



Citroen Berliner 15CV 1938-56.

1. Nytt rekord för Volvo Cars.
2. Nybildade Stellantis gör miljardvinst.
3. Brabus vässar Mercedes-AMG GLE 63 S Coupé till 800 hk.
4. Mini Cooper S med V8-motor.
5. Prototypen till Bugatti Veyron Grand Sport restaurerad.
6. Däck till elbil kostar skjortan.
7. Laddstolpe dold i trottoar testas i London.
8. Elbilar är miljövänligare än fossildrivna bilar.
9. Tuatara slog inte hastighetsrekord.
10. Squad är en liten eldriven mopedbil.
11. Över 40 procent vill köpa elektrifierat.
12. Fredagsfilmen.
13. Modellen som räddade Jaguar från kollaps.
14. Quiz: Vad kan du om de svenska sportbilarna?
15. Quiz: Traktorkollen.
16. 100 år sedan Bentleys första racingseger.
17. Audi RS Q e-tron kör Dakarrallyt 2022.
18. Sebastian Vettel diskas.
19. Ferrari: Låt Mercedes betala!



1. Nytt rekord för Volvo Cars – bästa halvåret någonsin.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-07-23, 09:52.

Försäljningen ökade med 41 procent.



Det råder en stor halvledarbrist i världen, något som påverkat bilindustrin mycket det senaste året. Volvo Car har [exempelvis haft produktionsstopp i Torslanda](#).

Trots detta noterar flera tillverkare rekordresultat. Tesla byggde och levererade 200.000 bilar under årets andra kvartal, [vilket var en ny rekordnotering](#).

Och när Volvo Cars nu släpper sin halvårsrapport för 2021 kan vi konstatera ytterligare ett rekordresultat – faktiskt det bästa halvåret i företagets 94-åriga historia.

Jämfört med förra året ökade försäljningen med 41 procent. Den stora ökningen beror till viss del på dämpade försäljningen som pandemin orsakade. Men om man jämför med det för Volvo Cars del goda året 2019, så ökade försäljningen i år med 11,7 procent.

Under året som gått har man sålt omkring 775.000 bilar, nära det mål på 800.000 bilar som sattes för 10 år sedan.

– Företaget fortsatte att växa starkt trots den brist på halvledare som påverkat hela branschen, men – vilket är ännu viktigare – vi visade också att vi har en ledande position inom den pågående omställningen av bilindustrin, säger Håkan Samuelsson, Volvo Cars koncernchef.

Från 2030 ska Volvo Cars bara erbjuda elbilar till försäljning. Precis samma målsättning som [Mercedes-Benz aviserade igår](#).



Stopp i Torslandaverken – på grund av chipbrist.



Teslas milstolpe: Över 200.000 levererade bilar under andra kvartalet.



Video: Första intrycken av Volvo C40!



Volvo Concept Recharge visar designen för Volvos kommande elbilar.



Patrik Lundin

2. Nybildade Stellantis gör miljardvinst.

Publicerad 2021-08-03 kl 10:55 (uppdaterad 2021-08-03 kl 10:59).

Det fransk-amerikanska jätteföretaget gör ett starkt första halvår.



Stellantis redovisar i sin första halvårsrapport en nettovinst på 5,8 miljarder euro, motsvarande drygt 59 miljarder kronor.

Resultaten är bättre än väntat och gör att biljätten nu höjer sina vinstprognoser för resten av året.

I och med att bristen på halvledare begränsat produktionstakten under året har Stellantis fokuserat mer på att bygga lyxigare och dyrare modeller med högre vinstmarginal.

[Chipbristen](#) har kostat företaget 700.000 bilar under det första halvåret och situationen kommer vara likadan under resten av året, enligt ekonomichefen Richard Palmer.

Stellantis bildades i början av 2021 efter en [sammanslagning](#) av Fiat Chrysler Automotive och PSA-gruppen, som bland annat äger Citroen och Peugeot.

Företaget har sitt huvudkontor i Amsterdam och äger varumärkena Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroen, Dodge, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Mopar, Opel, Peugeot, Ram och Vauxhall.

De kommande två åren vill de lansera elva nya elbilar och tio laddhybridmodeller.



Magnus Kvandal



Vätgashybrider på ingång: "Bästa av två världar".



Stellantis i samarbete med Iphonetillverkare.



Grönt ljus för jätteaffären – kör om Renault.



Stellantis säger upp bilhandlarna – ska sälja på internet.



Nu vill Stellantis bli "bäst i klassen" på elbilar.



3. Brabus vässar Mercedes-AMG GLE 63 S Coupé till 800 hk.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-07-23, 11:40.

Brabus 800 SUV Coupe ska klara 0 – 100 km/h-sprinten på 3,4 sekunder.



Tyska Mercedes-trimmarna Brabus är i farten igen. Ungefär samtidigt som deras moderbolag Mercedes-Benz [avslöjade att de ska bli helt elektriska 2030](#) passade man på att rulla ut ännu en kolfiberstinn, vrålsnabb modell: Brabus 800 SUV Coupe.

Som siffran i namnet skvallrar om rör det sig om en 800 hästkrafter och 1000 newtonmeter stark version av Mercedes-AMG GLE 63 S Coupé.



Den **4,0-liter stora M178** dubbelturbo-åttan under huven har fått behålla fabriksmodellens mildhybridsystem. Effekttökningen på 188 hk/150 Nm har åstadkommit med hjälp av Brabus egna styrdon PowerXtra och ett par nya turboaggregat med större kompressorhus och förstärkta axiallager.

Likt Brabus andra modeller går bilen även att beställa i en lite enklare 700-hästare version som bara har PowerXtra-dosan installerad.



Brabus verkar inte ha rört den 9-stegade automatlådan eller 4matic+ fyrhjulsdrieten i GLE 63 S. Dessa sänder vidare vridmomentet till de smidda, 23 (eller 24) tum stora fälgarna tillräckligt effektivt för att möjliggöra en sprint 0 – 100 km/h på 3,4 sekunder. Inte illa när tjänstevikten är drygt 2,3 ton.

I övrigt har Brabus (som vanligt) ströslat en hel del aerodynamiska kolfiberdetaljer på sin GLE coupé. Mest iögonfallande är dock den nya grillen med två väl tilltagna luftintag.

Luftfjädringen är mekaniskt oförändrad men Brabus 800 SUV Coupe sitter ändå sportigt 25 mm lägre tack vare en utbytt kontrollmodul.

