



Fiat 8V Ghia Coupe 1952 – 1954.

- 1. Suzuki misstänks för dieselfusk**
- 2. Roliga och viktiga fakta om däck**
- 3. Strul med däckbytet retar upp Lynk & Co-medlemmar**
- 4. Sverige måste bygga en laddare var 20:e minut**
- 5. Ford startar tillverkning av eldrivna pick-upen F-150 Lightning**
- 6. Royal Enfield Scram 411**
- 7. Hur ska vägunderhåll finansieras**
- 8. Slut för Ford Fiesta med tre dörrar**
- 9. Ford Mustang återigen världens bäst säljande coupé**
- 10. Vi har kollat in nya Audi-kombin**
- 11. Sverigepremiär för Nissan Ariya**
- 12. Så upplevs Polestar O2 i verkligheten**
- 13. Vi har provkört Xpeng P5**
- 14. Bentley Continental GT Speed**
- 15. Fick 2,5 miljarder i bonus trots aktieras på 67 procent**
- 16. Köpte två Bugatti med speciallack för över 80 miljoner kronor**
- 17. Mercedes eldrivna lastbil premiärkör från Södertälje till Malmö**
- 18. Mazdas wankelraket**
- 19. BMW 2800 CS var både vacker, slimmad och atletisk**
- 20. Max Verstappen vann Miami Grand Prix**

1. Räd mot Suzuki – misstänks för dieselfusk.

Publicerad 2022-05-09 kl 8:50 (uppdaterad 2022-05-09 kl 9:09). Text Erik Söderholm.

Suzuki misstänks för att ha använt dieselmotorer med olagligt höga utsläpp i flera modeller.



Suzuki misstänks för att ha använt en "fuskbox" i dieselmotorer från Fiat/Chrysler-koncernen.

Åklagare i tre länder genomförde tidigare i veckan en räd mot Suzuki för att hitta bevis. Enligt åklagaren handlar det inte bara om att motorerna släpper ut mer kväveoxider i verklig trafik än i testlabbet utan om en så kallad fuskbox som kan känna av när bilen testas och sänker utsläppen.

Totalt ska det handla om 22 000 exemplar av S-Cross, Swift och Vitara. Motorerna har köpts in av Fiat/Chrysler-koncernen, numera Stellantis, och mjukvaran ska komma från underleverantören Marelli.

Suzuki uppger att företaget samarbetar med myndigheterna. Om motorerna haft särskild mjukvara för att sänka utsläppen i testlabbet återstår att se, men tidigare har flera biltillverkare hänvisat till ett så kallat "temperaturfönster" som är lagligt och som gör att motorerna minskar på avgasreningen i kallt väder för att inte slita på komponenterna.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mercedes "utsläppsfönster" inget dieselfusk



Peugeot åtalas för utsläppsfusk i Frankrike.



Ägarna vill ha 50 000 kronor för misstänkt utsläppsfusk.



Trimfirma tvingas betala skadestånd för dieselfusk.



Daimler stäms för dieselfusk: "Bör klaras upp".

2. Roliga och viktiga fakta om däck – bilens bästa vän.

8 MAR 2022.

Älskar du dina däck? Kanske inte, men de förtjänar all kärlek de kan få. Här har vi samlat både betydelsefulla och roliga fakta som kan göra dig småförälskad på nytt – däck är superviktiga!



Köpa däck kan verka tråkigt, ungefär lika roligt som att gå till tandläkaren. Man vet på förhand att det inte blir kul, däremot att det kostar en massa pengar.

Men däck är oerhört viktiga för din bil. De är helt avgörande för hur bilen kan bromsa, styra och spara bränsle. Dessutom har däcken stor betydelse för hur komfort och buller upplevs. Se däcken som en investering i säkerhet!

Nedan har vi samlat 20 punkter med både viktiga och roliga fakta om däck. Du kan aldrig gissa vem som tillverkar flest däck i världen – eller att däck egentligen var vita från början.

Däcken avgör allt:

- Bara däcken har kontakt med vägbanan och kontaktytan är ungefär lika stor som fyra handflator.
- Däckens kontakt med vägen avgör nästan alla viktiga egenskaper hos din bil som kurvgrepp, bromssträcka och bränsleförbrukning.
- Bra däck kostar lite mer i inköp, men lönar sig i längden då de har längre livslängd och bättre rullmotstånd (vilket sänker bränsleförbrukningen).
- Rätt däck ger din bil alla de goda egenskaper som tillverkaren strävat efter. Dåliga däck gör din bil sämre, och i värsta fall blir egenskaperna farligt dåliga.
- Däck kan tyckas vara tråkigt runda och svarta, men de är oerhört raffinerade. Moderna däck är ett resultat av att tusentals ingenjörer bedrivit en intensiv utveckling i nästan 140 år.

Däcken var vita – inte svarta

- Cirka en tredjedel av däcken består av kimrök, som ger däcken sin svarta kulör. Svartan i kimrök används i många produkter, till exempel mascara.
- I bilismens barndom var dock däcken vita. Dels för att gummi i grunden har en vitaktig kulör, men också för att man blandade i zinkoxid för att förbättra gummit.
- Fälg- och däckdiameter mäts i tum, ett av få ställen där denna gamla måttenhet fortfarande används.
- Alla däck är datummärkta, tittar man noga på däcksidan så finns det fyra siffror som anger vecka och år för tillverkningen. Siffran 1819 betyder vecka 18, år 2019.
- Däck slits och globalt kasseras cirka 15 miljoner ton däck varje år. Uttjänta däck återvinns till stor del och blir produkter som vägbeläggning, konstgräs och nya däck.

Däckens värsta fiende

- Det vanligaste felet hos däck är för lågt däcktryck, något som många bilister är helt omedvetna om. Lågt däcktryck ökar bränsleförbrukningen och slitaget. I värsta fall kan livslängden halveras.
- I Sverige har vi en vinterdäckslag som gäller under december–mars. Men vi har ingen ”sommardäckslag”, vilket skulle behövas då vinterdäck har betydligt sämre egenskaper på sommaren. Bland annat kan bromssträckan på våta vägar fördubblas med vinterdäck.
- Andelen bilar som kör med vinterdäck på sommaren är cirka 7 procent (vilket alltså inte är olagligt, dock högst olämpligt). Men bland dödsolyckor är andelen vinterdäck 17 procent. Det är ett tydligt bevis på att vinterdäck som används sommartid bidrar till fler allvarliga olyckor. Källa: Däckrazzia.
- Minsta tillåtna slitagedjup på däckmönstret är 1,6 millimeter, för sommardäck. Men på vintern är minsta lagliga spårdjup 3,0 millimeter.
- Världens största producent av däck är danska leksakstillverkaren Lego, med över 300 miljoner om året. Men de däcken är rätt små

Rulla lätt – men även tyst

- Första patentet för ett däck som fylldes med luft kom 1846. Däck av gummi fanns tidigare än så, men de var massiva (utan invändig slang).
- Det första användbara, luftfyllda däck uppfunns 1888 av skotten John Boyd Dunlop och användes först på cyklar, sedan bilar. De luftfyllda däcken var helt avgörande för personbilarnas utveckling.
- Det första vinterdäcket lanserades 1934 av finska Nokian. Men det skulle dröja till 60-talet innan vinterdäck på personbilar blev vanliga.
- Världens största, serieproducerade däck är 4 meter i diameter och väger 8 ton. Det sitter på hjullastare som används i dagbrott.
- De senaste årens däckutveckling har till stor del fokuserat på att sänka rullmotståndet, och därmed även bränsleförbrukningen. Många bilister i Sverige efterfrågar däremot komfortabla och tysta däck, men där har utvecklingen gått trögt ...
- ... ända tills för några år sedan, då flera tillverkare lanserade en typ av invändig ”skumgummi” i däcken. Bullerdämpningen fungerar bra, framför allt på bilmodeller som är rätt bullriga i grunden.

I Sverige används en ovanligt grov och slitstark asfalt som gör att många bilar upplevs som bullriga. Då kan däck med ”Noise Canceling System” (olika tillverkare har olika namn) vara en god idé.

3. Strul med däckbytet retar upp Lynk & Co-medlemmar.

Publicerad 2022-05-09 kl 6:50.

Text Erik Söderholm.

Våren är här och sommaren är på ingång. Men flera personer som leasar en Lynk & Co 01 kör fortfarande runt på vinterdäck – något som äventyrar säkerheten.



