



GOTT NYTT ÅR

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 1 januari
måndag 30 december

1. Han ska förbjuda bensin och fossilbilar i Sverige
2. Northvolt satsar på återvinning
3. Sono Motors närmar sig deadline – så mycket har uppstickaren fått in
4. Tesla begränsar Autopilot i Europa
5. Tesla Model 3 blir dyrare som tjänstebil – omkörd av Polestar 2
6. Tesla firar 500
7. Turkiet presenterar sin första inhemska elbil
8. Volkswagen lanserar 34 nya modeller 2020
9. Okända felet: 10 000 ID.3-bilar parkeras av Volkswagen
10. Volkswagen önskar God Jul och avslöjar ID 1 – en budget-elbil
11. BMW: "Vi har fått mycket positiv feedback på vår nya design"
12. BMW skippar förenade njurur
13. Prov: BMW X5 xDrive 45e – laddis för långfärd
14. Mercedes nya laddhybridsuv fixar nästan 10 mil på el
15. EU:s nya utsläppskrav kan tvinga Mercedes att skrota AMG-modeller
16. Ferrari har gjort en video om den nya modellen Roma
17. Kenny Bräck sprängde 400 km/h-vallen med McLaren Speedtail
18. Nu tillåts självkörande pizzabud och autonoma matleveranser
19. IBM tillkännager intressant batterigenombrott
20. Miljöprofessor varnar: "Laddhybrid smutsigare än diesel"
21. Sherp the Ark med 10-hjulsdrift och plats för 22 personer
22. Piaggio Ape E-City – en elektrisk tuk-tuk
23. Morgan med nostalgi från RAF
24. Klassiskt bilmärke: Adler



1. Han ska förbjuda bensin och fossilbilar i Sverige

Redaktören bytbil

2019-12-19

I dag tillsatte regeringen utredaren som ska ta fram förbudet



Här är mannen som ska ta fram det nya förbudet mot bensin- och dieslbilar samt fossila drivmedel. Trafikverkets Sven Hunhammar är doktor i naturresurshållning och har arbetat på Naturskyddsföreningen.

– Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och har därmed en betydande roll i klimatomställningen, säger finansmarknads- och bostadsminister Per Bolund.

Sverige ska förbjuda försäljning av nya bensin- och dieslbilar senast från 2030. Dessutom ska det finnas en plan för hur fossila drivmedel helt fasas ut, enligt en överenskommelse mellan regeringen samt centern och liberalerna. I dag tillsattes en utredning om hur förbudet ska genomföras.

Sven Hunhammar har utsetts till särskild utredare och utredningen ska vara klar 1 februari 2021.

– Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och har därmed en betydande roll i klimatomställningen, säger finansmarknads- och bostadsminister Per Bolund.

Sven Hunhammar är civilingenjör och doktor i naturresurshushållning. Han är i dag anställd vid Trafikverket som måldirektör för miljö och hälsa. Tidigare har han arbetat på Stockholm Environment Institute, Naturvårdsverket, Trafikanalys och Naturskyddsföreningen. I sin roll på Trafikverket har kritiserat den sittande regeringen och tyckt att den gör för lite för att klara klimatmålen inom transportsektorn. För några år sedan skrev han en debattartikel och krävde straffavgifter för suv:ar.

Utreda förbud mot nybilsförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar

Utredningen ska;

- Analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar
- Definiera vad som ska menas med att en bil är bensin- eller dieseldriven i detta sammanhang.
- Analysera hur ett EU-förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar ska kunna införas
- Kartlägga hur andra medlemsstater med politiska ambitioner att ställa om personbilsflottan arbetar för att uppnå detta

Utredaren Sven Hunhammar ska:

Analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och hur fordon som drivs på förnybara drivmedel eller som är elhybrider ska kunna undantas från ett sådant förbud.

Analysera hur ett EU-förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas.

Lämna nödvändiga författningsförslag, dock inte inom skatteområdet där endast åtgärder får analyseras och konsekvensanalyser utföras.

Föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som behövs för att det ska kunna ske på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Bakgrunden till utredningen är januariavtalets punkt 31, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet.

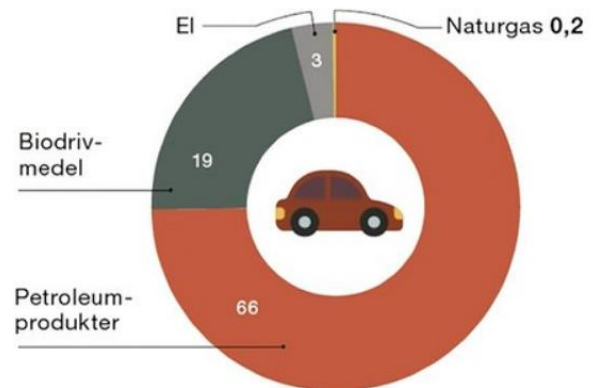
Utreda utfasning av fossila drivmedel

Utredningen ska;

- Föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige
- Vilka åtgärder som behövs för att det ska kunna ske på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt
- Övergripande perspektiv på samverkan mellan olika trafikslag
- Hur en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas

Omställningen i transportsektorn

- Transporter står för en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp.
- Transportsektorn står för drygt en fjärdedel av Sveriges energianvändning.
- Arbetsmaskiner står för 7 procent av Sveriges totala växthusgasutsläpp.
- Ökad användning av biodrivmedel, men omställningen går för långsamt.



Källa: Energimyndigheten.

Transportutsläppen måste minska

- Målet: utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030
- Transportutsläppen och beroendet av fossila drivmedel måste minska.



2. Northvolt satsar på återvinning

Erik Wedberg 19 december 2019

Svenska batterifabriken Northvolt ska bli lite miljövänligare än de flesta andra batterifabriker. Nu har man avslöjat sin målsättning att hälften av materialet till cellerna de ska producera ska vara återvunnet.



Debatten om batteriproduktionens klimatpåverkan är ständigt pågående och den har förstås inte gått Northvolt och grundaren [Peter Carlsson](#) förbi. Nu berättar Northvolt om sina planer att tillverka batterier av till stora delar återvunna material.

Under projektnamnet Revolt ska Northvolt etablera en första pilotfabrik för batteriåtervinning i Västerås nästa år, 2020. Två år senare ska den stora fabriken Northvolt Ett i Skellefteå ha en fullskalig återvinningsdel och år 2030 siktar man på att 50 procent av materialet som behövs till battericellstillverkningen ska vara återvunnet.

– Det är uppenbart att återvinning av batterier i slutet av livscykeln är avgörande för att litiumjonbatterierna ska bli hållbara, säger Northvolts vd Peter Carlsson i ett pressmeddelande. Med det här programmet kommer Northvolt att kunna återvinna värdefulla material från celler och återföra dem till tillverkningen.

MISSA INTE: [Stor intervju med Northvolts Peter Carlsson](#)

Den första provåtervinningsfabriken i Västerås ska kunna hantera cirka 100 ton per år och kunna ta hand om litiumjonbatterier både av NMC- och NCA-typ. Tekniken är utvecklad i samarbete med Chalmers och innebär att man ska kunna ta hand om kobolt, litium, mangan och nickel. När återvinningen är i gång på Northvolt Ett handlar det om helt andra volymer, då siktar man på att återvinna omkring 25 000 ton celler årligen. Totalt uppgår den europeiska återvinningskapaciteten i dag till cirka 33 000 ton celler per år. Enligt Northvolts beräkningar kommer 75 000 ton batterier att ha nått slutet av sin livscykel och tas ur bruk under år 2019.



3. Sono Motors närmar sig deadline – så mycket har uppstickaren fått in

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-20, 06:28

Krisande Sono Motors har skjutit upp produktionen i Trollhättan.



När tyska uppstickaren Sono Motors visade upp de [första bilderna på elbilen Sion](#) väckte den en hel del uppmärksamhet i bilvärlden. Elbilen skulle få solcellspaneler, hyfsad räckvidd, lågt pris och dessutom dragkrok – ett intressant recept för svenska köpare.