Ljudbilden ska ha förbättrats med hjälp av ett nytt aktivt avgassystem med 90 mm stora ändror i titan och kolfiber. Systemet gör motorns läte argare i körläget Sport och till ett "subtilt viskande" i Comfort. När man släpper på gasen ska pysljudet från turboaggregatens dumpventiler också vara högljuddare.

Man har inte delat några pressfoton på interiören men enligt Brabus ska denna också ha uppgraderats med en kältsel i läder och Alcantara. Tillvalslistan är lång och invecklad med allt från aluminiumpedaler, nya växelpaddlar och upplysta tröskelplåtar som matchar ljuset i omgivningen.

Vad Brabus 800 SUV Coupe kostar om du kan lyckas hålla dig från att bocka i några extra tillval vet vi inte ännu. Förmodligen går den loss för mera än de drygt 300.000 euro (drygt 3 miljoner kronor) Brabus 800-versionen av vanliga GLE 63 S (utan coupétak) börjar på i Tyskland.



Wiggo Björck



Nya Brabus 800 Adventure XLP gör dig ostopparbar.



Mercedes GLE Coupé officiell – märkets åttonde suv.



Brabus 800 Black Ops – ännu en grym G-wagen.



Brabus Rocket 900 – vrålsnabb superlyx med 900 hk V12.



4. Mini Cooper S med V8-motor – förvandlas till en raket.

Anders Nilsson.

2021-07-22.

Mer än 300 hästkrafter per ton.



Mini Coopern med V8-motorn, Vinin.

En trimningsfirma i Storbritannien har skapat en liten raket i form av en Mini Cooper som får en minst sagt potent motor under huven.

[Mini](#) är en trevlig liten bil som uppskattades av [Bytbils Åsa Wallenrud när hon testade en Mini Clubman JCW](#). Men tänk om du kan få ännu mer kraft om du byter ut motorn mot något ännu mer potent?

Det är exakt vad den brittisk trimningsfirman Powerflex har gjort med en [Mini Cooper S](#). Det tog dem fyra år att sätta dit en fyraliters V8-motor i den lilla bilen.

LÄS MER: [Mini blir renodlat elbilmärke 2030.](#)

Powerflex har döpt den färdiga produkten till Vini och bilen är tillåten att köras på vanliga gator. De tog en 414 hästkrafter stark S65 V8-motor från en E90 [BMW M3](#) där kraften går genom en sjuväxlad dubbelkopplingslåda från [BMW](#) och placerade den i Minin.



Tittar man på exteriören så finns det glimtar om att den kanske är lite större än normalt. Motorhuven har vuxit, men det är framförallt inuti som de största förändringar är. Hela golvpanelen och skottet modifierats, en skräddarsydd rullbur sattes in och även stag från MacPherson byggdes. Motorn, växellådan och bakdiffen monteras sedan på hjälpramar från en [Subaru Impreza](#) WRX STI.

Bilen har Forged R Motorsport-hjul från Braid, samt bromsar från Alcon. Dämparna går att justera på tre sätt, tillverkade av Bilstein och Bränsletanken är på 90 liter. Slutvikten landar på 1 300 kilo, men trots detta så kommer effekten ändå vara mer än 300 hästkrafter per ton, så kommer det vara en liten raket som åker runt.



Relaterade artiklar:



Ägarnas röster: 10 mest pålitliga suv:arna.



Audi RS Q8 med 918 hästkrafter – Manhart RQ 900.



Video: Bytbil testar Mini Clubman JCW.



"Årets fynd - en Volvo 740 för 2 200 kr".



5. Prototypen till Bugatti Veyron Grand Sport restaurerad. Nytt program.

Av Anders Nilsson.

Publicerad 2021-07-22.

Programet lanserades förra året • Certifiering inför framtiden.



Prototypen till Bugatti Veyron Gran Sport.

Bugatti har ett relativt nylanserat program som restaurerar olika bilar från den franska biltillverkaren. Nu har första resultatet visats upp.

Bugatti har visat upp den första moderna bilen som har restaurerats och certifierats via den franska biltillverkarens La Maison Pur Sang-program.

Och det är inte vilket exemplar som helst som restaurerats, utan det är prototypen till Bugatti Veyron Grand Sport som debuterade vid Pebble Beach Concours d'Elegance 2008. Den är lackerad i vit metallic silver och har en interiör i cognacbrun läder.

Bilen köptes tillbaka av Bugatti förra året och plockades sedan isär för att identifiera alla delar som använts. De skulle även restaurera eventuella dåliga bildelar. Flera karosspaneler byttes ut, så även vissa aluminiumdelar, och även lädret byttes ut. När allt arbete var klart så köptes bilen av en ny samlare relativt snabbt uppger Bugatti.

La Maison Pur Sang-programmet drivs från Molsheim i Frankrike (biltillverkarens huvudkontor) och lanserades förra året. Målet är att tillhandahålla både befintliga och framtida potentiella ägare med en detaljerad historik över sina bilar.



Som du vet är bilens historik väldigt viktig för bilsamlare, speciellt om bilarna har använts som tävlingsbilar, eller om de har ägts av kändisar, vilket är nästan fallet för alla Bugattis. Arbetsteamet kan både spåra bilens historik, även bestämma äktheten hos alla Bugattimodeller och delar, oavsett hur gamla de är.

Programmet erbjuder också en restaurering, samt en uppgraderingstjänst där enbart officiella delar används. På så sätt kommer inte bilens certifiering påverkas.

LÄS ÄVEN: [Klart: Rimac tar över Bugatti tillsammans med Porsche](#)



Relaterade artiklar:



Prototyp av Bugatti EB 110 GT säljs.



Bugattis superbil börjar ta form.



Porsche investerar i Rimac – sammanslagning med Bugatti nära?



Bugatti La Voiture Noire – värd 18,9 miljoner dollar.

6. Däck till elbil kostar skjortan.

PUBLICERAD: 20 JUL 2021, KL 18:54. **TEXT LINUS PRÖJTZ.**

Tunga elbilar kräver stora hjul och däck med högt belastningsindex för att få ekvationen att gå ihop. Men ekvationen brister kapitalt vad gäller kronor och ören – däcken blir svindyra.



19-tummare som standard? Det blir dyrt vid däckskifte. Riktigt dyrt.