Det är drygt ett och ett halvt år sedan Volvos koncernsyskon Lynk & Co lanserades i Sverige. Märket lockar med en så kallad medlemsklubb med en fast månadsavgift och i reklamen beskrivs det hela som ”enkelt och flexibelt”.

Förutom själva bilen ska även sommardäck, vinterdäck, däckbyte och däckhotell ingå i månadsavgiften som ligger på 5 500 kronor.

Men flera medlemmar som kör suv-modellen Lynk & Co 01 har ännu inte sett till några sommardäck. Vi Bilägare har fått in rapporter från ett antal medlemmar som fortfarande väntar på däckbyte trots att de bor i områden där det inte varit vinterväglag på länge.

En av medlemmarna berättar hur Bilja fick ta däcken som en annan kund skulle ha för att Lynkmedlemmen skulle få sommardäck. En annan medlem beskriver hur han försökt boka däckbyte i snart en månads tid.

Lynk & Co bekräftar att företaget haft ”vissa fördröjningar” när det gäller däckbyten och det beror enligt kommunikationsspecialisten Kajsa Apelqvist på ”oförutsedda logistiska problem”.

– Vi har fokuserat på att de bilar som har dubbdäck får sommardäck, och är även i färd med att byta däck för de kunder som vill ha sommardäck istället för friktionsdäck, säger hon.



Vårt bromstest på våt asfalt visar att skillnaden mellan vinterdäck och sommardäck på sommaren kan vara liv eller död.

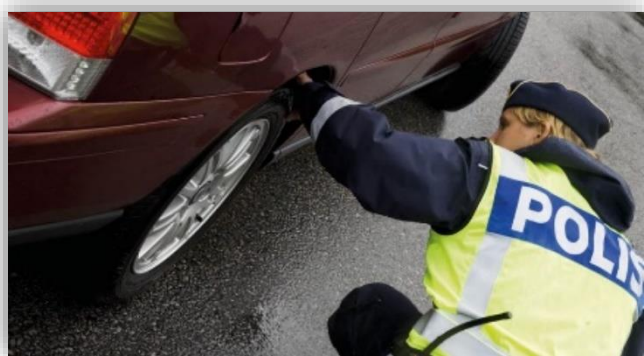
Kajsa Apelqvist uppger också att vissa kunder väljer att behålla friktionsdäcken, vilket är en [allvarlig säkerhetsrisk](#). Friktionsdäck är inte alls anpassade efter svenskt sommarklimat och [tester som Vi Bilägare gjort](#) visar till exempel att både köregenskaper och bromssträcka blir betydligt sämre än med sommardäck.

Lynk & Co hade [liknande problem i höstas](#) när det var dags för vinterdäck. Flera medlemmar fick däcken bytta långt efter att det blev vinterväglag. Då uppgav Lynk & Co att företaget ökat antalet medarbetare som jobbar med servicebokningar och kontrollera däckbeståndet dagligen.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



”Friktionsdäck är skrämmande dåliga på sommaren”.



Ny studie: Så vanligt är ”däckfusk” i dödsolyckor.



4. EU-krav: Sverige måste bygga en laddare var 20:e minut!

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-05-09, 10:20, uppdaterad 2022-05-09, 13:47.

Det går allt fler bilar per laddstation. Nu kräver EU att Sverige ökar utbyggnadstakten med 1 000 procent.



*Det blir allt fler bilar vid de publika laddarna.
Nu måste utbyggnadstaken öka rejält, menar EU.*

Antalet elbilar ökar snabbare än antalet laddpunkter, vilket ger en allt större risk att hamna i laddkö under långresan. [I dag är mer än varannan ny bil laddbar.](#)

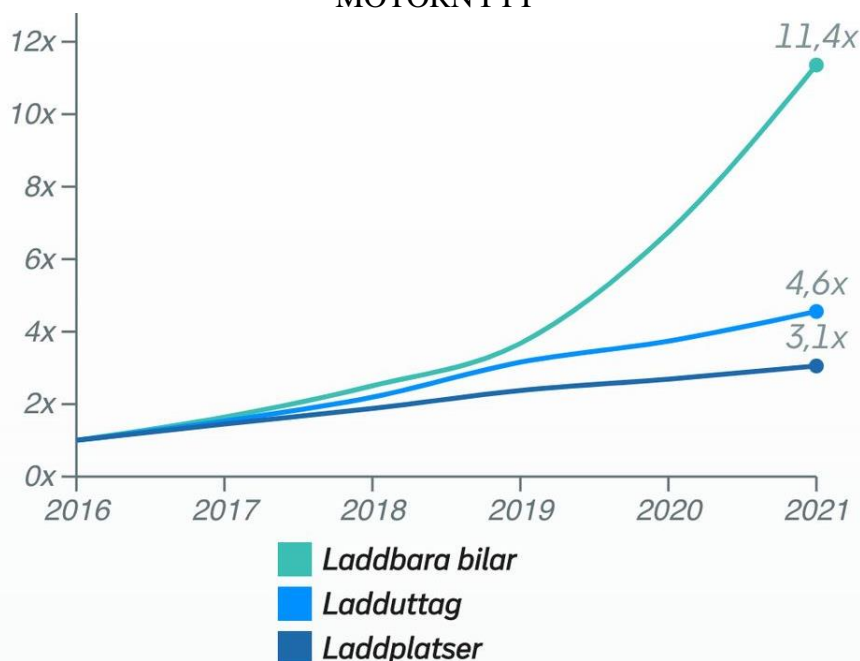
[Enligt en färsk EU-rapport](#) byggs 60 nya publika ladduttag per vecka i Sverige. Takten måste tiofaldigas, menar EU, till en ny laddpunkt var tjugode minut.

Vid 2030 måste det finnas 6,8 miljoner laddpunkter inom unionen för att det inte ska upplevas vara ett hinder. Dagens siffra är cirka 300 000. Enligt rapporten måste EU satsa omkring 2 800 miljarder kronor på laddare, elnät och förnybar elproduktion till 2030, uppger SVT.

5G betydligt dyrare att bygga ut

Det är inte billigt att bygga ut laddnätverket, cirka 10 000 miljarder fram till år 2050. Men kostnaden är bara en sjundedel av vad utbyggnaden av 5G-nätet kostar. I båda fallen hamnar kostnaden till stor del på de konsumenterna som brukar tjänsterna.

En tröst i sammanhanget är att utbyggnaden av laddinfrastrukturen är billigast i Sverige, enligt EU-rapporten. Det kan vi tacka ett redan relativt väl utbyggt elnätverk.



Antalet laddbara bilar ökar betydligt snabbare än antalet laddpunkter och -ställen, enligt data från SCB och Uppladdning.nu som SVT sammanställt.

KOMMENTAR: "Läget är inte så illa som det ser ut"