Tidigare i år åkte Sono på turné, bland annat till Sverige, och det fanns dessutom planer på att bygga Sono Sion i den [gamla Saabfabriken i Trollhättan](#) under hösten 2020.

Men under hösten gick proppen ur. Sono skickade ut ett mejl där alla som är intresserade uppmanas att vara med och crowdfunda företaget, och det var inga låga krav som ställdes: Sono Motors behövde få in [en halv miljard kronor innan nyår](#), eller 18 miljoner kronor om dagen.

Vid sidan av det ambitiösa målet meddelade också Sono att produktionen i Trollhättan skjuts upp till september 2021.

Nu har det snart gått tre veckor sedan Sono gick ut med finansieringsplanerna och hittills har företaget fått in 163 miljoner kronor. Målet ligger på 523 miljoner kronor och Sono har därmed bara nått drygt 30 procent av målet med knappt två veckor kvar till deadline.

Men på hemsidan är tongångarna fortfarande positiva.

"**Istället för att ge** upp vilka vi är bestämde vi oss för att kämpa för det vi tror på, genom att lansera en av Europas största finansieringskampanjer", står det.

[Kris för Sono Sion – nya elbilen skjuts upp ett år](#)

[Sono Sion klar för produktion – så ser den ut](#)

[Flera svenskar har redan förhandsbokat hajpade elbilen Sono Sion](#)

[Sono Sion ska byggas i Trollhättan – skapar hundratals nya jobb](#)



4. Nytt brev till ägarna: Tesla begränsar Autopilot i Europa

Publicerad 2019-12-20, 12:23

Nya lagkrav gör att Teslaägarna får en mindre kompetent Autopilot.



Teslaägare som har en Model S eller Model X får i dagarna ett mejl om att Autopilotfunktionen kommer begränsas i Europa. Anledningen är att systemet annars inte klarar EU:s lagkrav.

Jämfört med i USA är Teslas Autopilot mer begränsad på grund av lagkraven. Redan idag har Model 3-ägarna i Europa en mindre avancerad version av Autopilot än amerikanska Model 3-ägare, och nu kommer en uppdatering som även omfattar europeiska Model S- och Model X-ägare.

"Vi är besvikna på lagkraven som myndigheterna valt att införa. De begränsar effektiviteten i de här finesserna och vi kommer fortsätta hävda det tills den fulla funktionaliteten kan återinföras", skriver Tesla i ett mejl.

Exakt vilka förändringar som kommer göras beskrivs i mejlet.

- Funktionen som kan byta fil automatiskt kommer bara kunna användas på vägar med mittseparering och minst två filer i varje riktning. När föraren satt på blinkersen kommer bilen vänta minst 1,5 sekund innan den påbörjar filbytet och den kommer vänta upp till fem sekunder innan den avbryter filbytet om funktionen inte kan byta fil.
- Funktionen som kan styra bilen själv kommer bara fungera på vissa vägar med mindre skarpa kurvor. Systemet kommer inte fungera på vägar där ratten behöver vridas mer än en viss gräns. Här måste föraren alltså själv ta över körningen.
- Summon-funktionen, där föraren kan styra bilen i låg fart utan att själv sitta i den, kommer bara fungera när föraren befinner sig högst sex meter från bilen.
- Om föraren inte håller i ratten kommer en påminnelse om att göra det efter högst 15 sekunder.

Av Erik Söderholm



5. Tesla Model 3 blir dyrare som tjänstebil – omkörd av Polestar 2

Av Erik Söderholm publicerad 2019-12-19, 15:30

Flera modeller får högre förmånsvärde. Men en av modellerna blir betydligt billigare.



Att välja en laddbar bil som tjänstebil kan bli en riktig vinstaffär jämfört med att välja en vanlig bensin- eller diesebil – åtminstone för föraren.

Anledningen är att förmånsvärdet för en laddbar bil sätts ned av Skatteverket enligt en viss schablon för att få fler förmånsbilister att välja en elbil eller laddhybrid.

Det här systemet har sina brister, som vi [visat i en granskning](#), och kan bland annat innebära att olika versioner av en elbil med olika stora batterier ändå får samma förmånsvärde.

Tidigare i år gick Skatteverket ut med [förmånsvärdet för elbilen Polestar 2](#), och den fick exakt samma förmånsvärde som tuffaste konkurrenten Tesla Model 3 Long Range Dual Motor, nämligen 3 753 kronor.

Men det gällde bilar som var tillverkade 2019. För bilar som kommer tillverkas nästa år blir förmånsvärdet betydligt högre, trots att det tekniskt sett handlar om exakt samma modell. Då blir förmånsvärdet över 500 kronor högre per månad för samma bil enligt Skatteverkets nya siffror.

Förmånsvärdet för Tesla Model 3 Performance sänks däremot ordentligt. Även vissa versioner av Model S och Model X får mindre justeringar i förmånsvärdet som du kan se i tabellen här intill. Den största höjningen av förmånsvärdet får Model X Performance där höjningen blir över 700 kronor per månad.

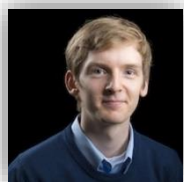
De nya siffrorna innebär också att Polestar 2 – som alltså får ha kvar samma förmånsvärde 2020 som 2019 – får ett 532 kronor lägre förmånsvärde än Model 3.

Bilmodell	Förmånsvärde 2020	Förmånsvärde 2019	Skillnad
Tesla Model 3 Long Range Dual Motor	4.285 kr	3.753 kr	+532 kr
Tesla Model 3 Performance	6.964 kr	8.609 kr	-1.645 kr
Tesla Model 3 Standard Range Plus	3.159 kr	3.017 kr	+142 kr
Tesla Model S Long Range	4.770 kr	4.704 kr	+66 kr
Tesla Model S Performance	9.584 kr	9.800 kr	-216 kr
Tesla Model X Long Range	8.608 kr	8.786 kr	-178 kr
Tesla Model X Performance	11.080 kr	10.377 kr	+703 kr
Polestar 2	3.753 kr	3.753 kr	0 kr

Siffrorna är hämtade från Skatteverkets bilförmånsberäkning (exklusive extrautrustning och ingen nedsättning av förmånsvärdet för mer än 3.000 mils tjänstekörning per år). Siffrorna gäller per månad.



Mest räckvidd per tjänstebilskrona: Här får du mest elbil för förmånsvärdet



Erik Söderholm

DieselKraft

MER EFFEKT, LÄGRE FÖRBRUKNING

“Premium Bensin & Diesel-optimering med Effektbox eller OBD programmering. Smidig plug-in montering”

DIESELKRAFT, EN RIKTIG OPTIMERING FÖR BENSIN & DIESEL

6. Tesla firar 500

Publicerad 2019-12-20 9:01

Text Anders Helgesson

Teslas nätverk av snabbladdare växer. Lagom till jul får Europa sin 500:e Supercharger-laddstation.



Europas sex första Superchargerstationer öppnade med bara några timmars mellanrum hösten 2013 i Norge. Lillehammer, Dombås, Gol, Aurland, Brokelandsheia och Lyngdalselva är platser att lägga på minnet för den som vill besöka historisk Teslamark. Sedan dess har det rullat på. I juni 2018 öppnade station nummer 400 i Nederländska Breukelen och idag, den 20 december 2019, öppnar station 500 på 152 Dukes Road i London. I och med stationens åtta nya laddplatser finns det över 4 700 Superchargerladdare i Europa. I Sverige finns 36 stationer, mot slutet av 2020 kommer de att vara över 40. Sveriges största station har 24 laddplatser och ligger i Tanum. Mer blygsam är Puoltikasvaara stationen med 2 laddare. Eidsvoll Verk, drygt sex mil norr om Oslo, kan skryta med Europas största Superchargestation med 44 laddplatser.