Ska däck till elbilar bli dyrare bara för att de ska sitta på en tung bil, trots att de är byggda för lägre toppfart? Stora fälgar gör att det borde gå åt mindre mängd råmaterial vid däck-tillverkningen – trots det sticker priset för den här typen av däck uppåt rejält. Varför?

Frågorna är ytterst förbryllande, men detta är verklighet inom däck- och fordonsindustrin just nu. Men viktigast av allt – det drabbar dig som konsument då däck kostar skjortan. Normalt sett blir däcken billigare ju lägre toppfart de är godkända för (hastighetsindex), men inte när det gäller däck till elbilar.

Den höga tjänstevikten hos elbilar gör att däckdimensionen måste bli större – helt beroende på att mindre dimensioner än så länge inte klarar av tyngden från fordonen i fråga. Därför har majoriteten av elbilarna tagit ett rejält kliv uppåt i dimension.

[Skoda Enyaq iV 80](#) standardutrustas med dimension 235/55 R19 fram och 255/50 R19 bak, dimensioner som för bara några år sedan var otänkbara till en vanlig familjebil. Räkna med minst 12 000 kronor för en ny uppsättning däck, monterat och klart. Vilket kan jämföras med runt 5 000-6 000 kronor för likvärdig omgång premiumdäck i standarddimension till exempelvis en [Skoda Superb](#).

[Vid test av Volkswagen ID.4 1St Max](#) noterade vi ännu mer extrema dimensioner, 235/45 R21 fram och 255/40 R21 bak. Räkna med från 15 000 kronor för en ny omgång däck.

Alla däck har ett angivet hastighetsindex. Det talar om vilken maxhastighet som däcket är konstruerat för, något som för de allra flesta av oss bara blir en teoretisk siffra. Men regler är regler och reglerna säger att bilen måste vara utrustad med däck vars hastighetsindex klarar bilens konstruktiva toppfart.

Däckstorlekar likt de till testade [Volkswagen ID.4 1St Max](#) fanns tills alldeles nyligen bara i hastighetsklasser för toppfart runt 300 km/h – vilket blir lätt parodiskt då [Volkswagen ID.4](#) har toppfart på 160 km/h. Men detta har däckindustrin rått bot på och levererar nu däck med hastighetsklass T vilket innebär att de är godkända för 190 km/h, trots den stora dimensionen.

Hastighetsklasser däck

Q max 160 km/h

R max 170 km/h

S max 180 km/h

T max 190 km/h

H max 210 km/h

V max 240 km/h

W max 270 km/h

Y max 300 km/h

ZR över 240 km/h

ZR+Y över 300 km/h

Historiskt sett har lägre hastighetsklass alltid inneburit lägre pris och det är här det släpar efter. För trots att de nya däcken har betydligt lägre hastighetsklass så kostar de skjortan – minst lika mycket som för däck som klarar 300 km/h.

Varför däcken är så dyra är ett mysterium. För inte kan det väl vara så att konsumenten ska behöva betala runt 2 000 kronor per däck för att täcka däcktillverkarnas utvecklingskostnader? När vi väger olika däckdimensioner så blir det tydligt att materialåtgången är långt ifrån kraftigt varierande. Ett 225/50 R17-däck, en av de vanligaste dimensionerna för mellanklassbilar under de senaste tre åren, väger runt 9,5 kg och ett 235/30 R20-däck 9,8 kg. En grov uppskattning säger att ett 255/40 R21-däck, som på Volkswagen ID.4, väger 11,5 kg. I runda slängar 20 procent tyngre, men runt 150 procent dyrare – eller mer.

Däckdimension från A till Ö

Låt oss ta 255/40 R21 som en exempeldimension, där 255 anger hur brett däcket är i millimeter räknat. Talet 40 anger hur hög däcksidan är, i procent räknat av däckbredden. Bokstaven R betyder att det handlar om ett radialdäck, vilket är den enda konstruktionstypen för personbilsdäck i dag. Talet 21 anger i tum räknat att däcket är avsett att monteras på en 21-tumsfälg, det vill säga den diameter som fälgen har.

Sedan har vi belastningsindex och hastighetsklass (se tabell tidigare i artikeln). Efter dimensionen står det två eller tre siffror och en bokstav, exempelvis 107T. Talen är en kod för hur mycket belastning som däcket får bära i kilo, vilket i det här fallet innebär att däcket får belastas med upp till 975 kg.

Byter du däck ska du inte ha ett lägre index än vad som står i registreringsbeviset. Bokstaven T anger vilken hastighetsklass som däcket har, separat lista över de olika hastighetsklasserna hittar du här intill. Du måste ha sommardäck med hastighetsklass som klarar den så kallade konstruktiva toppfarten som din bil har. På vinterdäck räcker hastighetsklass Q (160 km/h).

7. Laddstolpe dold i trottoar testas i London.

PUBLICERAD: 03 AUG 2021, KL 08:59.

TEXT ROBIN TÖRNROS.

Nu börjar laddstolpar integrerade i trottoaren att testas i London. Kan komma att underlätta laddning av bilen i stadsmiljöer.



FILM: <https://youtu.be/vPfHNg675wQ>.

Om du bort i stadsmiljö och inte har någon egen parkeringsplats där det går att ladda kan det bli ett problem att äga en elbil eller laddhybrid. Men kanske kan det komma att underlättas framöver med system liknande detta som just nu börjar testas i London.

Systemet är utvecklat av det skotska företaget Trojan Energy och själva laddplatserna sitter dolda i trottoaren, vilket gör att el- eller laddhybridbilar helt enkelt kan parkera längs gatan och koppla in sig på någon av laddpunkterna som sitter med fem meters mellanrum.

Tyvärr är det inte riktigt så enkelt som det låter i nuläget då systemet kräver att du har en egen adapter, kallad lans, som företaget tillhandahåller. Den låses fast i uttaget med en app i telefonen och sen slänger du in den i bilen när du laddat klart.

I nuläget finns endast fem av dessa laddpunkter installerade i London-delen Brent men tills nästa år siktar Trojan Energy på att ha installerat 150 laddpunkter i både Brent och Camden.



8. Elbilar är miljövänligare än fossildrivna bilar.

AV HUGO ENGSTRÖM ONSDAG 21 JUL 2021 KL 19:00.

66–69 procent bättre under sin livstid.