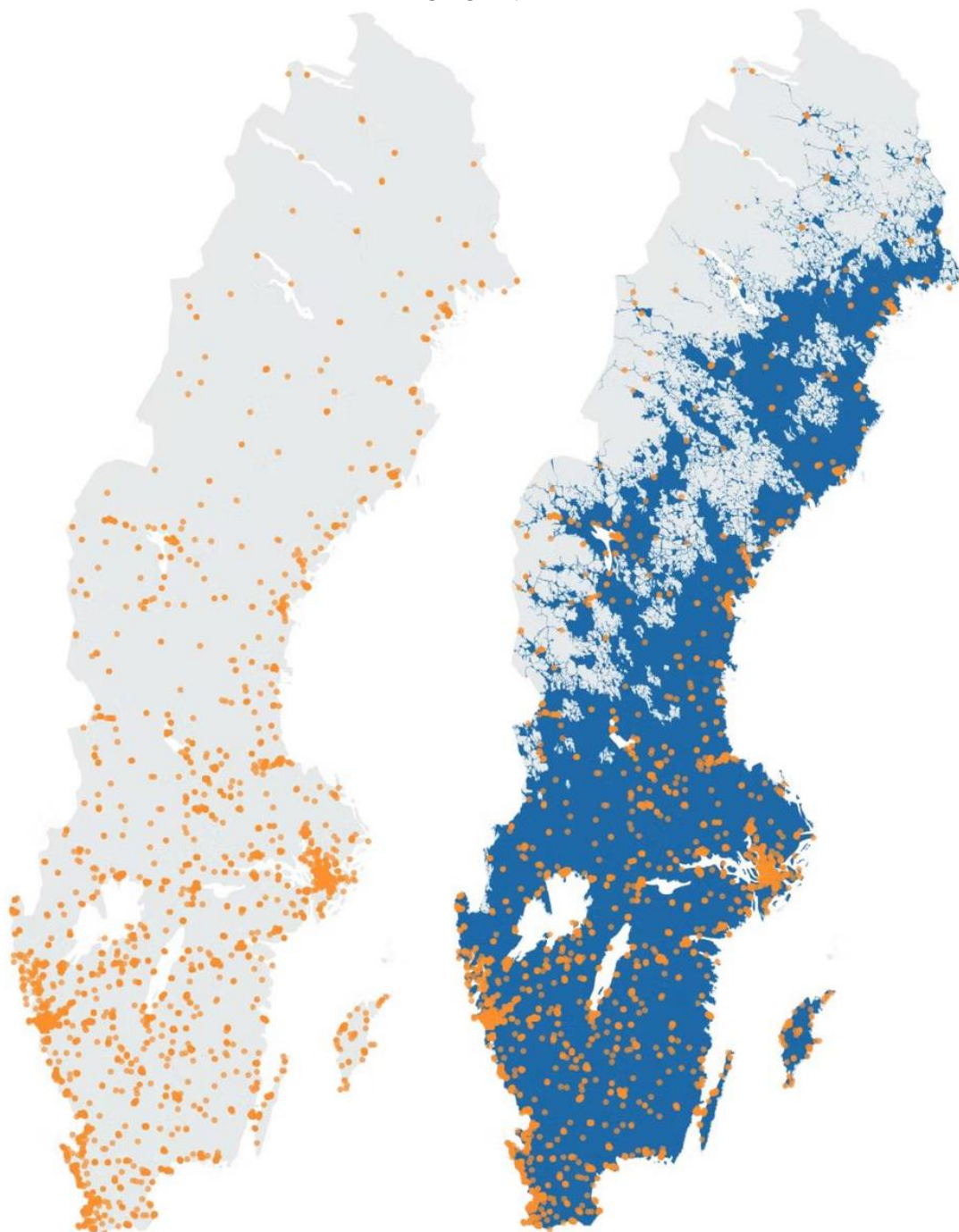
Magnus Fröderberg: Det finns fyra saker som gör att läget inte alls är så illa som EU-rapporten kan få en att tro.

1. Överkapacitet. Även om det gick färre bilar per laddare tidigare så rörde det sig om en brutal överkapacitet. I dag behöver du i stort sett bara vänta på laddning om du kör längs de stora vägarna under de mest trafikerade dagarna, som vid påsken.

2. De flesta laddar inte. Förr var det i huvudsak laddhybrider som såldes och ännu i dag utgör de en stor del av försäljningen av laddbara bilar. Det är yttest få laddhybrider som ens kan tanka el vid snabbladdare. Laddhybrider är främst gjorda för att laddas hemma.

3. Fler laddar hemma. Det installeras många laddboxar i svenska hem och vid arbetsplatser. Det gör att många bara behöver använda publika laddare (som har dyrare el) vid långresa.

4. Det är inte staten som bygger. Precis som med utbyggnaden av 5G-nätet är det privata aktörer som bygger. Det ger inte samma flaskhalseffekt som om staten ska göra jobbet. Men det finns en viss fördröjning. Företagen vill gärna se en ökad efterfrågan först – ett dilemma som vi upplever just nu. Snart kan vi komma att se en ketchupeffekt i laddutbyggnaden.



SVT har ritat in alla de 3000 publika laddplatser som finns i dag (orange markering). Den blå markeringen visar alla områden som har högst sex mil till närmasta publika laddare (EU-kravet).



Kravet: Laddplatser till alla hyresgäster i Stockholm.



Staten ger stöd för snabbladdning i glesbygd.

5. Ford startar tillverkning av eldrivna pickupen F-150 Lightning.

Av Carl Undéhn.

PUBLICERAD: 2022-04-27.

Fords fabrik Rouge Electric Vehicle Center i Michigan har nu kommit i gång med serietillverkning av den eldrivna pickupen F-150 Lightning.



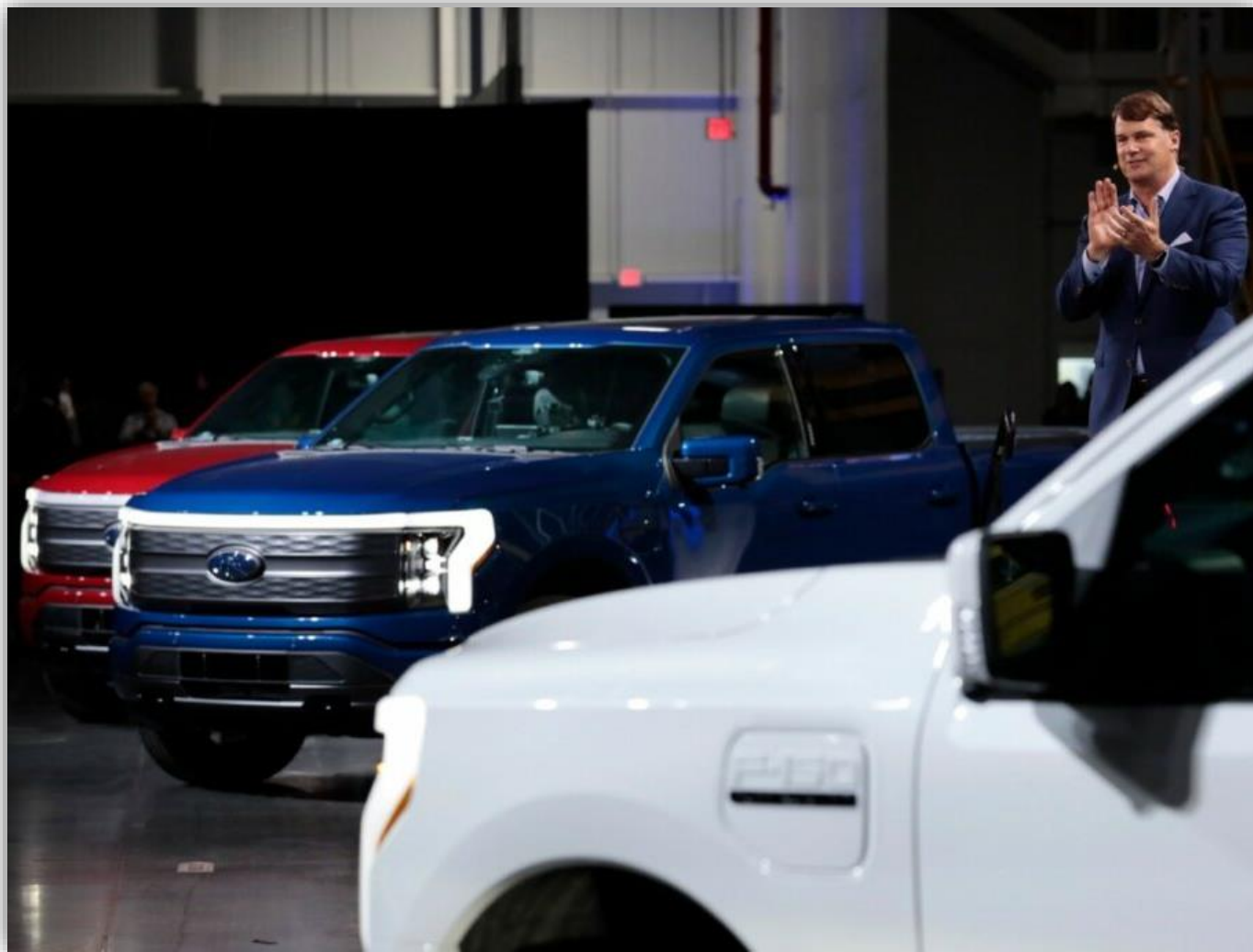
Priset börjar på 40 000 dollar i USA och för det får du en pickup med en frunk större än bagaget hos de flesta småbilar, flera eluttag för att koppla in verktyg samt möjligheten att dra släp på upp till 4,5 ton.

Pickupen erbjuds i två versioner som båda är fyrhjulsdrevna. Standard Range kommer med 432 hästkrafter och ett batteripaket på 98 kWh som ger en räckvidd på 37 mil. Extended Range bjuder på 571 hästkrafter, ett större batteripaket på 131 kWh och en räckvidd på 48 mil.

F-150 Lightning ska konkurrera med både Rivian R1T, som Ford tidigare samarbetade med, samt kommande Silverado från Chevrolet och Tesla Cybertruck.