För att förvandla kraftnätets växelström till likström är Superchargern modulärtuppbyggd av tolv Tesla Model S laddare. Första generationens Supercharger levererade 90 kW med generation två steg effekten till 120 kW. Under sensommaren 2019 meddelade Tesla att man kommer höja effekten i generation två laddarna med ytterligare 30 kW. I Sverige är det än så länge bara stationen i Markaryd som kan leverera 150 kW. Station nummer 500 markerar den europeiska starten för tredje generationen Supercharger med effekt på upp till 250 kW. Med Supercharger V3 har Tesla övergett Model S laddarna för att i stället använda växelriktaren från Teslas industriella batterilösning "Powerpack". Den högre kapaciteten innebär att Model 3 Long Range teoretiskt bara behöver fem minuter för att ladda energi motsvarande 12 mils körning.

7. Turkiet presenterar sin första inhemska elbil

2019-12-30 10:14 John Edgren

Togg planerar för fem modeller, och nu har president Erdogan presenterat två prototyper. De ska ha en räckvidd upp till 500 km och kunna ladda 80 procent på en halvtimme.



Togg planerar för fem modeller, och nu har president Erdogan presenterat två prototyper. De ska ha en räckvidd upp till 500 km och kunna ladda 80 procent på en halvtimme.

Med produktion i landet för bland andra Hyundai, Toyota, Honda och Renault har man en väl-etablerad biltillverkning – och Turkiet anser att tiden är mogen för en helt inhemsk elbil. Det handlar närmare bestämt om fem modeller.

Den första bilen från det nya märket Togg blir en liten suv med design av italienska Pininfarina, som ska lanseras 2022. Men redan nu har två prototyper visats upp. Suv-en samt en sedan av-täcktes av ingen mindre än Turkiets president Recep Tayyip Erdogan.

Kunderna ska kunna välja mellan två batteripack som antingen ger drygt 300 km räckvidd, alternativt dryga 500 km. De kommer med en åttaårig garanti och sägs kunna laddas upp till 80 procent på mindre än en halvtimme. Köparna erbjuds också två drivlinor.

Versionen med drivning på bakhjulen levererar 200 hästkrafter, och då AWD-versionen har en motor per axel får den hela 400 hästkrafter. Med bakhjulsdrift klaras 0-100 km/h av på 7,6 sekunder, medan den fyrhjulsdrivna vässar tiden till 4,8 sekunder.

I sin [presentation](#) trycker Togg på lyx och bilens höga säkerhet. Bland annat ska det sätt som batteripacket skruvas fast vid den modulära plattformen ge chassit 30 procent mer vridstyvhet än jämförbara bilar. Sju krockkuddar är standard och bilen ska leverera autonomi på "nivå 2+". Bland förarassistanssystemen finns exempelvis "Slow Traffic Pilot".

Inne i bilen får föraren hjälp av en assistent i hologram-form. Den använder algoritmer för ögonspårning och kan presentera tredimensionell information samt ge stöd i form av förstärkt verklighet.

Erdogan har utlovat att nationen ska ha en fullt utbyggd laddinfrastruktur till lanseringen 2022. Turkiet förväntar sig att 15 års produktion från och med lanseringen ska generera 46,5 miljarder kronor till landets ekonomi.



Bakom det turkiska bilmärket står ett konsortium av fem företag som investerar 34,4 miljarder kronor i projektet. Pengarna täcker bland annat produktionsanläggningen i Bursa där det är tänkt att 175 000 elbilar ska tillverkas årligen. Turkiet kommer ge Togg skatteförmåner och fördelaktiga markavtal. Staten har dessutom lovat att köpa in 30 000 fordon till och med slutet på 2035. Det skriver [Automotive News Europe](#).

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR



[Turkiet går vidare med elbilen som ska bli "bättre än Tesla" – kan bygga på Saab 9-3](#)
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Teslas julklapp: Du kan köpa mer acceleration](#)

[Polestar avslöjar – slår Tesla på dragvikten med Polestar 2](#)

[Mercedes nya laddhybrid – klarar 99 km på en laddning](#)

[Så snabbt åldras elbilarnas batterier](#)

[BMW satsar på effektivitet istället för stora batterier](#)



8. Volkswagen lanserar 34 nya modeller 2020

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2019-12-19, 16:08

2020 kommer att bli ett intensivt år för Volkswagen och ett laddat. Förutom ID 3 kommer även en helelektrisk mellan-SUV att lanseras och flera hybrider. Totalt kommer 34 nya modeller.



Till sommaren rullar Golf-alternativet ID 3 ut och enligt Volkswagen ska en modell som de kallar "ID Next" följa kort efter. Detta rör sig om en mellanstor SUV som bygger på konceptet ID Crozz. Troligen blir namnet ID 4.

Totalt ska det komma sex sladdbilar under året, såväl hybrider som helelektriska. En av modellerna är Golf GTE som kommer ut kort efter de första modellerna i den åttonde Golf-generationen.

Volkswagen avslöjar inte alla modeller som kommer under 2020, men de uppger att av de 34 så kommer 12 vara SUV:ar. Detta är den bäst säljande karosstypen.

VW-chefen Ralf Brandstatter ser inga problem för Volkswagen att klara sina utsläppsmål och menar att det är tack vare de nya helelektriska bilarna. Fram till 2024 kommer Volkswagen att investera närmare 200 miljarder kronor i ny teknik, varav 115 miljarder går till elteknik.



Volkswagen ID Cross



[Volkswagen ID 3 når nästan hela vägen fram – men den upplevda kvaliteten svajar](#)
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



[Film: Volkswagen ID 3 i Sverige – så känns den nya elbilen](#)
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



[Så låter Volkswagen ID 3 – lyssna på nya elbils ljudet](#)
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



[Volkswagen ID Space Vizzion är nya elkombin som utmanar Volvo V90](#)
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



Magnus Fröderberg



9. Okända felet: 10 000 ID.3-bilar parkeras av Volkswagen

Redaktören bytbil 2019-12-20

Ställs upp på stora parkeringsplatser i väntan på lösningen



Volkswagens nya elbil ID.3 har drabbats av stora mjukvaruproblem. Tusentals bilar måste ställas upp på hyrda utrymmen i väntan på en lösning, uppger tyska Manager Magazin. Uppåt 20.000 bilar kommer att kräva en manuell programuppdatering.

I början av november invigde förbundskansler Angela Merkel Volkswagens fabrik i Leipzigs som nu tillverkar ID.3. Fabriken har gjorts om från tillverkning av Golf och Golf Sportswagen till en ren elbilsfabrik.

Trots att fabriken är i gång och bygger ID.3-bilar ska de första kundbilarna inte levereras förrän till sommaren. Totalt är det 10 000 bilarbetare som skolas om för att klara avancerad elbilsproduktion. Nu rapporterar tyska tidningen Manager Magazine att Volkswagen drabbats av stora mjukvaruproblem med bilen.

Enligt tidningen byggs nu bilen med en ofullständig programvaruarkitektur som kan påverka 20 000 bilar som är avsedda för den europeiska marknaden. Bilarna kommer att kräva en manuell uppdatering.

I väntan på det tvingas Volkswagen ställa upp dem på enorma parkeringsplatser. Det ska handla om 10 000 elbilar som nu ställs på enorma parkeringsplatser. Ytterligare 10 000 bilar måste omarbetas innan den andra produktionsvågen startar i maj.

Tidningen uppger inte exakt hur mjukvaruproblemet yttrar sig, men hävdar att lösningen är besvärlig.

De första premiärvisningarna av ID.3 i Sverige skedde förra veckan då bilen bland annat visades upp i Volkswagen Showroom vid Kungsträdgården i Stockholm. Intresset för bilen har varit mycket stort och Sverige ligger i toppen bland de långt över 30 000 reservationer som gjorts i Europa.

Enligt Volkswagen är produktionsmålen inte hotade trots programvaruproblemen.

– Schemat för ID.3 är fastställt. Vi kommer att bygga cirka 100 000 MEB-fordon i Zwickau nästa år som planerat. Att bygga en ny, kraftfull elektronik- och mjukvaruarkitektur är en utmaning som också kan orsaka svårigheter eller förseningar, som vi alla arbetar igenom, uppger Volkswagen till Manager Magazin.