Något man ibland kan höra från vissa är att elbilar släpper ut mer eller lika mycket växthusgaser totalt än en fossildriven bil, beroende på om bilen drivs med förnybar energi eller inte. En ny studie menar nu att detta inte stämmer. Detta ska gälla oavsett om bilen exempelvis körs och laddas i Europa, som har relativt stor andel förnybar energi, eller Indien som främst förlitar sig på kolkraft. Enligt studien ska utsläppen för en elbil i Europa jämfört med en fossildriven bil vara 66–69 procent lägre under bilens livstid, i USA 60–68 procent, i Kina 37–45 procent och i Indien 19–34 procent.

Georg Bieke, forskare hos det icke-vinstdrivande International Council on Clean Transportation (ICCT), som bedrivit studien säger: Vi har mycket lobbyarbete från delar av fordonindustrin som säger att elbilar inte är så mycket bättre om man tar hänsyn till elproduktionen och batteriproduktionen. Vi ville undersöka detta och se om dessa argument är sanna ...

We have a lot of lobby work from parts of the automotive industry saying that electric vehicles are not that much better if you take into account the electricity production and the battery production. We wanted to look into this and see whether these arguments are true...

Studien har beräknat hur stora utsläppen är för mellanstora elbilar som registrerats 2021 i antingen Indien, USA, Kina eller Europa. Dessa länder ska utgöra 70% av alla nyregistrerade bilar globalt. De ska även representera försäljningen av bilmodeller i andra länder. Studien räknar också med att bilarna kommer att användas i 18 år.

9. SSC erkänner: Tuatara slog inte hastighetsrekord.

PUBLICERAD: 22 JUL 2021, KL 19:45. **TEXT** TIM DAHLBACKA.

Efter många om och men bekräftar nu SSC i ett inlägg på Instagram att man inte har kommit upp i 533 km/h med Tuatara som man tidigare hävdade. Nu tar man ny sats för att försöka slå hastighetsrekordet ”på riktigt”.



Det var i oktober 2020 som SSC North America skapade stora rubriker i bilvärlden med påståendet om att företagets nya supersportbil [Tuatara](#) slagit nytt världsrekord för högsta hastighet för produktionsbilar. Enligt SSC skulle bilen då ha kommit upp i 509 km/h i snitt över två körningar och [nått en topphastighet på hisnande 533 km/h](#) i den ena riktningen.

Det tog dock inte länge innan [rekordet började ifrågasättas rejält](#). Bland annat av youtubern Shmee150 som menade att Tuataras mätinstrument synkar felaktigt och att bilen egentligen färdades mycket långsammare än vad som uppgavs av SSC. Bilen togs dock i försvar av företagets vd Jerod Shelby som hävdade att mätningarna hade gått korrekt till och att officiella kontrollanter fanns på plats när rekordet slogs.

En tid senare var Shelby i farten igen och efter att ha granskat videomaterialet på nytt oroad nu även han sig för att data från GPS och video inte stämde överens och meddelade att [Tuatara skulle göra om rekordförsöket på nytt](#). Det kom dock inget erkännande om att rekordet inte skulle vara giltigt.

Förrän nu. I ett inlägg på Instagram, se nedan, konstaterar företaget att man inte nått upp till 533 km/h med Tuatara och inte nog med det – man nådde inte ens upp i tillräcklig fart för att spränga den åtråvärda 300 mph-barriären (483 km/h). SSC meddelar att man nu kraftsamlar för att först och främst komma upp i 483 km/h, denna gång officiellt och utan frågetecken.

Hur det blir med eventuella rekordförsök återstår att se.

10. Squad är en liten eldriven mopedbil.

AV WILLE WILHELMSSON 2021-07-22 KL 09:00.

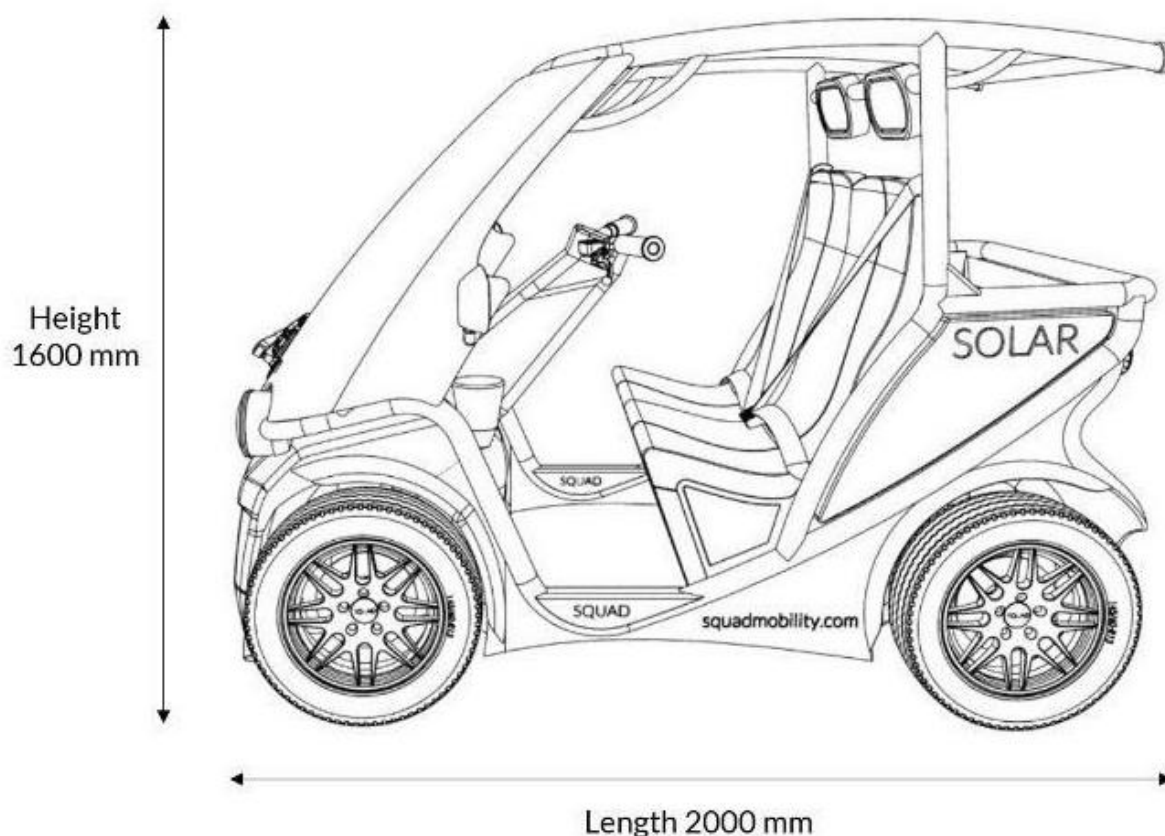
Laddas upp med inbyggda solceller.