Att det är en viktig modell för Ford märks – både bland kunders intresse och för tillverkaren själv. 200 000 förbokningar av F-150 Lightning har kommit in på bilen som beskrevs som en "T-Ford för det 21:a århundrandet" av Bill Ford – sonson till företagets grundare Henry Ford.

– USA:s verkliga omställning till eldrift börjar nu. F-150 Lightning är bara början på våra ambitioner att växa och bli ledande inom digitala, elektriska fordon, sa Ford-chefen Jim Farley.



Ford-chefen Jim Farley.

Redan förra hösten drog tillverkning av förserieexemplar i gång. Förutsättningarna för att snabbt kunna skala upp produktionen är alltså goda. För att möta det oväntat stora intresset för den eldrivna pickuper har Ford fördubblat den planerade årsproduktionen till 150.000 exemplar från och med nästa år.

Eldrivna pickuper anses komma att spela en viktig roll för att locka amerikanska kunder att välja eldrift. Men F-150 Lightning ser även ut att intressera många som inte haft den F-150 med förbränningsmotor innan, sedan en länge en av USA:s mest sålda bilar.

Enligt Ford kommer tre fjärdedelar av förbokningarna från personer som inte äger en Ford och för många är det första gången de väljer både en pickuper och en elbil.

Om och när F-150 Lightning även kommer att erbjudas i Sverige och Europa är ännu oklart.



Carl Undéhn



6. Royal Enfield Scram 411.

Av Manfred Holz 9 april, 2022.

Scram är en light-version av Royal Enfield Himalayan. Mer gatinriktad och enklare.



Från att ha varit det där lite obskyra märket som tillverkade ett par gamla varianter av en urgammal hoj, har Royal Enfields resa förändrats drastiskt de senaste tio åren. Nya modeller har lanserats med stor framgång. Modeller som passar sin tidsålder perfekt, när Hojåkare tappat greppet om all elektronik i moderna maskiner har den indiska motorcykeltillverkaren börjar ta över marknadsandelar för små, enkla maskiner. Förra året tog sig två män från Royal Enfield till Sydpolen med varsin Royal-Enfield Himalayan. Nu kommer Scram. Den enklare modellen baserad på samma chassi och motor.

Scram är i grunden en Himalayan som har strippats och fått det äventyrliga nedtonad. Sitthöjden ligger på lägre 795 mm Detta för att passa kunder som inte vill ha en äventyrshoj, utan med en robust vardagspendlare med helgdagssambitioner. Inte mot Sydpolen, men gärna till glasskiosken.

Royal-Enfield kallar Scram för en livfull multipurpose ADV Crossover som kombinerar äventyrs-DNA med äkta scrambler-vibes. Motorn är en luftkyld, 411-kubiks encylindrig fyr-taktare med enkel överliggande kamaxel och bränsleinsprutning. Effekten är enligt uppgift 24,3 hk på bakhjulet vid 6300 varv och vridmomentet 32Nm vid 400-4500 varv. Hojen har enkla skivbromsar fram och bak, enkelstötdämpare bak samt 41mm teleskopgaffel fram. Priset i Sverige är ännu ej klart.



7. Bilfrågan: Hur ska vägunderhåll finansieras?

Publicerad 2022-05-09 7:00 (uppdaterad 2022-05-09 9:10). Text Redaktionen.

"Då elbilarna inte bidrar med fordonsskatt eller drivmedelsskatter borde det bli tomt i kistan. Hur går det ihop?" Vi Bilägare svarar.



Fråga:

Jag undrar om det har presenterats någon plan för hur vägunderhåll ska finansieras framöver då det redan nu fattas medel. Och då elbilarna inte bidrar med fordonsskatt eller drivmedelsskatter så borde det bli tomt i kistan för att underhålla och bygga vägar. Jag får det inte att gå ihop. Och inget hör jag från politiskt håll hur det ska lösas.

Leif

Svar:

Energimyndigheten bad för lite drygt fyra år sedan IVL (Svenska Miljöinstitutet) och Chalmers tekniska högskola att i ett två-årigt forskningsprojekt undersöka möjligheten att ersätta bränsleskatten med [kilometerskatt](#) på personbilar. En första delrapport kom redan 2018 – "[Hur kan framtida styrmedel för och beskattning av personbilar utformas?](#)".

Det var resultatet av en Delfi-studie där utvalda deltagare anonymt besvarar ett antal frågor samtidigt som de får tillgång till hela gruppens svar och möjlighet att ändra sina svar baserat på övriga deltagares svar. Några slutsatser från Delfistudien:

- Kilometerskatt introduceras inom tio år.
- Introduktionen drivs av skattebortfall.

Oenighet råder om övriga mål för kilometerskatt och vilka skatter den nya skatten kan ersätta.

Sedan dess har vi inte sett eller hört vilken väg som staten väljer att gå, möjligen kan det bero på att samma tankar finns inom EU och att det kan vara nödvändigt att samverka? Återstår att se. Men en revidering av nuvarande skattesystem för biltrafiken blir ju nödvändig och kilometerskatt förefaller var den enklaste lösningen.

Erik Rönnblom, Vi Bilägare

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Kritik mot nya vägmiljarder: "En besvikelse".



Bilarna blir allt tyngre – sliter på vägarna.



Nya förslaget om kilometerskatten: Så mycket får du betala.

8. Slut för Ford Fiesta med tre dörrar.

PUBLICERAD: 01 MAJ 2022, KL 12:30.

Först försvann dieselmotorn, nu ryker tredörrarsversionen av Fords B-segmentare Fiesta. Tillverkningen slutar i sommar.



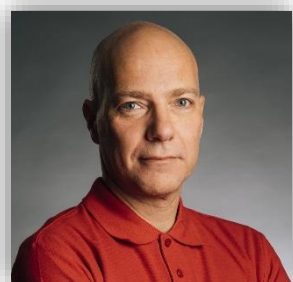
Utbudet av traditionella bilar krymper, framför allt inom B-segmentet. Volkswagen [säljer inte längre modellen Polo](#) och nu är det dags för nästa småbil för rakning – om än inte helt.

Fords motsvarighet, [Fiesta](#), ska sluta att tillverkas i tredörrarsutförande. Beställda bilar skruvas samman i fabriken i Köln men i sommar är produktionen av den versionen till ända, liksom transportutförandet av modellen kallad Van.

Fiesta, som senast kom i sin senaste skepnad för två år sedan, har varit en storsäljare, [framför allt i Storbritannien](#) där den ofta toppat försäljningslistorna. Det är också via brittiska medier vi har fått nys om ödet för tredörrarsversionen.

Ford väljer, liksom de flesta tillverkarna, att i denna tid av elektrifiering och suvar/crossovers, att strama utbudet för de traditionella bilmodellerna. Fiesta kommer dock fortfarande att finnas i de välkända utrustningsgraderna Trend, Titanium, Active ST-Line och sportiga ST.

Fiesta har tidigare drabbats av [produktionsbantningar](#) och [någon dieselmotor går inte längre att kryssa för](#). Frågan är hur länge Fiesta finns kvar i produktion. Fabriken i Köln kommer strax att ställa om för tillverkningen [av en ny elbil](#) baserad på Volkswagens [MEB-plattform](#).



Peter Klemensberger

9. Ford Mustang återigen världens bäst säljande coupé.

PUBLICERAD: 30 APR 2022, KL 14:30.

För sjunde året i rad är Ford Mustang planetens mest sålda coupé. Modellen tappar dock i hemlandet USA där den blivit omsprungna av konkurrenten Dodge Challenger.



Ford Mustang kammade för sjunde året i rad hem priset som världens bäst säljande coupé.

Ford Mustang har varit med ett bra tag, i sin nuvarande form sedan 2014, och en [ny version sägs vara på väg inom en relativt snar framtid](#). Än finns det dock liv i den gamla trojänaren och år 2021 var modellen den mest sålda coupén i världen – för sjunde året i rad, meddelar Ford.

År 2019 och 2020 var [Ford Mustang](#) även den bäst säljande sportbilen i världen, men om detta var det knäpptyst från den amerikanska tillverkaren den här gången. Hemmavid har det gått tyngre för Mustangen som fick se sig slagen av [Dodge Challenger](#) när det gäller försäljningar i USA.

Dodge sålde 54 314 Challengers på hemmaplan 2021, en ökning med 3 procent från föregående år. Ford å sin sida levererade ”enbart” 52 414 Mustangar, en minskning med 14,2 procent och det lägsta antalet någonsin i modellens historia.