10. Volkswagen önskar God Jul och avslöjar ID 1 – en budget-elbil

Publicerad 2019-12-20, 10:58

VW e-Up behöver ersättas och kanske är det ID1 som syns på årets julkort.

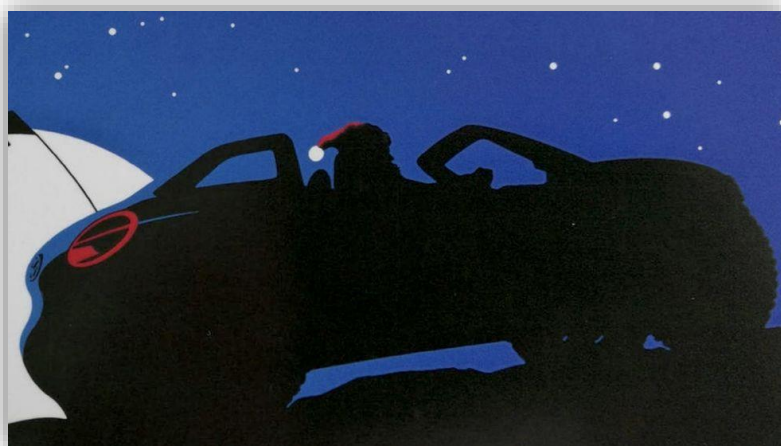


*Årets julkort från Volkswagen är ganska likt fjolåret.
Nästa år får vi se om VW visar upp ett koncept, kanske en ID 1 eller ID 2.*

För precis ett år sedan skickade Volkswagen ut ett julkort där man kunde se en jultomte i något som såg ut som en Buggy. Det visade sig senare stämma då konceptbilen ID Buggy visades upp på Genève-salongen.

Årets julkort från Volkswagen visar en bil med korta överhäng och ett rätt kompakt format. Kanske är det en föraning om en kommande ID 1, en elbil som kan komma att ersätta den åldrade e-Up.

Det är känt att Volkswagen arbetar med en budgetversion av MEB-plattformen, där ID 3 är först ut. Ett mindre batteripaket sparar kostnader och får en räckvidd på cirka 20–25 mil, vilket räcker mer än väl för de flestas dagliga pendlare.



Så här såg fjolårets julkort ut ...



... och det julkortet var en föraning om ID Buggy.

Efter att ID 3 börjar rulla ut till sina första kunder, sommaren 2020, väntas suvmodellen ID 4 lanseras. Men som vi kan se i nomenklaturen finns det utrymme för två mindre modeller, ID 2 och ID 1. De lär först visas upp som koncept, och kanske sker det också under 2020. Marknadslanseringen lär då ske under 2021–2022.



[Volkswagen utvecklar en elektrisk Beach Buggy – premiärvisas på Genevesalongen nästa år](#)



Av Pär Brandt



11. BMW: "Vi har fått mycket positiv feedback på vår nya design"

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-12-19, 14:56

Få saker har rört upp så mycket känslor de senaste åren som BMW:s grillar. Förr i tiden kunde man utan vidare referera till dem som njurar för att de faktiskt påminde om njurar. Numera gör man det mer av slentrian, såvida man inte talar om njurarna på en Bron-tosaurus. Vad man än tycker om dem så är de ett faktum, men BMW:s produktchef Peter Heinrich säger till Autocar att man fått "mycket positiv feedback" angående grillarna.



Lejonparten av den syrliga tongången har kommit från entusiaster och journalister. Men hos de verkliga kunderna har designen gått hem, menar Peter Heinrich.

"BMW-kunder är krävande. De vill vara uttrycksfulla och är inte rädda för bilar med stark karaktär. Så vi har beslutat oss för att fokusera mer på stark karaktär och utmanande design."

Att BMW:s mer konservativt designade modeller, som 5- och 3-serie, ska vandra samma väg är inte troligt, om man fritt tolkar Peter Heinrich.

"Varje modell har en sin egen position på marknaden. Tidigt i utvecklingen av en modell sätter vi oss ned med produkt-, design- och ingenjörsteamerna och definierar respektive modells karaktär och position. Sedan är det så att vissa modeller är mer extroverta och utmanande än andra."

[Avsnitt 9 av Bilpodden: "Jag gillar BMW:s nya grillar"](#)

[BMW:s bisarra design – jämför grillen på X7 mot gamla 3-serien](#)

12. BMW skippar förenade njurar

Mattias Rabe 19 december 2019

På flera konceptbilar har BMW presenterat framtidens grill med sammanfogade njurar, det vill säga inte längre separerade. Men så blir det inte, BMW har ändrat sig efter kritik.



BMW går mot allt större njurar i fronten på bilarna, [X7](#) och [uppdaterade 7-serie](#) är exempel på det, och [kommande 4-serie](#) kommer att ta storleken på njurarna till en helt ny nivå. BMW har även presenterat njurar som inte är separerade från varandra, i stället är de förenade i mitten. Bland annat konceptbilarna [Vision iNext](#) (blivande iX5), [i Vision Dynamics](#) och [Concept iX3](#) har gett smakprov på tilltaget.

I kommentarsfälten här på [teknikensvarld.se](#) har de sammanfogade njurarna inte mötts med hurrarop, tvärtom. "BMW ser numera ut som en Kia", har varit en av de vanligaste kommentarerna.

BMW har lyssnat på kritiken och kommit fram till att förenade njurar inte är ett BMW-kännetecken.

Att de började med njurar som går samman beror på att framtidens (delvis) självkörande bilar behöver sensorer och dessa placeras med fördel i mitten av grillen, precis där BMW vanligtvis placerar mittsektionen, oftast i krom, som separerar njurarna. Men BMW säger sig ha löst kruset.

– Grillen är kritisk, så iNext, i4 och iX3 får separerade njurar. Vi spenderade pengarna på sensorer som kan se genom krom, säger BMW:s designchef Domagoj Dukec till [Autocar](#).



Konceptbilarna Concept iX3, Vision iNext och i Vision Dynamics, alla med förenade njurar i nosen.



13. Prov: BMW X5 xDrive 45e – laddis för långfärd

Av John Argelander, Publicerad 2019-12-04, 06:26, uppdaterad 2019-12-21, 07:35

BMW:s laddhybrider brukar fokusera mer på prestanda än på utsläpp, men med nya X5 45e pangar man på med klassledande elräckvidd – och ett för klassen attraktivt pris.



Laddlucka på vänster framskärm avslöjar att du kör en X5 xDrive 45e.

VAD ÄR NYTT?

Den stora nyheten med X5 xDrive 45e – förutom den klart förbättrade räckvidden på el – är att cylinderantalet har ökat med två jämfört med i föregångaren X5 xDrive 40e.

Nya X5 45e har den tre liter stora radsexan som normalt sitter i X5 xDrive 40i, plus en elmotor. De två motorerna ger sammanlagt 394 hästar och 600 Nm, samma siffror för föregångaren är 313 hk/450 Nm. Det är alltså mycket bättre fart på den här bilen: 0–100 km/h går på strax över fem sekunder, vilket är ganska imponerande med tanke på att den väger drygt 2,5 ton (+375 kg jämfört med "vanliga" X5 40i).

Vi fortsätter jämförelsen med den föregående versionen, en modell som gick drygt 2,1 mil på el när vi testade den hösten 2016. Nykomlingen ska klara hela 8,6 mil, mycket tack vare ett väldigt mycket större batteripaket.

Observera att den siffran baseras på WLTP-normen, och därför är landsvägssiffran ännu mer imponerande: 9,7 mil. Det är nästan tio mil. Sedan finns det en 69 liter stor bensintank som garanterar att man kommer vidare på sin resa. Volvo XC90 T8 kom knappt 3,3 mil på el i nyss nämnda test, och har en bensintank som endast rymmer 50 liter.