Det nederländska företaget Squad Mobility har tagit fram en liten mopedbil vars batteri går att ladda upp via fordonets inbyggda solcellspaneler.

Bilen kallas för Squad och har plats för två personer. Den har en topphastighet på 45 km/h och en räckvidd på 100 km. Enligt Squad Mobility så kan de inbyggda solcellspanelerna ladda upp bilen så att den kan ta sig cirka 20 km om dagen enbart med hjälp av solkraft. Skulle man behöva färdas längre så kan batteriet laddas upp via ett traditionellt eluttag.

Squad är tänkt att börja säljas nästa år och priserna börjar på 5750 euro exklusive moms.



11. Ny studie: Över 40 procent vill köpa elektrifierat.

PUBLICERAD: 22 JUL 2021, KL 13:09.

TEXT TIM DAHLBACKA.

I en ny undersökning konstaterar man att fyra av tio personer kan tänka sig en elektrifierad bil som sitt nästa bilköp. Det är en ökning med elva procent från fjolåret.



Är försäljningsboomen för elbilar till sist här nu? Det frågar sig folket på Ernest & Young (EY) efter att deras senaste kundundersökning – EY Mobility Lens Consumer Index – indikerar ett stigande intresse för produkterna, vilket överensstämmer med [resultat från tidigare undersökningar](#). Studien, som sträcker sig över 13 internationella marknader, noterar några av de största förändringarna i kundbeteende någonsin.

Siffrorna visar att 41 procent av de tillfrågade som planerar ett nytt bilköp funderar på att köpa elektrifierat – för 66 procent av dessa kan det dessutom vara aktuellt inom det närmaste året, vilket representerar en ökning på elva procent jämfört med i fjol. Än mer anmärkningsvärt är att den största orsaken till elbilsfunderingarna, i samtliga åldersgrupper, för första gången listas som oro för klimatet.

EY förklarar det tilltagande intresset som en effekt av coronapandemin. När miljontals människor arbetat hemifrån och därmed spenderat mer tid i sina lokalområden och upptäckt tjusningen med renare luft och lägre utsläppsnivåer har pandemin bidragit till en mer miljömedveten inställning hos bilköparna, menar EY.



Man får stöd av undersökningssiffrorna som visar att bland de 78 procent som kan tänka sig köpa elektrifierat har pandemin bidragit till en ökad miljömedvetenhet, vilket nu reflekteras i ett intresse i att köpa mer hållbara fordon. Andra förklaringar skulle kunna röra [statliga subventioner och dess effekt på elbilsmarknaden](#).

I Sverige är intresset något högre än genomsnittet då 48 procent överväger att köpa elektrifierat nästa gång. Av de undersökta marknaderna är engagemanget högst i Italien med hela 63 procent sugna på elektrifierat och lägst i Australien där endast 17 procent kan tänka sig att göra nästa bilköp elektrifierat.

Man menar att det här är första gången som kunders oro för hållbarhet visar sig i verklig aktion med köpare nu beredda att göra slag i saken. EY är övertygade om att efterfrågan för alla typer av bilar kommer öka efter pandemin och att utmaningen för generalagenter och återförsäljare nu blir att kapitalisera på kundintresset för elektrifierade bilar.

Detta då hälften av de tillfrågade svarade att de avser att köpa en ny bil, ny eller begagnad, inom en snar framtid, vilket är en höjning med 17 procent från fjolåret. En tredjedel av de som kan tänka sig köpa bil äger ingen i dagsläget, även det en ökning med sju procent från i fjol. Det är främst rena elbilar som är på uppgång – 42 procent skulle föredra en ren el- eller vätgasbil, vilket är tolv procent mer än i fjol.

För och emot elbil

Undersökningen listar de fem vanligaste sakerna som motiverar kunder att köpa elbil:

1. Oro för klimatet – 49 procent
2. Subventioner – 29 procent
3. Räckvidd på el – 28 procent
3. Laddningsinfrastruktur – 28 procent
5. Ägandekostnad – 26 procent.

Undersökningen listar även de fem vanligaste orsakerna till varför man avstår från köp:

1. Ägandekostnad – 50 procent
2. Räckvidd på el – 33 procent
3. Laddningsinfrastruktur – 32 procent
4. Tar för lång tid att ladda – 28 procent
5. Mer bekvämt med traditionella fordon – 27 procent

I Sverige är toppskälen detsamma, men en stor motivationsfaktor är att höjda skatter på bilar med förbränningsmotorer samtidigt som avsaknad av möjlighet till att ladda bilen hemma eller på jobbet avskräcker. Vi tycks även vara mer intresserade av prestanda än genomsnittet då många kan tänka sig att köpa elbil eftersom de har bättre prestanda än ICE-modeller och ungefär lika många kan tänka sig avstå på grund av det omvända.

Globalt kan 66 procent av alla bilköpare tänka sig att betala upp till tio procent extra för en elbil, ändå är det alltsomoftast kostnaden som står i vägen för ett köp. EY menar att detta är ett kunskapsglapp som måste minskas. Elbilar medges förvisso ha en högre engångskostnad vid köpet men har en lägre totalkostnad än ICE-fordon, skriver EY som hävdar att kunderna inte har en tillräckligt bra förståelse för innebörden av totalkostnaden.

**12. Fredagsfilmen: Erik Carlsson.**

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

13. Modellen som räddade Jaguar från kollaps.

Publicerad 2021-07-24 kl 7:23. Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Vilken sällsynt vacker och harmonisk bil är inte Jaguar XJ6 i sin första generation? Aldrig har väl en ny modell heller kommit som en så räddande ängel för sitt märke som XJ6 gjorde vid debuten i London den 26 september 1968.



*Är den världens vackraste sedanmodell?
XJ6 var i alla fall räddaren för ett svårt nedgånget Jaguar.*

Under första delen av 1960-talet var Jaguars produktion och program minst sagt "a mess". Man byggde fem modeller (E-Type, Mark II, S-Type, Daimler SP250 och Mark X) men totalt bara drygt 20 000 exemplar per år. Lönsamheten var skral, rationaliseringsgraden av produktionsdetaljer och tillverkning minimal, kvaliteten på bilarna långt från broschyrernas glans.