Starkt första år för elsuven

Enligt Fords egna data står USA-marknaden för 76 procent av den globala Mustang-försäljningen. Modellen ökade däremot i andra marknader som exempelvis Nya Zeeland, Brasilien och Sydkorea. Globala kundordrar nära fördubblades under 2021 enligt Ford.

Mustang Mach-E är sannerligen ingen coupé, men hade även den ett starkt år med Fords måttstock mätt. 27 140 sålda fordon var facit under modellens första hela produktionsår. Detta gjorde Mach-E till den näst bäst säljande elektriska suven i USA under 2021, endast bakom Tesla Model Y.

Uppdateringarna för 2022 års modell av Ford Mustang är minimala. Ford har adderat ett antal specialversioner – exempelvis Ice White, Shelby GT500 Heritage Edition, California Special, Coastal Limited och Stealth – samt åtta nya färgval.



10. Vi har kollat in nya Audi-kombin!

AV ROGER ÅBERG. 2022-05-09 KL 12:15.

Audi A6 Avant e-tron concept.



Elbilmässan [eCarExpo](#) bjöd på lite roliga saker, dels Europapremiär av Polestar O2 men också världspremiär i fysisk form för Audis A6 Avant i elektrisk variant. Då heter den tungvrikaren Audi A6 Avant e-tron concept.

Det här är en fet bil, både på bild och i verkligheten och jag tror tyvärr inte att det kommer att bli en billig historia. Men jag ser fram emot att de kommer att rulla på vägarna! Kolla in videon för att se mer!

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

**Audi A6 e-tron blir inte första bilen på nya PPE-plattformen.
Q6 e-tron kommer först från Audi.**

**Det här är Audi A6 Avant e-tron concept!
Kommer 2024.**



Roger Åberg



11. Sverigepremiär för Nissan Ariya.

Av Anders Nilsson.

2022-05-09

Får en räckvidd på upp till 52 mil.



Nissan Ariya har en räckvidd på upp till 52 mil.

I samband med elbilsmässan eCar Expo visas för första gången Nissan Ariya upp i Sverige. Det finns två batterier och tre versioner att välja mellan med en räckvidd på upp till 52 mil.

I samband med att elbilsmässan eCar Expo börjar idag, 29 april, har Nissan Ariya premiär i Sverige och Bytbil är på plats för en första titt.

Ariya är [Nissans](#) nya elbil, en crossover. Modellen kommer med två olika batteristorlekar och tre versioner.

Ariya Advance har ett 63 kWh-batteri med framhjulsdraft och en räckvidd på upp till 40,3 mil enligt WLTP. Den har standardutrustning som bland annat innehåller vätskekyllt batteri, värmepumpsystem, e-pedalstep och Nissans Intelligent Mobility tekniker, såsom Propilot, förutseende autobroms, aktiv dödvinkel- och filbytesvarnare.

Ariya Evolve har i sin tur ett batteri på 87 kWh med framhjulsdraft och en räckvidd på upp till 52 mil. Med den utrustningsnivån tillkommer även head-up-display, adaptiva LED-strålkastare, elektrisk skjutbar mittkonsol, elmanövrerade stolar och ratt med minnesfunktion, och syntetiskt läder.



Fyrhjulsdraft och 49,3 mil

Sist kommer Ariya e-4orce Evolve, som har samma batteri, men med fyrhjulsdraft. Med e-4orce är räckvidden upp till 49,3 mil.

För alla versioner finns trefas 22 kW-laddare tillgängligt som tillval.

Ariya Advance och Evolve kommer finnas tillgängliga från sensommaren i år, medan Ariya e-4orce kommer kunna levereras från hösten/vintern 2022.

Ariya Advance kostar från 525 200 kronor, Ariya Evolve från 623 200 kronor och Ariya e-4orce Evolve kostar från 648 200 kronor. Alla versioner är beställningsbara idag.

eCar Expo är öppet för allmänheten 30 april och 1 maj.



Relaterade artiklar:



Bytbil på plats: Rekordmånga utställare på svensk bilmässa.



Modifierad klassisk Nissan.



Det här kan vi vänta oss på elbilmässan eCar Expo.



Cupra lanserar ny suv – baseras på Audi Q3.

12. Så upplevs Polestar O2 i verkligheten.

PUBLICERAD: 30 APR 2022, KL 11:18.

Polestar satsar hårt på hållbarhet och har i samband med sitt projekt Polestar 0 presenterat konceptbilen Polestar O2. Nu har den för första gången mött nyfikna publika ögon.



På eCarExpo 2022 på Friends Arena utanför Stockholm står mässdeltagarna som flockdjur kring en bil täckt med ett skynde i Polestars monter. Det är konceptbilen [Polestar O2](#) som döljer sig där under och ju närmare pressvisningen klockan tickar, desto större folkmassa dras till montern.

Klockan slår 11:00 och för ett ögonblick känns det som att man är på konsert och bandet precis har klivit upp på scen. Men här är det en bil, en konceptbil som inte ska gå i produktion, som fångar allas uppmärksamhet. Polestars huvuddesigner håller ett kort tal, visar en kort video och drar odramatiskt av skyndet. Först är det helt knäpptyst, sedan ekar applåderna och allas ögon spärras upp ännu mer.

För bilen är häftig. Det är tydligt att det är ett koncept, linjerna är skarpa och annorlunda och exteriörfärgen är inte densamma som man sett på bilder digitalt tidigare. Den är nästan babyblå, det är en magisk färg som är svår att beskriva. Man får inte kliva närmare än någon meter, men på håll kan man skymta interiören som består av ett par säten, ett par skärmar och en ratt.

Som vi vet sedan tidigare, och som det pratar mycket om på elbilmässan vi besöker, har målet med konceptbilen varit att upptäcka och använda mer hållbara material. I motsats till många andra tillverkare som går över till konstläder har Polestar använt äkta läder, men från djur på gårdar som samarbetar med djurrättsorganisationer. Man har också använt olika sorters aluminium, samt märkt dessa för en mer hållbar återvinning i framtiden, vilket Polestar är stolta över.

– Allt ska vara spårbart och allt vi gör ska ske på ett hållbart sätt oavsett vilken del av vår verksamhet man arbetar inom. Och vi vill vara helt transparenta mot kunderna så att de ska förstå hur vi jobbar med hållbarhet, säger Fredrika Klarén, hållbarhetschef på Polestar.



Hon berättar mer om projektet Polestar 0 som vi rapporterat om tidigare:

– Det är ett stort projekt med många delar, där vårt arbete med aluminiumanvändningen i Polestar O2 kommer vävas in. Sedan vi efterfrågade partners för några veckor sedan har vi haft fullt upp med dialoger med olika aktörer som vill vara med.

Men är det görbart att producera en helt klimatneutral elbil?

– Det måste vara det. Vi försöker inte vara naiva, utan vi inser att vi måste ha ett nettoutsläpp på noll gram koldioxid för att vara helt klimatneutrala, vilket vi måste vara till 2040.

LÄS OCKSÅ: [Projekt Polestar 0 siktar mot en helt klimatneutral bil 2030](#)



Sanne Väli-Tainio

13. Vi har provkört Xpeng P5.

AV ROGER ÅBERG 2022-05-09 KL 19:50.

Inte så himla dum ändå, men varför ska man välja denna?



FILM: <https://youtu.be/-dSM5kHzdZE>.

Ännu en kinesisk biltillverkare suckar ni och ja, en till kommer hit. Det lär inte heller vara den sista. Men här är de och det är liksom vårt jobb att hålla koll på dem åt er. När de är pigga och smarta och prisvärda fyller de också ett syfte, de pressar de europeiska tillverkarna till att komma upp på banan vilket faktiskt behövs. Tesla räcker liksom inte där.

Många av de nya kinesiska tillverkarna som vi har hört om hittills försöker fokusera på priset, till exempel MG. Det är inte Xpengs melodi, i alla fall inte om du frågar dem. De vill köra på kvalitet och pratar om sig själva som ett tech-bolag. Det är så klart klyschigt men det känns oavsett trevligt att man har lite högre ambitioner.

Två modeller är aktuella för Europa, P7 och P5. P7 är snyggare, snabbare och dyrare men det är P5 som vi får se i Sverige till en början. Rent image-mässigt hade det varit betydligt bättre att börja med P7. Förutom Kina satsar man på Europa och länderna som man finns i just nu är Norge (såklart), Danmark, Sverige och Nederländerna. P5 kommer att gå att beställa i början av maj och leveranserna kommer igång av slutet av året.