När det gäller laddningen fyller man batteriet på strax under sju timmar vid en 3,7 kW-laddbox, och får 80 procent på fem timmar. Laddar man hemma tar det drygt tio timmar att gå från 0 till 100 procents laddning.



*Konventionell förarmiljö med fin kvalitetskänsla och bra rymd.
I baksätet är det inte riktigt lika rymligt.*

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Bilens mjukvara är inställd så att eldriften används när helst det är möjligt, vilket i eDrive-läget inkluderar vid stadskörning och även vid högre hastigheter så länge man är relativt försiktig med gasfoten. I Max eDriveläget går bilen på el i upp till hela 135 km/h, men då ska man inte räkna med så speciellt lång räckvidd, X5 är en stor klump som ska tryckas genom luften. Det märks inte minst då vindbruset kring de stora sidospeglarna är relativt högt, en bieffekt av att drivlinan inte hörs alls.

När man behöver mer kraft än vad elmotorn kan ge kliver bensinaren in i handlingen, och det gör den sömlöst och väldigt diskret. Normalt sett är det svårt att höra vilken motor som är igång, då även den sexcylindriga av dem är väldigt tystlåten.

Från stillastående är accelerationen hyfsat imponerande tack vare att elmotorn (som är placerad mellan bensinmotorn och den åttastegade automatlådan) drar resolut redan från start, men sedan planar fartökningen ut.

BMW:s fabrikstid till 100 km/h lär bli knepig att nå, men oavsett detta är X5 45e en rask bil och därtill en av de finaste stora suvarna som finns på marknaden när det gäller köregenskaperna. Just den detaljen ligger i modellens DNA, och i viss mån även i hela märkets dito.

X5 45e må vara stor och tung, men den räds inte aktiv körning på kurviga vägar utan är tvärtom stabil, förtroendeingivande och underhållande – åtminstone i sin klass. Bromskänslan, ofta en svag punkt på laddhybrider då många tillverkare har svårt att få till samspillet mellan de mekaniska bromsarna och elmotorernas energiåtervinning, är dock riktigt bra.

Styrningen lever däremot inte riktigt upp till traditionell BMW-klass, responsen är fin och bilen går villigt dit man styr, men känslan i ratten är ganska vag.



Bensintanken rymmer 69 liter – 14 färre än i X5 xDrive 40i.

NÖRDFAKTA.

Litiumjonbatteriet i X5 45e är på 21,58 kWh – som en jämförelse hade BMW i3 22 kWh när den kom 2013. Och det är en ren elbil. Tänkvärt.

En annan smått förbluffande detalj med BMW X5 som modell är att den hade premiär 1999, det har alltså gått tjugo (!) år sedan suvarna tog steget från terrängen till asfalten.



Drivlinan går att ställa in efter körförhållandena.

BORDE JAG KÖPA EN?

Om du letar efter en stor, laddbar suv är det det korta svaret ja. Den närmaste konkurrenten Volvo XC90 T8 AWD är visserligen rymligare, speciellt i baksätet och i bagageutrymmet, men X5 är ingen trång bil. X5:ans elräckvidd gör det dessutom möjligt att köra klart mer på el, vilket är positivt. Och när bensinmotorn går igång är X5:ans radsexa mycket mysigare (i synnerhet akustiskt) än den fyrcylindriga motorn i XC90 T8.

Lägg till detta att BMW:n är den billigare av de två, åtminstone så länge vi pratar grundutförande. Volvo vill ha 819 900 kronor för sin största laddhybrid, BMW "nöjer sig" med 789 000. Och ja, vi är väl medvetna om att det alltid tillkommer en del tillvalsutrustning i båda fallen, men ändå. Några extrautrustningsrutor kan man åtminstone bocka i för de 30 900 kronor som skiljer bilarna åt.

Vi frågade nyligen våra läsare som äger laddhybrider om deras laddningsvanor, och då framkom det att de som kör laddbara bilar i det här segmentet kör mindre på el än ägare till mindre laddhybrider. Men har man en bil som går nästan tio mil på el är det bara korkat att inte utnyttja det.

BMW X5 xDrive 45e

TEKNISKA DATA

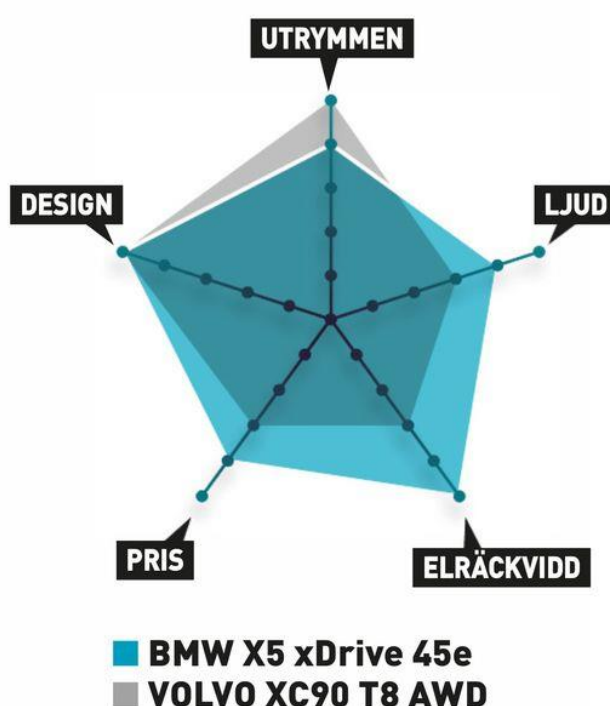
MOTOR: R6, turbo, bensin, 2 998 cm³, 286 hk vid 5 000–6 000 r/min, 450 Nm vid 1 500–3 500 r/min. Elmotor 113 hk/265 Nm. Systemeffekt 394 hk/600 Nm. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 922/2 004/1 745 mm. Axelavstånd 2 975 mm. Tjänstevikt 2 510 kg. Bagagevolym 500–1 720 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,6 sek. Toppfart 235 km/h. Förbrukning 1,7 l/100 km, CO₂ 39 g/km (WLTP).

PRIS: 789 000:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Köregenskaper, elräckvidd, billigare att köpa än XC90 T8.

SÄMST: Trångt baksäte för klassen. Batteriet stjälar lastutrymme.





14. Mercedes nya laddhybridsuv fixar nästan 10 mil på el

Av Patrik Lundin Publicerad 2019-12-19, 06:31

Mercedes öser på med ännu en dieselladdhybrid.



Det är storsuven GLE som får en drivlina bestående av både en diesel- och elmotor – och därtill tilläggsnamnet 350de.

Dieselmotorn ger 194 hästar och elmotorn 136 hk. Det ger en systemeffekt på 320 hästkrafter och 700 Nm. Det gör att Mercedes GLE 350de 4matic gör 0 – 100 km/h på 6,8 sekunder, om man stoppar pjäxan i pannrummet.

Kopplat till elmotorn är ett batteri på hela 23,5 kWh. Det gör att GLE 350de får en elräckvidd i WLTP-körcykeln på mellan 8,2 till 9,9 mil, beroende på utrustningsnivå. Den kombinerade förbrukningen anges till 0,7–1,1 l/100 km och CO₂-utsläppet skrivs till 18–28 g/km. Körs den bara på el är förbrukningen 30,8 – 37,3 kWh/100 km.

En annan anmärkningsvärd detalj är att Mercedes GLE 350de som till kan få CCS-kontakt och ta emot likströmssnabbladdning på upp till 60 kW. Det gör att man kan ladda batteriet från 20 till 80 procent på 20 minuter.

En och annan smart lösning för att hjälpa till att förlänga räckvidden slänger Mercedes in. Funktionen Eco Assist analyserar data från bilens planerade rutt och kan hjälpa till att spara energi genom att tipsa föraren om att justera körstilen.

Mercedes GLE 350de finns nu att konfigurera på Mercedes hemsida. Med ett frånpris på 735.000 kronor är den 85.000 kronor billigare än en Volvo XC90 T8 som börjar på 819.900 kronor. Mercedes hävdar att den är digert utrustad redan i standardutförande, men det finns säkert en uppsjö med möjligheter att få sin GLE 350de dyrare om man skulle vilja.