XJ6 sopade med sin design, sin konstruktion och sitt löfte om modernitet undan mossigheten från Jaguar. Framför allt lanserades bilen till ett pris som varken Mercedes-Benz 280 SE eller BMW 2800 kunde matcha. Jaguar med stora 4,2-motorn kostade 2 398 pund, Mercedes 3 324 pund och BMW 3 245.

Motortidningarna överträffade varandra i superlativer om komforten, köregenskaperna och elegansen, köparkön växte allt längre – och den brittiska bilindustrin drabbades som alltid de här åren av den ena strejken efter den andra.

Det ledde bland annat till att vissa kunder fick sin nya Jaguar med skäligen enkel "tagg-trådsgrill" och igenlagda ventilationsgaller fram i väntan på att de riktiga grejerna skulle dyka upp från underleverantören...



Interiören är inte så överdådig som man kan tro, träpanel finns men den är inte av det ädlaste slaget. Men det är sextiotalsnyggt med många mätare och strömbrytare. De flesta bilarna har läderklädsel.

Succén var ändå pyramidal för det hårt ansträngda Jaguar, produktionen ökade snabbt och man fick för första gången i märkets historia införa tvåskift för att möta efterfrågan.

Med lite god vilja kan man säga att XJ6 (i V12-version Serie III) levde ända in på 1990-talet. I dag är det en tilltalande hobbybil som är ganska enkel att äga och underhålla, förutsatt att man hittat rätt och förhoppningsvis rimligt rostfritt exemplar. Den klassiska XK-motorn brukar vara slitstark men kräver oljebyte var 500:e mil– och det går åt åtta liter varje gång.

Läs också: [Jaguars underliga GT-modell blev bara bättre med tiden.](#)

JAGUAR XJ6 4,2 1973.

Nypris: 50 510 kr.

Motor: Rak sexcylindrig motor med dubbla överliggande kamaxlar, två ventiler per cylinder. Dubbla SU HD8 förgasare. Vattenkylning. Volym 4 235 cm³. Max effekt 170 hk DIN vid 4 500 v/min. Max vridmoment 384 Nm vid 3 750 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Treväxlad automatlåda, golvspak.

Mått: L 485/B 177/H 137 cm. Tjänstevikt 1 770 kg.

Fjädring/hjulställ: Dubbla triangellänkar fram, bak fyrledad axel, skruvfjädrar fram och bak. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.

Styrning: Kuggstång, servo.

Bromsar: Tvåkrets, skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 200 km/tim. Acc. 0 – 100 km/tim 11,2 s.

Förbrukning: 1,54 l/mil.



LIVSCYKELN

1968 Jaguar XJ6 2,8 och 4,2 presenteras på London Motor Show.

1969 Tvillingen Daimler Sovereign kommer. Mer lyx. Mer ljudisolering. I Vanden Plas-utförande bättre lackering och vinyltak.

1972 Premiär för V12. Helaluminium och bara 40 kg tyngre än den raka sexan. Fyra Strombergförgasare, obligatorisk automatlåda och en bränsleförbrukning på omkring 2,5 liter per mil.

1973 Minsta motorn på 2,8 liter försvinner.

1974 Serie II med högre stötfångare och bredare krom i grillen.

1974 Premiär för XJ6 i coupéutförande. Trots ihärdiga försök får man aldrig riktigt till dörr- och fönstertätningar.

1975 3,4-litersversionen. Tygklädsel och 163 hk.

1975 V12 får bränsleinsprutning och något lägre förbrukning.

1977 I november läggs Coupétillverkningen ner efter att 6 505 st XJ6 och 1 873 st XJ12 byggts.

1979 Serie III presenteras – för första gången anlitas en utomstående designer, Pininfarina. Kvaliteten blev långt bättre, men först från 1982 års modell. De sista XJ6 tillverkades i maj 1987. XJ12 hängde med till 1992.



Calle Carlquist



Jaguars underliga GT-modell blev bara bättre med tiden.

Klassiker

14. Quiz: Vad kan du om de svenska sportbilarna?

Volvo P1800 och Saab Sonett är ju givna – men det har ju funnits några andra svenska sportbilar också. Hur bra koll har du på den svenska sportvagnshistorien?



[Starta quiz!](#)

15. Quiz: Traktorkollen.

Dags för ett traktorquiz! Vad kan du om åkrarnas ädla maskiner från förr?



[Starta quizet!](#)

BILSPORT

16. 100 år sedan Bentleys första racingseger.

Publicerad: 2021-05-17 17:51 Text: Johan Ringshagen.

Den 16 maj 1921 säkrade Frank Clement Bentleys allra första racingseger för den då blott två år gamla biltillverkaren. På dagen 100 år senare firades jubiléet när Bentley återvände till samma bana, Brooklands, med samma bil.



Segern i treliterskategorin var det andra loppet Bentley deltog i, och det första de fullföljde, men det blev startskottet för en lång svit med racingsegrar för Bentley. 1924 segrade Clement, i par med John Duff i Le Mans 24-timmars med en Bentley 3 Litre Sport 1924 och åren 1927-1930 dominerades loppet av Bentleys förare.