Det handlar om en rätt vanlig bil som tyvärr är en sedan och inte en halvkombi. Looken är lite udda eftersom den känns lite konstigt hög och smal, formerna på P7 är mycket bättre. Det här är inte en vacker bil i mina ögon men den är helt ok, en vardagsbil helt enkelt. Fokus på P5 verkar ha varit att få till en bil som känns lyxig men för att hamna i rätt prisklass så har man fått hoppa över vissa saker, så det är rätt trist laddning på denna, bara 70 kW.



Batteriet är på 66 kWh och ur det får man ut 465 kilometers räckvidd vilket är riktigt bra. El börjar bli dyrt och det är trevligt att få ut så lång räckvidd ur ett litet batteri, men jag har bara kört denna i några timmar så har ingen aning om siffrorna stämmer. Två laddluckor finns, men bara den ena används. Den andra används i Kina och man har helt enkelt inte orkat ta bort den. Istället har man en lite rolig text på insidan...

Under motorhuven finns tyvärr ingen frunk, där hittar man istället teknik. En liten frunk hade man kunnat få hit med lite vilja. En udda sak är att bilen väntas kosta 550.000 kronor och på det kan man lägga på ett utrustningspaket som ger 18-tumsfälgar, lite bättre ljudanläggning och skyddskåpa för det under motorhuven. Det är riktigt udda faktiskt att en skyddskåpa är extrautrustning. Nåväl.

Bak hittar vi så klart utrymme för bagage och det är rätt rymligt, 450 liter plus 70 liter under golvet. Det är synd att bakluckan är av sedantyp och inte halvkombi, dels för att det är skönare att leva med ett bagage som det är lätt att slänga in saker i dels för att vi svenskar älskar att hata sedaner.

Längst bak hade man kanske hoppats att det skulle finnas en dragkrok, men så kul ska vi inte ha det. Det kommer inte att finnas varken som utrustning eller eftermarknadsalternativ. Synd!

Hoppar man in i baksätet så är det ok utrymme åt ett håll och riktigt bra utrymme åt ett annat. Benutrymme finns det nämligen gott om, kineserna gillar ju verkligen detta och det märks i den här bilen. Även när jag med minna 180 cm sitter långt bak i förarstolen finns det väldigt gott utrymme, dryga 15 centimeter. Men uppåt är det sämre, sträcker jag på mig så slår jag faktiskt i taket så det märks att den här bilen är designad för ett land där medellängden är 170 cm. Är du över 180 cm så mår du bäst i framsätet. Vilket är synd, det här skulle kunna vara en bra bil för de med långa tonårsbarn med tanke på utrymmet för benen. Det blir dock enkelt att slänga in en barnstol eftersom det är gott om utrymme, barnvagnen däremot...



Hoppar vi till framsätet är det en bra mix av analogt och digitalt. Två digitala skärmar och en väldigt analog ratt och det gillar vi. Knapparna är logiska och styr skärmen framför ögonen kolla in i filmen nedan hur det fungerar.

Skärmen framför näsan har tre områden. I det i mitten ser du dig själv och bilarna runt dig. Har du kört Tesla känner du igen dig, det är verkligen exakt samma stil på detta. Förutom att Xpeng inte riktigt känner igen bilarna och objekten omkring dig på samma sätt som Teslan.

Till höger och vänster kan du välja själv vad du vill se, här kan du se kartor, musik, förbrukning och annat. Enkelt och bra.

Den stora skärmen hämtar också mycket inspiration från Tesla. Att säga att det är en kopia är att ta i kanske, men det märks att man har kollat på konkurrenten. Man har dock gjort det bra och saker och ting är logiskt placerade och systemet är riktigt rappt. Man må tycka att det är en kopia, men det är bättre än väldigt, väldigt många andra tillverkare.

Överst hittar man lite små ikoner som tar en till profiler, lägger till bluetooth-enheter och lite sånt. Under det finns app-ikoner och här hittar man karta, Spotify och lite annat. Just nu finns det inte så många tjänster i Europa men i Kina finns det desto fler. Den inbyggda assistenten förstår vad jag säger men kan inte så mycket mer än att ändra temperatur och öppna vindrutorna. Mer kommer lovar Xpeng, i Kina kan den beställa biobiljetter och ha sig men det lär dröja här. Här hittar

Längst ner hittar man en del fast saker ikoner. Längst till vänster tar vi oss till fordonsinställningarna (inställningar runt skärm och sånt finns bland app-ikonerna i toppen), parkeringsfunktionen där man hittar kameror, temperatur, AC och lite värme för rutor. Fordonsinställningarna är snabba, logiskt placerade, lätta att justera och väldigt lika Teslas.



Rullar vi iväg så är det inte en spännande men inte heller dålig upplevelse. Det finns ett sportläge som gör bilen lite piggare, eller mindre trött, men det är inte någon magisk sportupplevelse. P5 har 211 hästkrafter vilket räcker till men inte gör någon speciellt upphetsad, den största anledningen till att lägga i sportläget är faktiskt för att få de där 211 hästarna att vakna till liv. Noll till hundra går på 7,5 sekunder.

Ratten går inte att ställa vilket är synd och så finns det inte rattvärme. Stjärtvärme finns däremot på alla yttersäten, alltså inte i mitten bak, men ventilation finns inte att få i Sverige av någon anledning.

Xpeng P5 är en helt ok bil, men varför ska jag välja denna? Jämför man med en Polestar 2 så får jag en större bil, men som är fulare och dyrare (jämförbar Polestar 2 kostar från 509.000 kronor). En Volvo XC40 är större, härligare, typ svensk och kostar 520.900 kronor. En Tesla Model 3 kostar visserligen en slant extra, men är en bättre bil med bättre laddnätverk.

Xpeng kan säkert sälja bilar om de har bilar att leverera och om de får till ett bra erbjudande. Men det är långt ifrån en självklar homerun.



Roger Åberg



14. Film: Alrik kör Bentley Continental GT Speed – W12-motorns sista repa!

Av Redaktionen.

Publicerad 2022-05-09, 14:02.

Snabbare, starkare, sportigare och dyrare – men precis lika lyxig som tidigare. Alrik kör Bentley Continental GT Speed, som är hur tillverkaren firar W12-motorns sista repa!



Chefredaktören kör Bentley Continental GT Speed, som tycks bli ett sista hurra innan Bentley slutar helt med sin tolvcyndriga W-motor.

Bentleys tolv lever på lånad tid. 2026 ska alla Bentleys bilar finnas som laddhybrider, och 2030 ska märket gå över helt till eldrift.

Kan den nyligen lanserade Speed-versionen av märkets lyxiga coupé Continental GT med den mest vässade W12:an hittills därför bli den sista av sitt slag? Mycket talar för det.

Se när Alrik provkör den nya besten på bana – för det är inte bara med sina 659 hästkrafter (24 extra) och 900 Nm som bilen ska locka. Nej, Bentley hävdar också att man förvandlat sin 2,3 ton tunga bjässe till en riktig sportbil med en kurvtagningsförmåga utöver det vanliga.

Om det stämmer får vi veta när Alrik sätter sig bakom ratten!

FILM: <https://youtu.be/I5s8goTTwL4>.

15. Fick 2,5 miljarder i bonus trots aktieras på 67 procent.

PUBLICERAT 02/05/2022 AV MATHS NILSSON.

Trots att aktien rasat 67 procent och att Lucid missat sina produktionsmål har vd:n Peter Rawlinson fått en gigantbonus. Han tjänade 2,5 miljarder förra året på sina optioner.



Under några månader förra året rusade nya elbilstillverkaren Lucids aktier från 17 dollar till 51 dollar. Det räckte för att vd Peter Rawlinson skulle få ett optionspaket som idag är värt 2,5 miljarder kronor av sin arbetsgivare, uppger Bloomberg. Dessvärre, för de andra aktieägarna, föll aktien tillbaka ganska snabbt när Rawlinson fått sin miljardbonus. Stängningskursen i fredags låg på 18 kronor, men fortfarande är Rawlinsons aktiebonus värd 2,5 miljarder.

En av orsakerna till aktiens kraftiga fall är att Lucid och Rawlinson har missat sina produktionsmål. Företaget har lovat att producera 20000 elbilar i år, men prognosen har skrivits ner till 12 000-14 000. Anställda har berättat för Business Insider om hur de köpt delar på Amazon för att hålla produktionen igång.



Maths Nilsson

16. Köpte två Bugatti med speciallack för över 80 miljoner kronor.

PUBLICERAT 01/05/2022 AV MATHS NILSSON.

