vetskap och Lord Rootes var skeptisk. Något som snabbt gick över när han fick provköra prototypen. På stående fot kontaktade lorden Henry Ford II och beställde 3 000 motorer inklusive växellådor och bakaxlar och efter bara åtta månaders utvecklingsarbete premiärvisades Sunbeam Tiger på 1964 års New York Motor Show.

Förvånansvärt lite behövde göras för att anpassa Alpine till den nya motorn. Styrningen blev en kuggstång istället för snäcka, ett panhardstag monterades på den stela Danabakaxeln och man jobbade lite med fjäderhårdheter och dämparsättningar.

Man monterade inte ens fetare fälgar och däck. Alla Tigerbilar kom med 4,5 x 13-tumsfälgar och 4.90 x 13 diagonaldäck! Kanske lite i snålaste laget med tanke på att Tiger med sin 4 265-kubiks V8 på 166 hästar och 350 Nm toppade nästan 200 km/h och gjorde 0–100 på dryga åtta sekunder!

Den låga vikten, bara 1 163 kilo, samt den korta hjulbasen gjorde körningen ännu mer spännande. På Youtube ligger ett klipp där Jay Leno kör en Tiger och berättar att han en gång ägde en. Kommentaren att "är man lite oförsiktig med kopplingen kan man råka göra några oplanerade donuts" beskriver väl en del av bilens charm.

Därför är den ett alternativ till en Cobra, något som blev ännu tydligare när Serie II introducerades i januari 1967. Då fick Tiger nämligen större 289-maskinen och blev en riktig best – fortfarande på 4,5 x 13-tumsfälgar ...

Carroll Shelby hoppades först få kontraktet att bygga Tiger, men Rootes såg trots allt honom och Cobran som konkurrenter och uppdraget gick istället till brittiska Jensen som hade ledig kapacitet då man just förlorat jobbet att bygga Volvo P1800. Dit kom färdiga, lackade karosser från Pressed Steel och med hjälp av en slägga – jo, faktiskt – "modifierades" torpedväggen så man fick ner maskinen.



Samtidigt som produktionen gick igång drabbades Rootes av ekonomiska svårigheter, delvis på grund av strejker, men nya modellen Hillman Imp slukade också resurser. Chrysler klev då in som delägare och när de sedan tog över helt 1967 stoppades produktionen av Tiger efter bara 633 Serie II-bilar.

Chrysler vägrade ta ansvaret för en bil med Fordmotor, man provade först med den egna V8:an på 372 kubiktum, men det hela blev för dyrt och man gav upp idén på en Cobra-killer.

Den trimvänliga Fordmaskinen gjorde att Sunbeam Tiger kanske blev mer populär som utgångspunkt för prestandahungriga än som originalbil. Många handlare i USA erbjöd tillbehör som traction bars, fyrports Holleyförgasare istället för en tvåports Autolite, med mera.

Det gör att det finns relativt få orörda originalbilar kvar och det bidrar också till den senaste tidens explosiva prisutveckling. Märkligt nog verkar det som om det fortfarande går att hitta bilar i prislägen under 300 000 kronor i England, men då får vi betänka att de är högerstyrda och knappast kommer att betinga maxpriser i USA.

Förutom om de har tävlingshistoria förstås, då pratar vi rejäla pengar. Sammanfattningsvis är det verkligen läge att satsa på Sunbeam Tiger. Men om du förutom att ha kul vill göra en vettig investering – försök hitta en orörd, vänsterstyrd originalbil.

[Text av Robert Petersson – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.4 2015](#)

Resultatet av Högsta Växelns senaste samarbete. Gran Turismo är ett kvalitetsmagasin som skriver mycket om klassiska bilar, något som har saknats i mångt och mycket på vår hemsida. Nu blir det ändring på detta.

Fiat, modell 509.