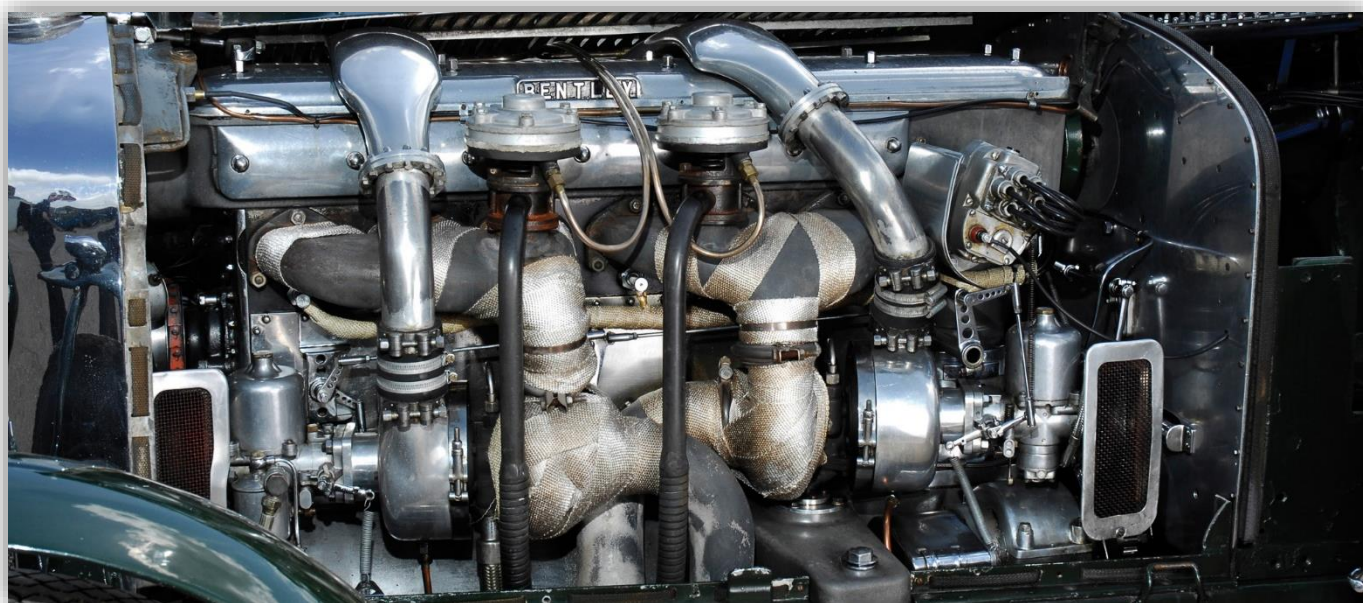


Bentley EXP2, i sitt restaurerade utförande, leder en kortege med Bentley 3-Litres genom Brooklands bankade sektion, på dagen 100 år efter märkets första historiska racingseger.



Frank Clement på Brooklands 1921 i den racepreparerade EXP2, den andra bilen Bentley någonsin byggde och den som banade väg för märkets dominans i Le Mans åren 1924 samt 1927-1930.

Under dessa mellankrigsår bygges fler än 1 600 Bentley 3-Litre. I samband med firandet av 100-årsjubileet för märkets allra första racingseger deltog inte färre än 24 sådana i en kortege på återstoden av Brookland bankade bana, ledda av EXP2, den andra bilen Bentley någonsin byggt. Den användes för fortsatta tester och utveckling och försågs med en ny kaross innan den såldes 1923. Sedan 25 år tillbaka är den renoverad till ursprungligt utförande och ingår i Bentleys samling med historiska fordon.



Bentley 3/8 Litre Sports Roadster 1924.



Bentley EXP2, i sitt restaurerade utförande, leder en kortege med Bentley 3-Litres genom Brooklands bankade sektion, på dagen 100 år efter märkets första historiska racingseger.



Johan Ringshagen

17. Audi RS Q e-tron kör Dakarrallyt 2022 med Mattias Ekström bakom ratten.

PUBLICERAD: 23 JUL 2021, KL 19:51.

TEXT MATTIAS RABE.

I dag har Audi Sport dragit skynket av den elbil med räckviddsförlängare som är tänkt att avverka Dakarrallyt 2022 med Mattias Ekström och andra ännu mer kända rallynamn bakom ratten. Här är Audi RS Q e-tron.



Audi går in med en elektriskt driven bil i Dakarrallyt vilket gör dem till första biltillverkare att göra så, dock är de inte först med elektriskt då bilen Acciona 100% EcoPowered vid 2017 års rally korsade rallyts mållinje som första elbil någonsin. Och framöver kommer det att bli mer av elektrisk vara i det långa ökenrallyt, bland GCK Motorsport håller på att utveckla en vätgasdriven bränslecellsbil för Dakarrallyt, en bil som baseras på 2018 års vinnarbil [Peugeot 3008 DKR](#).

RS Q e-tron heter Audis Dakarrallyt-bil för 2022 som alltså är en elbil med räckviddsförlängare, nästan en hybrid skulle man kunna kalla den för. Två elmotorer/generatorer (MGU) på 500 kW, vilket motsvarar 680 hästkrafter, står för framdrivningen. Elmotorerna, som är hämtade från Formel E-bilen e-tron FE07, får sin kraft från den energi som lagras i ett 370-kilos batteripack på runt 50 kWh. Inte mycket kapacitet för en tävlingsbil som ska köra upp till 80 mil per dag.



Hur ska man då klara av dagsetapperna? Placerar Ionity ut laddstolpar på lagom avstånd i den sydamerikanska öknen? Den möjligheten är helt enkelt inte möjlig, och att stå och ladda ett batteri titt som tätt har förarna av de tre bilarna inte heller tid med.

I stället har Audi valt att förlita sig på den TFSI-bensinmotor som man använder sig av i DTM-bilarna. Motorn fungerar som räckviddsförlängare, den laddar alltså batteriet under körning. En tredje MGU används för att omvandla bensinmotorns energiframställande till energi mottaglig för batteriet.

Om samtliga 680 hästkrafter kommer att användas under själva rallyt återstår att se, Dakarrallyts ledning har ännu inte fastställt vad som är och inte är tillåtet.



Mattias Ekström är en av tre förare som kör Audi RS Q e-tron i nästa års Dakarrally.

Vem ska då köra Audi RS Q e-tron? Tre ekipage ställer Audi upp med och förarna med tillhörande kartläsare är långt ifrån några duvungar. Sett ur ett svenskt perspektiv är det förstås [ekipaget med Mattias Ekström/Emil Bergkvist](#) som vi håller ett extra öga på, men även om Mattias Ekström är en väldigt erfaren tävlingsförare med framför allt många framgångsrika DTM-säsonger bakom sig så är han i detta sammanhang, med Dakarrallyt, den minst erfarna. Det svenska ekipaget får nämligen sällskap av ett franskt ekipage bestående av inga mindre än Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger, samt ett spansk som är minst lika erfaren, nämligen Carlos Sainz/Lucas Cruz.

Hur det går för Audis "elbil" och de tre erfarna teamen får vi se mellan 2 och 14 januari 2022 då nästa upplaga av Dakarrallyt avgörs.

LÄS MER: [Audi tillbaka på Le Mans 2023 – med eldrift](#)



GALLERIER

46 bilder

Audi RS Q e-tron



Mattias Rabe



18. Sebastian Vettel diskas.

1 augusti, 2021, kl. 22:09.

Sebastian Vettel körde in som tvåa i Ungerns GP. Men han diskvalificeras. Han hade för lite bränsle i bilen efter F1-loppet.