[Här är Mercedes GLC och GLE som laddhybrider: Lång räckvidd – men bara i ena modellen](#)



[Mercedes minstingar blir laddhybrider – nära 7 mils räckvidd](#)



[Detaljen som gör Volvo XC60 till en överlägsen laddhybrid jämfört med Mercedes GLC](#)

15. EU:s nya utsläppskrav kan tvinga Mercedes att skrota AMG-modeller

Mattias Rabe

20 december 2019

Biltillverkarna måste sänka nya bilar genomsnittliga koldioxidutsläpp till 95 gram per kilometer, annars väntar rejäla böter. Det får konsekvenser i modellprogrammen, bland annat uppges att Mercedes kan tvingas stryka flertalet motorstarka modeller, bland annat AMG-bilar.



Den 1 januari 2021 träder EU:s nya regelverk i kraft som säger att biltillverkarnas samlade flotta av nyregistrerade bilar maximalt får släppa ut 95 gram koldioxid per kilometer. Ponera att en biltillverkare har två modeller i sitt utbud, den ena släpper i genomsnitt ut 90 gram per kilometer och den andra 100 gram. Genom addition och division blir snittet blir 95 gram per kilometer och biltillverkaren klarar alltså EU:s uppsatta gränsvärde.

Skulle en biltillverkare inte klara ett snittutsläpp på 95 gram [väntar böter som lätt kan uppgå till enorma belopp](#). Bötesbeloppen är nämligen på 95 euro (motsvarar 994 kronor) per gram som överstiger 95-gramsgränsen, multiplicerat med antal bilar som biltillverkaren säljer.

Mercedes genomsnittliga koldioxidutsläpp ligger i dag på 138 gram per kilometer, långt över EU:s gräns. Det skulle innebära drygt en miljard kronor i böter för Mercedes – för de dryga 2,1 miljoner bilar som de sålt hittills i år. Och då har vi inte ens inkluderat Daimler-koncernens övriga försäljning av bland annat lätta transportfordon, som också ingår i det nya regelverket.

Redan den 1 januari 2020 börjar det nya regelverket gälla, men då behöver biltillverkarna inte räkna med hela sin samlade bilflotta utan EU tillåter en "mjukstart". Gränsen på 95 gram koldioxid per kilometer behöver "bara" uppnås för 95 procent av en biltillverkares minst utsläppande modeller. Denna infasning gäller alltså bara under ett år.



En AMG-V8 under huven... en allt mer ovanlig syn i framtiden.

De hårdare utsläppsreglerna kommer sannolikt att kräva sina offer. Amerikanska [Financial Times](#) rapporterar, baserat på information från återförsäljare, att några Mercedes-AMG-modeller kan komma att försvinna medan andra AMG-modellserier kan komma att bantas med upp till 75 procent färre tillverkade/sålda enheter. Dessutom sägs Mercedes icke-AMG-modeller med motorer större än 3,0 liter kunna försvinna. Allt för att sänka företagets utsläpp som alltså i dagsläget ligger på 138 gram per kilometer i genomsnitt.

Mercedes-AMG har redan meddelat [att man inte utvecklar fler V12-modeller](#), och V8:an ligger även den pyrt till. [Exempelvis uppges nästa generation AMG C 63 ha en fyrcylindrig bensinmotor på 2,0 liter som pumpas upp med ett EQ Boost-mildhybridsystem.](#)

LÄS MER: [EU siktar på ännu tuffare CO2-regler – ogillas av biltillverkarna](#)

DieselKraft

MER EFFEKT, LÄGRE FÖRBRUKNING

"Premium Bensin & Diesel-optimering med Effektbox eller OBD programmering. Smidig plug-in montering"

DIESELKRAFT, EN RIKTIG OPTIMERING FÖR BENSIN & DIESEL

Feber

16. Ferrari har gjort en video om den nya modellen Roma

AV BOBBY GREEN 2019-12-20 KL 10:00

Grand Tourern med klassiska linjer



FILM: <https://youtu.be/q3LE8cl0lwE>

För lite mer än en månad sedan presenterade Ferrari den nya modellen Roma. Nu släpper man all information om den tillsammans med videon nedan.

Bilen vill föra tankarna till klassiska GT-vagnar som man gärna vill hoppa in i och sen bara köra flera hundra mil. Samtidigt ska det vara något vackert att vila ögonen på när man väl har stannat på ett fik för att ta en snabb espresso. Under den långa slanka huven sitter inte en V12:a utan faktiskt en turboladdad V8:a på 3,9 liter. Den levererar 620 hästar och 760 newtonmeter i vrid. Ljudmässigt borde motorn bjuda på fantastisk sång eftersom det sitter en flat vevaxel i blocket och eftersom grenrören är lika långa. Det sistnämnda sägs vara för att optimera tryckvågor men brukar också ge ett bättre ljud. Videon lämnar dock en del mer att önska på den här fronten.

Till motorn sitter en ny åttastegad dubbelkopplingslåda, samma som sitter i SF90 Stradale. I Roma har den dock en annan utväxling och en riktig backväxel istället för en elmotor som sköter detta jobb. 0-100 km/h ska för den 1472 kilo tunga (lätta?) bilen gå på 3,4 sekunder, 0-200 på 9,3 och finns det möjlighet kan man toppa 320 km/h. Den aktiva spoilern bak kan ge 95 kilo mer marktryck över rumpan i 250 km/h jämfört med Portofino.



I övrigt får bilen den senaste versionen av Side Slip Control som jobbar tillsammans med E-Diff, F1-Trac, SCM-E Frs och Ferrari Dynamic Enhancer som alla ser till att hjälpa dig att hålla dig på vägen. Andra teknikaliteter är bland annat adaptiv farthållare, auto-broms, filhållningsassistent, 360-kamera och döda-vinkel-varnare.

Insidan har en helt ny ratt med haptiska knappar, en liten pekskärm och Manettino-vred med fem stycken lägen - Comfort, Sport, Race, Wet och ESC-Off. Framför ratten sitter ett digitalt instrumentkluster på 16 tum och givetvis har varvräknaren fått en central plats. Mittkonsolen har också en skärm men den är lite mindre (8,4 tum) och står på höjden. Vill man kan man även få en 8,8 tum stor skärm ovanför handsfacket. Enligt Ferrari ska den här skärmen göra den som sitter i passagerarsätet till en äkta co-driver.

Vad man får betala för att bli ägare till en Roma är oklart för tillfället.





17. Kenny Bräck sprängde 400 km/h-vallen med McLaren Speedtail

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2019-12-23, 19:46, uppdaterad 2019-12-24, 00:49

Utveckling av GT-hyperbilen McLaren Speedtail avslutades med en serie högfartstester där bilen nådde över 400 km/h mer än 30 gånger. Därmed har Speedtail visat sig snabbare än legendariska McLaren F1.



Det var 1994 som McLaren F1 satte firmarekordet på 231 mph (372 km/h). Ett rekord som höll fram tills nyligen då McLarens testförarchef Kenny Bräck körde en prototyp av McLaren Speedtail kallad XP2 i över 250 mph (402 km/h) mer än 30 gånger.

Sluttesterna av bilen hölls på [Johnny Bohmer Proving Grounds](#) på Kennedy Space Centre i Florida. Banan är cirka fem kilometer lång. Tidigare har bilen testats på Idiada i Spanien och Papenburg i Tyskland.

Speedtail är McLarens första hybridbil sedan P1 och är både längre och kraftfullare. Systemeffekten är 1.055 hk att jämföra med 903 hk för P1. Speedtail har en mycket aerodynamisk kaross som är 514 cm lång. I likhet med legendariska McLaren F1 är Speedtail tresitsig. Instrumenteringen är centralt placerad och består av tre bildskärmar. Det finns ytterligare två som fungerar som backspeglar.