Fiat 509 är icke, som så många tro, en alldeles ny vagn. Det är faktiskt flera år sedan den konstruerades, och den var utställd i Paris på hösten 1924. Fabriken har emellertid icke gjort sig någon brådska med att sända ut den i marknaden, då man först velat pröva dess användbarhet under olika förhållanden. Först sedan man fått fullt klart för sig, att vagnen trots motorns rent av otroligt små dimensionerna, kunde användas praktiskt taget över allt och till alla möjliga olika ändamål, sattes stortillverkningen i gång. Och tack vare den kan vagnen levereras till ett pris, som gör den åtkomlig snart sagt för vem som helst, som verkligen behöver en bil.

Denna senaste Fiatmodell kan anses som typen för en europeisk vagn: lätt, med liten motor, fyrhjulsbromsad. Vagnens lätthet — skattevikten för den 4-sitsiga öppna typen är ej fullt 700 kg. — tillförsäkrar en ekonomisk drift i alla avseenden. Bensinåtgången blir låg — motorn drar vid normalt väglag en knapp liter pr mil — och ringkostnaderna äro också låga. Skatten är icke mer än 56 kr. Motorn, som är 4-cylindrig, har en volym på endast 990 kbcm., d. v. s. att den är åtskilligt mindre än på många motorcyklar. Cylinderdimensionerna äro 57 X 97 mm. Tack vare ett betydande varvantal utvecklar den dock en effekt av åtskilligt över 20 hkr., och vagnen är därför en verkligt god backtagare, som tar till och med rätt avsevärda stigningar på högsta växeln. Att den även i tungt väglag kan taga sig fram visade sig under vintertävlingen, då vagnens prestationer väckte den allra största uppmärksamhet. Även i djup snö drog den fram sina fyra passagerare utan minsta svårighet. Den hemförde också den ståtliga Vinterpokalen för år 1926.

För att återgå till motorn kommer denna säkert att tilltala lekmannen, ty den ter sig påfallande enkel. Men så äro också både magnetapparaten och generatoren placerade så att man icke, åtminstone vid ett flyktigt betraktande, lägger märke till dem. Magneteten är insatt bakom motorn, och generatoren kan rent av sägas vara inbyggd i densamma. Den är kopplad direkt till vevaxeln, och startveven går genom dess centrum. Till det enkla utseendet bidrar också att motorn har termosifonkyllning. Förgasaren är av Fiats egen konstruktion och försedd med avstängningsspjäll. För luften, varigenom starten avsevärt underlättas. Bensinen kommer genom genom självtryck till förgasaren från bensintanken, som ligger under torbinhuven. Den rymmer 24 liter, vilket vid vanligt väglag är nog för en körning av c:a 25 svenska milen. Kopplingen är av lamelltyp, och växelanordningen är typiskt amerikansk med växelspaken i mitten, kullledsväxel och tre hastigheter för gång framåt. Kraftöverföringen är den vanliga, och tack vare spiralskurna kuggar blir gången särdeles tyst. Bromsarna äro anbragta på alla fyra hjulen, vilka äro utbytbara och ha ekrar av pressad stålplåt.

Vagnens exteriör är tilltalande, och konstruktören har lyckats att få fram både goda och bekväma sittplatser. Man har sålunda föga känning av att vagnen är liten. Den har för övrigt en hjulbas på 2 550 mm., vilket är något mer än på ett par av långa fjädrar, blir också åkningen behaglig. Även på rätt dåliga vägar.

Fyra olika vagnstyper framställas, av vilka två äro täckta och två öppna. De öppna benämnas »torped» och »spider». Den förra är en dubbelfätong med sittplats för fyra personer, och den senare är egentligen tvåsitsig, men har ett reservsäte för två personer i bakre delen av vagnen. Platsen kan också användas för bagage, och utrymmet är rätt så betydande. De två täckta vagnarna utgöras av en sedan och en cabriolet. Sedanen har fyra platser och cabrioleten två ordinarie sådana, varförutom två platser på ett reservsäte kunna anordnas bakom själva sufletten.