Här är bilköparen som inte nöjde sig med en vanlig bil. I stället tog ägaren två Bugatti Chiron med speciallack som tog fem veckor att göra. Prislappen: Cirka 80 miljoner kronor.



Kanske var det rädslan att möta en likadan Bugatti på gatan som fick den här köparen att specialbeställa sina två nya bilar med en lack som tog fem veckor att göra. Den ena bilen som är en Chiron Super Sport kallas Vagues de Lumière, vilket betyder vågor av ljus på franska. Den är målad i en kaliforniablå bottenlack med orange ränder. Snyggt? Nja, kanske inte.

Då är den andra bilen mer smakfull, även om den också är randig. Karossen på denna Chiron Pur Sport är i synligt blått kolfiber, ovanpå finns svarta ränder som ska efterlikna hur ljuset och skuggan spelar över karossen. Enbart bilarna går på en bra bit över 70 miljoner kronor, och speciallacken lär ha kostat åtminstone tio miljoner kronor att döma efter vad liknande lackjobb kostat tidigare hos Bugatti. Det tog Bugatti fem veckor att färdigställa varje bil.



Maths Nilsson



17. Mercedes eldrivna lastbil premiärkör från Södertälje till Malmö.

Skriven av Kristofer Rask 2022-04-29.

I början av veckan anlände det första exemplaret av ellastbilen Mercedes eActros 300 till Sverige. Premiärturen gick från Södertälje till Malmö, en resa på 60 mil.



Mercedes eActros finns i två räckviddsutföranden. En variant med tre batterier på vardera 112 kWh och en räckvidd på 30 mil. Varianten med fyra batterier har en räckvidd på 40 mil.

Det var den förstnämnda varianten med den mindre batterikonfigurationen och en räckvidd på 30 mil som kom till Sverige. Under resan visade sig däremot att räckvidden var längre än uppskattat.

– Den kom ju med bara några procents laddning från båten, så det första vi gjorde var att ladda den på en publik snabbbladdare i Södertälje. Mitt bland alla personbilar, säger Mikael Ekelund som var en av chauffören.

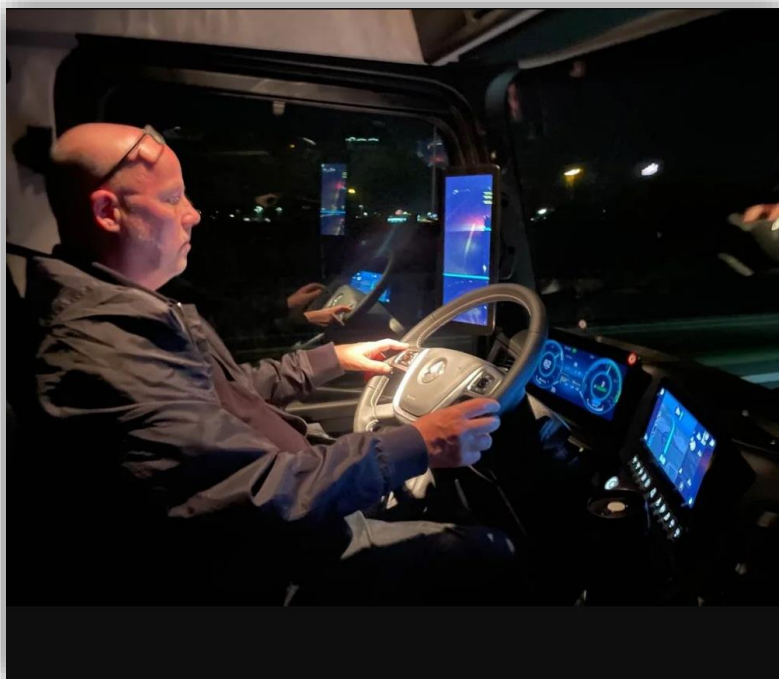
Den första laddningen gav en effekt på upp till 170 kW och det tog ungefär 90 minuter att ladda upp den till 85 procent.

– Det var en nästan magisk känsla att köra iväg. Det är så tyst att man kan viska till varandra medan man kör. Bilen bara smyger iväg och den accelererar på ett häftigt sätt, berättar Mikael.

Längre räckvidd än väntad

När lastbilen kommit ut på motorvägarna höjdes den beräknade räckvidden till 42 mil. Efter halva sträckan vara förbrukningen ner till 75 kWh/100 km. Lastbilen körde visserligen med ett tomt chassi.

– Vi höll 82 km/tim hela tiden där det gick och använde den intelligenta farthållaren PPC. Vi ville verkligen se hur lågt vi kunde hålla förbrukningen, berättar Mikael.



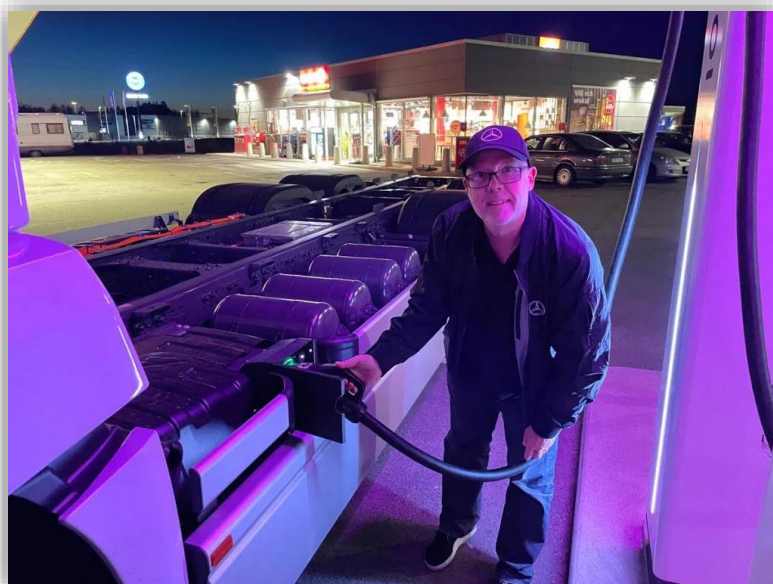
Det första laddstoppet efter starten i Södertälje var i Mantorp. Här tog det ungefär en timme att ladda upp till 90 procent. Det var tillräckligt för att ta sig hela vägen till Malmö, men för säkerhets skull toppade förarna upp till 86 procent i Värnamo.

– Vi laddade på vanliga Ionity-snabbladdare och det var inga som helst problem att få plats. Vi hade full fart på laddningen med 160–170 kW hela tiden. Men nog fick vi en hel del blickar, säger Mikael.

När lastbilen nått målet i Malmö fanns det energi kvar i batterierna till ytterligare 14 mil och förbrukningen för hela sträckan slutade på på 75,5 kWh/100 km.

– Upplevelsen var mäktig. Både känslan av lastbilen men också att vara först med att göra detta. Och att känna att även om det är en distributionsbil så går det faktiskt att köra Malmö – Stockholm utan några problem, fortsätter Mikael.

– Vi tog två laddstopp på en timme vardera och det är bara en dryg timme mer paus än vad lagen kräver. Hade vi laddat fullt innan avresa och haft en laddplats på halva vägen så hade det gått med en enda paus. Kollar man ekonomin så är det också helt galet bra, avslutar Mikael.





Mercedes visar tung lastbil som drivs på el.
Med räckvidd på 40 mil.



Carwow kör Mercedes tunga eldrivna lastbil eActros.
Verkar lättkörd.



Det här är Mercedes nya vätgasdrivna lastbil.
Ska ha en räckvidd på 100 mil.

Klassiker

18. Mazdas wankelraket!

Publicerad 2022-05-09 14:27 (uppdaterad 2022-05-09 14:49). Text Carl Legelius.

Snygg, tekniskt spännande och prisvärd blev den en supersuccé i USA och banade väg för märket. I övriga världen var det många som missade den – det är det hög tid att rätta till!



Varvräknarnålen klättrar snabbt uppåt och den ilska bisvärmen som vaknade redan vid tomgång blir allt argare. Motorörat säger att det börjar bli dags att tänka på nästa växel men jag håller i några sekunder till och när 4 000 r/min passeras belönas jag med en liten extra skjuts som håller i sig tills en varningssignal börjar ljuda vid 6 500 r/min.

Det är lätt att få för sig att Mazda succéartade lansering av folksportisen MX-5 i Chicago 1989 kom från ingenstans men faktum är att företaget redan hade gediget ett sportvagns-arv. I mars 1978 drog man täcket av den nya RX-7. Då hade Mazda redan serieproducerat bilar med rotationsmotorer i över tio år och man närmade sig med stormsteg en miljon producerade enheter.