Vikten är bara 1.430 kilo. Kombinationen av låg vikt och hög effekt ger snabba prestanda. McLaren utlovar 0–300 km/h på 12,8 sekunder. Motsvarande tid för P1 är 16,5 sekunder. McLaren siktar inte på att nå samma toppfarter som Koenigsegg eftersom det skulle inverka negativt på komforten.



Tanken bakom Speedtail är att det ska vara en hyperbil med bekväma GT-egenskaper. Som alla hyperbilar är prislappen väl tilltagen, mer än 21 miljoner kronor. 106 bilar har redan sålts, och fler blir det inte. Därmed blir Speedtail lika exklusiv som McLaren F1 som också bara tillverkades i 106 exemplar. Tillverkningen drar igång i februari 2020.







McLaren Speedtail är en hyllning till legenden F1 – 1.050 hk och 403 km/h toppfart



Nytt rekord för McLaren F1 – 100 miljoner kronor



Gordon Murrays T.50 efterträder legendariska McLaren F1



Officiellt: Koenigsegg Agera RS slog fem rekord – världens snabbaste personbil



Magnus Fröderberg

18. Nu tillåts självkörande pizzabud och autonoma matleveranser

Felix Björklund 2019-12-20 09:34

Efter årsskiftet kommer gatorna i Kalifornien att få ett nytt trafikinslag. Detta då delstaten har gett grönt ljus för tester med autonoma leveransfordon.



Självkörande fordon snart ett allt vanligare inslag på gatorna i Kalifornien?

Hemleveranser av pizzor, paketutlämning samt rullande apotek. Inom kort kommer invånare i Kalifornien att få bekanta sig med en rad nya automatiserade fordon. Den amerikanska statens motsvarighet till Trafikverket, Department of Motor Vehicles, har klubbat igenom ett godkännande av lättare självkörande leveransfordon för att användas i tester samt kommersiella syften. Med lättare menas fordon med en totalvikt på under 10 001 pund, motsvarande lite drygt 4,5 ton.

Men det är inte fritt fram för det. Företag kommer behöva ansöka om ett tillstånd, och beroende på användningsområde är kraven olika. I de fall som det bedöms att det behövs redundans i form av en säkerhetsförare måste företaget visa att de redan har genomfört relevanta tester under kontrollerade former – samt visa att föraren är rätt tränad och inte har plumpar i brottsregistret.

De företag vars fordon inte är i behov av säkerhetsförare måste visa upp att de har en säker länk till en fjärroperatör, en interaktionsplan med polisen samt verifikation på att fordonen möter federala säkerhetsstandarder. Därtill måste de även visa att fordonen har äkta autonom kapacitet – och då pratar vi att de ska motsvara nivå fyra eller fem enligt SAE:s graderingssystem.

Läs mer: [Deras teknik gör hela vindrutan till en display](#)

Det slutar inte heller där. Om det ska vara helt publika tester, det vill säga att ett självkörande fordon exempelvis delar en trottoar eller väg med andra trafikanter, då krävs det även bevis på flera typer av säkerhet. Bland annat att fordonen inte går att hacka samt garantier att data om fordonen kommer att delas om en incident skulle inträffa.

Enligt Engadget står det redan en rad företag i kö för att få licens. Bland annat Nuro som i ett par år testat sin självkörande lilla robotbil med målet att automatisera hemleveranser. Företaget tog in närmare tio miljarder i kapital tidigare i år och har bland annat ett testsamarbete för autonoma leveranser med jätten Walmart. Men även de stora tillverkarna som genomför tester med autonoma fordon borde få större möjligheter. I dagsläget finns det 65 företag som har licens att testa autonom teknik (med säkerhetsförare).

Det blir intressant att se om det här kan innebära att någon ger sig in, och tar fighten med Waymo – som är det enda företaget i dag som har tillstånd att framföra helt förarlösa fordon i Kalifornien.



19. IBM tillkännager intressant batterigenombrott

TEXT: PATRICK EKSTRAND PUBLICERAD: 2019-12-19

Ett nytt sorts batteri som i många avseenden överträffar litiumjonbatterier har utvecklats av IBM. It-jätten hävdar att det är en banbrytande batterikemi där råvarorna kan utvinnas ur havsvatten. Nu har IBM inlett ett samarbete med bland annat Mercedes-Benz för att ta batteriet ett steg närmare en lansering.



Exakt hur det är uppbyggt är fortfarande hemligt, men företaget avslöjar att energidensiteten är imponerande 800 wattimmar per liter och att batteriet kan laddas till 80 procent på bara fem minuter.

Till skillnad från de litiumjonbatterier som används i dag är de dessutom fria från såväl nickel som kobolt och elektrolyten har en hög flampunkt, vilket innebär att batteriet också är säkrare.

Råvarorna som används finns också i havsvatten och tillverkningen är därför oberoende av traditionella gruvor. Utvinningsprocessen uppges dessutom vara billig, vilket skulle kunna innebära att slutprodukten också blir betydligt billigare än dagens batterier.



20. Miljöprofessor varnar: "Laddhybrid smutsigare än diesel"

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2019-12-28, 23:57, uppdaterad 2019-12-29, 01:25

Bonus-malussystemet leder till allt fler laddhybrider på vägarna. Något som riskerar att öka utsläppen, varnar miljöforskare vid Umeå universitet.



Dieslbilar straffbeskattas i bonus-malussystemet och laddhybrider gynnas med lågt förmånsvärde, skattebefrielse och klimatbonus. Det har fått företag att välja laddhybrider i allt större utsträckning.

Svenske miljöprofessorn Runar Brännlund vid Umeå universitet går nu till attack mot laddhybrider och bonus-malussystemet.

På pappret har en dieslbil högre förbrukning än en laddhybrid, men det förutsätter att man inte kör så långt med bilen. De flesta laddhybrider når bara 40-50 km på en laddning.

– Laddhybriderna används inte bara för väldigt korta avstånd, utan förmodligen används bilen till stor del för längre resor. Då är det framförallt bensinmotorn som gör jobbet, säger han till Ekot i Sveriges Radio.

Frågan är dock hur många som verkligen kör så långt med sina laddhybrider till vardags? Undersökningar från bland annat Volkswagen har visat på att nästan hälften av de tillfrågade förarna kör minst 80 procent på el med sina laddhybrider.

Om några dagar ändras bonus-malussystemet så att den som köper en ny dieslbil kan få betala uppemot 5.000-10.000 kronor i fordonsskatt per år. Den som i stället väljer en bensindriven laddhybrid får en klimatbonus på 20.000-30.000 kronor från staten sex månader efter inköpet och slipper fordonsskatt. Dessutom är förmånsvärdet lägre. Tanken är att detta ska få ännu fler att välja laddhybrider.

– **Effekten kan bli** att utsläppen totalt sett ökar. Eftersom en ny diesebil är väldigt energieffektiv, det vill säga det är relativt sett låga utsläpp per kilometer, medan många av hybriderna har relativt törstiga bensinmotorer som därmed släpper ut relativt mycket, säger professorn Runar Brännlund.

Bäst blir det om man kör längre sträckor med dieslbilar som tankas med förnybar HVO-diesel.

– **Då är det definitivt så** att den här diesbilen kommer att vara mer miljövänlig ur klimatsynpunkt.



[Nu skärps bonus/malus – så hög blir straffskatten](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)



[Nybilsregistrering: Effekterna av bonus-malus-systemet märks allt mer](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)



[3 laddhybrider i test: Volvo V60 T8 mot BMW 330e och Volkswagen Passat GTE](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)



Magnus Fröderberg



21. Sherp the Ark med 10-hjulsdrift och plats för 22 personer

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-12-19, 19:32

Sherp ATV har utvecklats ytterligare och blivit ännu mera mångsidig. Med 10-hjulsdrift går Sherp the Ark lika bra på snö, sjöis och vatten.



Ekipaget driver med alla 10 hjulen, vilket ger Sherp the Ark en unik framkomlighet oavsett underlag.