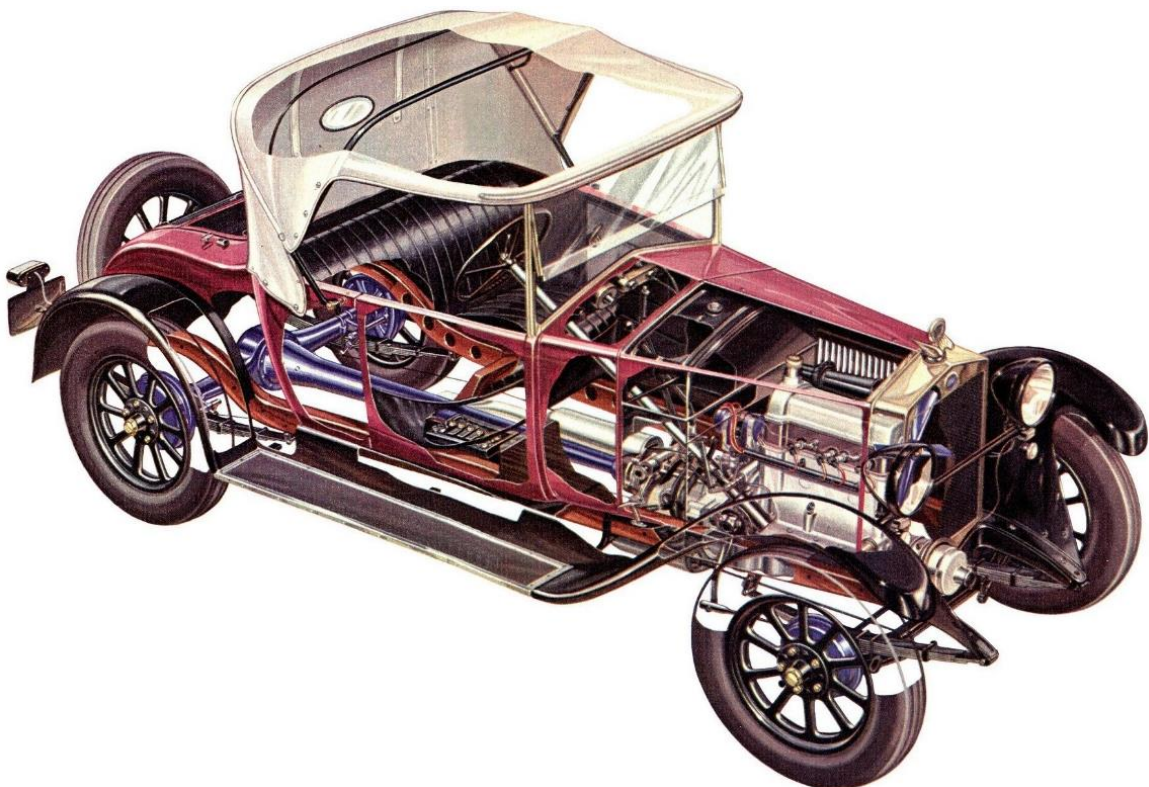
De firsitsiga vagnarna ha endast en dörr på vardera sidan, men denna är istället så mycket bredare, och instigningen till passagerarsätet bekväm, tack vare att de främre sätena kunna fällas ned.



FIAT

är ett europeiskt kvalitetsmärke, är ekonomisk i drift, är lätt att köra och sköta.







20. Radikalt förslag kan ge fler debutanter i Formel 1.

10 september, 2021, kl. 12:37.

Formel 1 oroar sig för återväxten. Därför vill mästerskapets chef se debutanter i Formel 1 varje fredag. Men Mercedes stallchef går längre än så. – Låt oss delta med en tredje bil, som enbart får köras av debutanter, säger Toto Wolff.



Vettel som fredagsförare 2006.

Kimi Räikkönen 41, Fernando Alonso, 40 och Lewis Hamilton, 36. I Formel 1 profiterar förarna av erfarenhet vilket gör att nästan hälften av förarna har passerat 30 år och en förare som kommer till F1 blir ofta kvar länge. Det är bara 20 bilar i startfältet och eftersom att testerna numera är starkt begränsade är det svårt för talangerna att skaffa sig den erfarenhet som krävs för att klättra till racingens kungaklass.