Mazda RX-7 låg helt rätt i tiden, designchefen Matasaburo Maeda hade lyckats med företagets ambition att skapa en form som gick hem i alla länder. Den låga, hala karossen med halvkombilucka i glas hade ett slimmigt luftmotstånd och uppfällbara strålkastare. Parallellerna till Porsche 924 som debuterat två år tidigare var svåra att inte dra men Mazdan var nättare i anslaget och den spännande tekniken tilltalade entusiasterna.

Enda motoralternativet var en tvåskivig wankelmotor som hämtats från RX-3, här gav den 100 hk vid 6 000 r/min. För att hålla kostnaderna och därmed försäljningspriset nere satt det en stel axel med trumbromsar bak och i basmodellen var lådan fyrväxlad.

Med den kompakta motorn placerad i höjd med framaxeln är viktfördelningen i det närmaste idealisk, i alla fall med full tank. Det känns att bilen är lätt i fronten och det är enkelt att hitta rätt linje även om styrningen kunde ha varit lite mer direkt.



Varvtalsvarnaren sjunger allt oftare ju längre dagen går men det är inget att oroa sig för, Mazda uppmanade tvärtom sina kunder att varva mycket för att hålla motorn i trim. Den klarar betydligt mer än de 7 000 r/min som den är begränsad till. Ett längre reportage om Mazda RX-7 finns i Klassiker nr 4/2022.



19. BMW 2800 CS var både vacker, slimmad och atletisk.

Publicerad 2022-05-09 kl 6:30. Text Stefan Wulff.

BMW:s hajnosade 1970-talscoupéer är vansinnigt vackra bilar med matchande atletiska prestanda.



BMW hade i 1960-talets början fått rejäl fart på sin försäljning. När kupén 2000 CS släpptes i juni 1965 var succén omedelbar. Bilen baserades på mellanklass-sedanen BMW 2000 vars koncept "Die neue Klasse" introducerats redan 1962. CS hade dock ett klart flottare linjespel med slank och slimmad kaross, krönt av en luftig takkonstruktion – en elegant hardtop.

Det minimala taket balanserade på de mest gracila takstolpar bilvärlden dittills skådat. Puristerna ansåg dock att fronten med lyktorna löpandes runt hörnen skämde bilen. Detta rättades till inför 1969 när 2800 CS med den saltare versionen av hajnosan sågs blicka in i det tuffare 1970-talet. Att samtidigt installera mer kompetenta motorer blev ett naturligt val – och ett lyckokast.

Beteckningen på bakstammen visar litervolymen och 2800 gav 170 hk. 3,0 CS som kom 1971 med dubbla Zenithförgasare fick 180 hk och med elektronisk insprutning steg effekten till 200 hk i 3,0 CSi. CSL hade stora delar av karossen i lättmetall och var 100 kg lättare, avsedd för tävlingsbanan.

BMW hade kommit långt i utvecklingen av sina raka sexor. De drog förhållandevis lite bensin och hade en fantastiskt mjuk gång vid normal körning. När de pressades ändrades karaktären till något som mer påminde om en besatt demon.

Inredningen är av det lyxigare slaget med en skön exakthet i reglage och material. Mycket trä men också krom präglar instrumentpanel och inredningsdetaljer. Ratten är stor och tunn och skymmer inget av den vackra instrumenteringen. Mittkonsolen är stadigt bred och inredningen symmetrisk. Det sistnämnda blir en inbjudande gest åt passageraren om en smula delaktighet i körningen.



Sobert 1960-tal möter coolt 1970-tal.

2800 CS tillverkades mellan december 1968 och april 1971 innan den ersattes av ännu vassare 3,0 CS och CSi som fanns fram till 1975 då 6-serien introducerades. Den lättade CSL – Coupé Sport Leichtbau – kom också 1971. Den tillverkades i drygt 1 200 exemplar och många hårdkördes på bana.



Separata stolar även i baksätet med benutrymme som åtminstone räcker upp till tonåren.



BMW 2800 CS 1970

Nypris: 54 000 kronor.

Motor: Rak sexcylindrig, en överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. Dubbla tvåportsförgasare. Vattenkylning. Volym 2 788 cm³. Max effekt 170 hk DIN vid 6 000 r/min. Max vridmoment 235 Nm vid 3 700 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda alt. tre-steps automat. Golvspak.

Mått: L 470/B 167/H 137 cm. Axelavstånd 263 cm.

Fjädring/hjulställ: Fram McPhersonben, bak individuell med triangelstag och skruvfjädring. Teleskopstötdämpare fram och bak.

Bromsar: Skivbromsar fram, trummor bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 206 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 9,0 s.

Förbrukning: 1,1 l/mil.

LIVSCYKELN

1965 I juni presenteras föregångaren 2000 C. Med tvålitersfyran på 100 hk klart undermotoriserad. CS-versionen har dubbla Solexförgasare och ytterligare 20 hk.

1968 I december börjar serietillverkningen av 2800 CS. Med en rak sexa på 170 hk lever bilen upp. Samtidigt ändras fronten som tidigare fått kritik. 2800 CS är det snabbaste BMW dittills serietillverkat.

1971 Tillverkningen av BMW 2800 CS läggs ner i april 1971. 3,0 CS heter efterträdaren. Den har en uppborrad förgasarmotor på 180 hk och en toppfart på 213 km/tim. Nu finns även 3,0 CSI med insprutning från Bosch och 200 hk. 3,0 CSL släpps samma år och är 100 kg lättare. Olika tävlingsversioner av CSL byggs också, med skärmbreddare och vinge bak.

1974 En lite enklare version döps till 2,5 CS och säljs som årsmodell 1975–76. Den blir ingen succé.

1975 Produktionen av E9-coupén läggs ner, totalt byggs drygt 30 000 exemplar. I mars presenteras efterträdaren 6-serien med helt ny kaross.

20. Max Verstappen vann Miami Grand Prix.

Av: Anna Andersson.

PUBLICERAD: 08 MAJ 2022 KL. 23.14.

Charles Leclerc hade pole position men Max Verstappen gjorde allt rätt. Han tog segern i Miami GP och närmar sig Charles Leclerc i kampen om VM-titeln. – Vilken comeback, jublar Verstappen.



FILM: <https://apv-static.minute.ly/videos/v-ef5e8b44-9db9-4567-2118876-a5a3-7013995ce170-s0.28-5.84l.mp4>.

Charles Leclerc tog starten av Miami GP från pole position, men redan på det nionde varvet fick han problem med slitaget på höger framdäck och Max Verstappen kunde smita förbi med hjälp av DRS.

Leclerc försökte sedan göra en undercut och gå in i depå tidigare än Verstappen, men det draget lyckades inte alls. Istället för att tjäna tid, så förlorade han tid och Verstappen kunde hålla greppet om ledningen.

Ingenting kunde hota den regerande möstaren - innan säkerhetsbilen kom ut på banan sedan McLarens Lando Norris kolliderat med Pierre Gasly, AlphaTauri.

Därefter samlades fältet samman och Charles Leclerc fick en ny chans att utmana om segern under racets avslutande varv.

– Jag trodde att jag skulle kunna ta honom där, men hans bil var lite bättre, säger Charles Leclerc efter loppet.

– Detta var ett fysiskt väldigt tufft lopp och jag hade problem med mediumdäcken under den första stinten. Det påverkade hela vårt race. Jag trivdes mycket bättre på de hårda däckerna i slutet av racet, men det räckte inte.

Tredje segern för Verstappen 2022

Max Verstappen, som hade en tuff fredag där bilen drabbades av tekniska problem vilket gjorde att han förlorade mycket av förberedelsestiden på banan, tog sin tredje seger för säsongen. Han körde dessutom det snabbaste varvet, vilket gör att han nu är 19 poäng efter Charles Leclerc, Ferrari, i kampen om VM.

– Det var ett otroligt GP, väldigt fysiskt tufft och det var väldigt spännande ända in till målgång. Jag är otroligt nöjd med den här segern, säger Verstappen.

Han har gått i mål vid tre tillfällen i år, och vunnit varje gång. Leclerc, som slutade tvåa, leder fortfarande VM, men har inte vunnit sedan säsongens tredje deltävling i Australien. Carlos Sainz, Ferrari, slutade trea, Sergio Perez, Red Bull, fyra och Mercedes George Russell använde sig av en smart taktik och körde upp sig från plats tolv i kvalet till plats fem.

SLUT