Han blir av med pallplatsen.

I säsongens elfte VM-lopp i Formel 1 tog Sebastian Vettel en sensationell andraplats bakom den lika sensationelle segraren Esteban Ocon, Alpine. Men efter målgång stannade han bilen i kurva tolv. Han körde inte in den till Parc Ferme, som han ska göra.

– Jag tror att bilen var lite för varm, vi hade problem med en sensor och därför parkerade jag bilen, sa den tidigare världsmästaren när han intervjuades i TV.

Men det fanns en annan anledning. Han hade för lite bränsle i bilen.

Sebastian Vettel diskad

En bil ska ha en liter bensin efter målgång. Sebastian Vettel hade 0,3 liter bränsle kvar i tanken.

Det bryter mot regel 6.6.4 i det tekniska reglementet.

Där står att "En tävlande måste se till att det går att ta ett bränsleprov på 1,0 liter när som helst under evenemanget".

Enligt Aston Martins teamchef Otmar Szafnauer är det hela ett misstag.

– Det finns ett problem med en bränslepump och det var därför vi parkerade bilen, säger stallchefen till Motorsport-magazin.com.

– Vi vet precis hur mycket bränsle vi har fyllt i bilen och vi vet också hur mycket vi har använt. Eftersom vi också dokumenterade hur mycket bränsle som fanns i bilen när vi startade loppet så kan vi också bevisa det.

Men domarna var av en annan åsikt och strax efter klockan 22 kom beskedet att Sebastian Vettel diskas.

– Det var inte möjligt att ta ett bensinprov från bil nummer fem efter loppet. Teamet erbjöds flera alternativ för att ta fram den nödvändiga bränslemängden ur tanken, men det gick bara att pumpa ut 0.3 liter, skriver FIA (internationelal bilsportförbundet).

– Under utfrågningen närvarade FIA:s tekniska delegat och tekniska chef. Aston Martin teamchef förklarade att det måste finnas 1,44 liter bränsle i tanken, men de kunde inte utvinna den mängden bränsle.

Aston Martin meddelar att de kommer att överklaga beslutet.

Hamilton utökar ledningen i VM

Därmed slutade Lewis Hamilton, Mercedes tvåa och Carlos Sainz Ferrari, trea i Ungerns GP. Det gör att Hamilton utökar ledningen i mästerskapet och har nu åtta poängs försprång på Max Verstappen efter elva av 23 planerade lopp.

[Hela VM-tabellen har du här.](#)

Vill du läsa mer om loppet och engagera dig i den livliga diskussionen [gör du det här.](#)

Formel 1 går nu in på sitt sommarlov och fabrikererna har stängt i två veckor, men F1-bloggen tar inte ledigt för det. I veckan ska vi snacka ner F1 och även snacka upp IndyCar som startar om efter sitt sommarbreak.

Vi hörs!



19. Ferrari: Låt Mercedes betala!

2 augusti, 2021, kl. 17:19.

Valtteri Bottas gjorde en missbedömning. Det förstörde loppet för ett stort antal förare. Nu föreslår Ferrari en uppseendeväckande lösning. – Låt det team som är skyldigt till kollisionen betala.



Ska den som orsakar kollisionen betala?

Mattia Binotto och hans Ferrari blev av med en förare (Charles Leclerc) i startkraschen i Ungern GP. Valtteri Bottas, Mercedes och Lance Stroll, Aston Martin, gjorde var sin missbedömning och drog med sig bilar från flera andra team.

Det kostar enorma summor och Ferraris teamchef vill nu att det team vars förare orsakar kollisionen också ska betala.

– Vi borde överväga att låta det team vars förare är skyldig till kollisionen även betala de andra teamens kostnader för skador och reparation, citeras Binotto av Motorsport-Total.

– Jag utgår ifrån att vi kommer att diskutera det inom en snar framtid.

Formel 1 har i år infört ett budgettak och Red Bull har berättat att teamet beräknade kostnaderna från Storbritannien GP, när Verstappen trycktes av banan av Mercedes Lewis Hamilton, ligger på närmare 18 miljoner kronor.

– Man måste se vad som ligger inom budgettaket när det handlar om ersättningsdelar och motorer, säger Horner.

Ferrari och Red Bull söker samtal



Horner

Han erkänner för Motorsport-Total att han vill prata med FIA (internationella bilsportförbundet) om saken.

– Vi tvingas betala enorma summor för att vi blir inblandade i en kollision som vi inte ens har orsakat själva.

Han anser, precis som Binotto, att FIA måste se över den situationen. Den sistnämnde tycker dock inte att kostnader för reparationer efter olyckor ska omfattas av budgettaket.

– Jag är inte helt säker på om det är rätt lösning, det hade varit svårt att bevisa något sådant, säger Ferraris teamchef.

Oljeläcka orsaken till motorbytet

Red Bull valde att byta Max Verstappens motor inför söndagens lopp. Anledningen var att de upptäckte en oljeläcka efter kvalet. Hondas teknikchef Toyoharu Tanabe säger till Motorsport-Total att de inte vet om den motorn går att reparera eller om den är förlorad. Den skickas nu till Sakura för en genomgång.

Motorsituationen är nu ansträngd för Max Verstappen. Han har 12 lopp kvar och är redan nu på sin tredje och sista motor. Klarar han sig utan att göra ytterligare ett byte eller tvingas han till en bestraffning? – Chansen är väldigt liten och det är extremt frustrerande, säger Christian Horner.

Bestraffing för Bottas

Valtteri Bottas.

Valtteri Bottas tar på sig skulden för startkraschen i Ungern.

– Det var jag som kom bakifrån. Det är mitt ansvar att bromsa tidigare, men jag missbedömde bromspunkten. Det visar att det inte är så enkelt när det är sådana väderförhållanden, säger han.

Han har bett både Lando Norris och Sergio Perez om ursäkt.

Valtteri Bottas har straffats för incidenten i Budapest och flyttas tillbaka fem platser i starten av Belgien GP på Spa i slutet av augusti. Samma sak gäller Lance Stroll.

– Jag tar det. Det är inte helt perfekt, men det är i alla fall en bana där det går att köra om. Bestraffningen betyder inte att den helgen är körd. Det blir bara lite svårare, säger Bottas.

För övrigt har [FIA diskat Sebastian Vettel](#) från gårdagens pallplats, men Aston Martin kommer att protestera.

SLUT