Därför föreslår F1:s chef, Stefano Domenicali som tidigare haft chefspositioner hos Ferrari, att teamen måste använda sig av en ung förare under fredagens träningar.

– Under min tid i Ferrari var vi på banan varje dag. Vi testade 90 000 km om året, numera görs testerna i simulatorn, säger han till motorsporttotal.com.

– Vi vill att teamen måste köra med en ung förare under fredagen. Det ger föraren möjligheten att samla erfarenhet i tuff konkurrens.

Mindre tid ger mer spänning

Teamen har under flera år haft möjligheter att använda sig av en reservförare under fredagen och det är många som låter en av reserverna köra det första passet. Systemet infördes 2003 och då var det de sämst placerade teamen som fick köra med en tredje bil under fredagen och för att samla in mer data och också ta extra betalt av den förare som fick chansen. Exempelvis var Sebastian Vettel fredagsförare för BMW-Sauber i Turkiet 2006 och efter att han inlett med att köra för fort i depån satte han den snabbaste tiden under den andra träningen.

– Vårt förslag ger teamen mindre tid att testa inför racen och det skulle göra tävlingshelgen ännu mer spännande, anser Domenicali.



Red Bull vill köra med tre bilar.

Radikalt förslag för debutanter i Formel 1

Även Mercedes teamchef Toto Wolff är positiv till förslaget att ge unga förare mer tid på banan, men han går längre än en fredagsträning i sitt förslag.

– Jag är inte bara för att ge dem den nödvändiga träningen utan också låta debutanterna köra ett eller två lopp. Då är de en del av konstruktörsmästerskapet. Om det är ekonomiskt genomförbart har jag en radikal idé. Låt oss delta med en tredje bil, som enbart får köras av debutanter, säger han.

– På en gång har du ett startfält med 30 bilar.

Han har också ett förslag till finansieringen.

– De mindre teamen kan finansiera det med pengar från föraren eller från sponsorer. Det skulle kunna bli intressant.

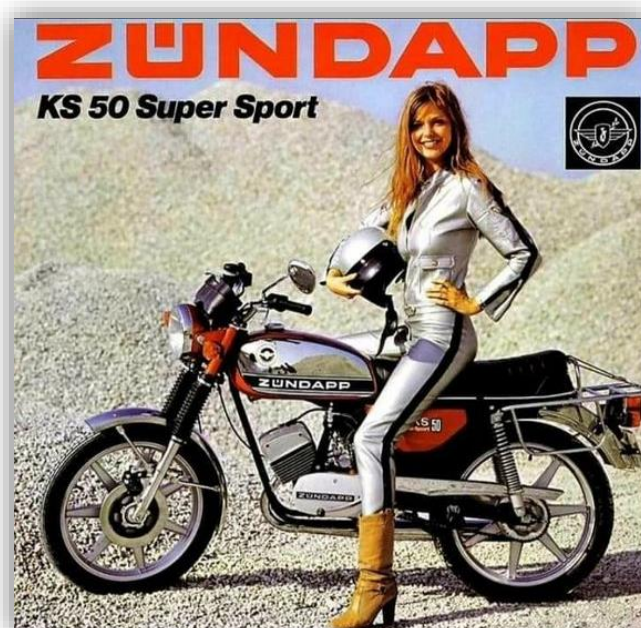
Även Red Bulls teamchef Christian Horner håller med Toto Wolff:

– Det saknas ett eller två team, det finns många unga talanger i Formel 2. Samtidigt kommer vi tillbaka till att det är fler team som då måste dela på russin i kakan. Det är man inte lika intresserad av, säger britten.

Han syftar på de prispengar som delas ut till topp tio i märkesmästerskapet.

– Därför förslaget om den tredje bilen. Det behövs ytterligare två eller fyra bilar på startgridden för att ge talangerna i Formel 2 chansen.

F1-kommissionen kommer att diskutera Stefano Domenicallis förslag vid nästa möte i oktober.



SLUT