FILM: <https://youtu.be/QYisbim247k>

De flesta av er läsare känner nog igen [Sherp, ett synnerligen kapabelt ATV-fordon](#) (All-Terrain Vehicle). De 1,6 meter höga däcken har variabelt lufttryck för maximalt grepp på alla typer av underlag. De stora hjulen bidrar även till att hålla Sherp flytande och de kan paddla sig fram i en hastighet av 6 km/h.

Den senaste versionen heter [Sherp the Ark](#) och som vi ser innebär det att man kopplat på en "släpvagn" med sex hjul. Det ökar lastförmågan till hela 3.400 kilo och det finns flera utförande. I den versionen som vi ser i filmerna nedan används vagnen för persontransport, 4 fram och 18 bak, totalt 22 personer.

Sammankopplingen mellan bil och släpvagn styrs med hydraulik, vilket bland annat gör att Sherp the Ark kan lyfta på framhjulen och ta sig över två meter breda diken. Sherp the Ark kan klättra över hinder som är 1,5 meter höga.

Drivkraften kommer från 2,4-liters dieselmotor på 74 hk och 280 Nm. Den femväxlade lådan är avpassad för terrängkörning i låg hastighet, på väg kan Sherp the Ark komma upp i som mest 30 km/h. Den bränslesnåla dieselmotorn gör att fordonet har en drifttid på 82 timmar mellan tankningarna.

Sherp the Ark kan klättra uppför backar med 40 graders stigning (88 procent) och kan luta 30 grader i sidled. Markfrigången är 60 centimeter. Fordonet är byggt för att klara temperaturer från minus 50 till plus 40 grader. [Sherp tillverkas av Quadro International](#) i Kiev, Ukraina.



Den versionen av Sherp the Ark används vagnen för persontransport, med plats för 18 bak och ytterligare 4 fram, totalt 22 personer.

FILM: <https://youtu.be/VcOoMY6fZlq>



[Ryska Sherp ATV är det coolaste du kan köra – på land och till sjössy](#)

[Ripsaw EV2 SSR1 försedd med 1.500 hk stark V8-motor – se den stegra på larvbanden](#)

[Ryskbyggda Sherp ATV tar sig fram precis överallt](#)

[Ripsaw EV2 – supersnabb bandvagn för privatpersoner](#)

[Krigsjeepen Willys MB är en ikon – men den hette inte Jeep](#)

[Den moderna krigsjeepen – Oshkosh JLTV – är ett brutalt monster](#)



22. Piaggio Ape E-City – en elektrisk tuk-tuk

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2019-12-20, 15:42

Piaggio Ape är en ikon, och en vanlig syn i såväl Italien som i Indien och Sydostasien. Nu kommer äntligen en elektrisk version. Åtminstone till Indien.



FILM: <https://youtu.be/wJrhDQzef98>

Piaggio Ape E-City visades upp i den indiska metropolen New Delhi och kommer att tillverkas i Indien.

Hur hisnande fartresurserna blir, eller uteblir, avslöjas inte. Istället framförs att Piaggio Ape E-City inte kommer att kosta mer än motsvarande modell med förbränningsmotor. Det beror bland annat på att den indiska staten subventionerar elektriska fordon som är två- eller trehjuliga. Priset är satt till 197 000 rupee. Det motsvarar cirka 26 000 svenska kronor.

Ett annat säljargument är att batteriet är snabbt utbytbar. Tanken är man ska slippa ladda batteriet utan istället snabbt byter batteri. Lösningen kommer från Sun Mobility och fungerar även för andra två- och trehjulingar.

Under 2019 har omkring 150 000 Piaggio Ape sålts i Indien. Marknaden för elektriska fordon förväntas tiodubblas i Indien fram till 2025.

[Den här Piaggio Ape-föraren visar varför vi älskar Italien](#)

[Lyxbilar ökar i Indien – fler har råd](#)

[Första indiska Volvo XC90 har rullat av bandet](#)

23. Morgan med nostalgi från RAF

Josefine Andersson 2011-03-01 07:00

Ett nostalgiskt dekalkit får den trehjuliga Morgan att likna Royal Air Force' klassiska krigsflygplan från andra världskriget.



Visst är det mesta av tekniken ny, men utseendet håller klassisk stil och för att ytterligare knyta an till historien kommer Morgan även att släppa flera dekalsatser, exempelvis ett som passar tävlingsbanan med stripes och ovaler att klistra startnummer på.

Men den roligaste satsen är den där man tagit fasta på att karossen påminner om en flygplanskropp och knåpat ihop en sats med inspiration från andra världskrigets stridsflygplan, både från Royal Air Force och från US Air force.



24. Klassiskt bilmärke: Adler

Publicerad 13 oktober 2010

Adler är det tyska ordet för örn och det har använts som varumärke på allt från cyklar och skrivmaskiner till personbilar. Tillverkningen av bilar startade år 1900, men redan tidigare hade Adler gjort komponenter till Benz.



Adler Trumpf Junior Sport Roadster (1935–1937)

Det dröjde bara något år eller så innan Adler var i färd med egna motorkonstruktioner och snart tävlade också Adler-bilar. Pionjärtiden måste ha varit spännande, ty ännu var det inte alldeles självklart hur en bil skulle vara konstruerad.

I Tyskland fanns, liksom i England och Frankrike, mängder av förhoppningsfulla bilbyggare. De flesta höll ut i några år, men Adler växte sig allt starkare och byggde framemot 1910 både små och stora bilar, vissa modeller med cylindervolymer på drygt fem liter.

År 1914 hade den största av de nio Adler-modellerna en motor på 9,1 liter! Trots den imponerande volymen var motorn bara fyrcylindrig.

Inspirerad av Bentley?

1925 presenterade Adler sin första sexa, en motor med aluminiumkolvar – vem vet, inspirationen kom kanske från Bentley? Denna Adler-modell hade också bromsar på framhjul, vilket var ovanligt vid den tiden. En rak åtta kom 1928 och hade till och med hydrauliska bromsar.

Adler var inget stort märke i Sverige, men det skulle bli! De egentliga framgångarna började med presentationen av modellen Trumpf på Genève-salongen 1932. Trumpf var framhjuldriven och hade individuell fjädring som konstruerats av H.G. Röhr, en man som även hade ett eget bilmärke åren 1928–35.

Framhjulsdraft låg i tiden och framför allt höll DKW på att göra sig känt för detta. Modellen Trumpf med 1,5-litersmotor följdes året därpå av en 1,7-litersversion, men det var Trumpf Junior, lanserad 1934, som blev en verklig fullträff för Adler.

Här var den fyrcylindriga motorn på futtiga 995 cc men utvecklade ändå 25 hk vid 4 000 varv. Jämför det med VW 1200 från de första efterkrigsåren!



Trumpf Junior.

Samtidigt med den blivande storsäljaren Trumpf Junior fortsatte Adler att bygga större vagnar, men den sista åttan tillverkades just 1934. Det hjälpte inte att den kände arkitekten Walter Gropius (Bauhaus-rörelsen) hade ritat karossen – en stor Adler var inte vad köparna behövde i de ekonomiskt ansträngda tiderna.

100 000 bilar

Trumpf Junior var i många stycken mycket lik DKW-bilarna och liksom detta märke erbjöd man ett antal olika karosstyper. Detta var nätta små vagnar med vackra proportioner och harmoniska linjer. Liksom Dekorna blev Trumpf Junior mycket uppskattade också här i landet.

Karosserierna tillverkades på olika håll. Den täckta modellen och den så kallade cabriocoachkarossen byggdes av Ambi-Budd i Berlin. Detta företag gjorde också en del av de fyrsitsiga cabriolet-karosserna medan resten byggdes av Karmann.

Det fanns också tvåsitsiga cabrioletter byggda av Wendler och andra fristående firmor. Tvåsitsarna var så fräna att man passade på att ta litet bättre betalt för dem!

Åren 1935–37 fanns också en sportmodell med motorcykelskärmar som följde framhjulens rörelser.

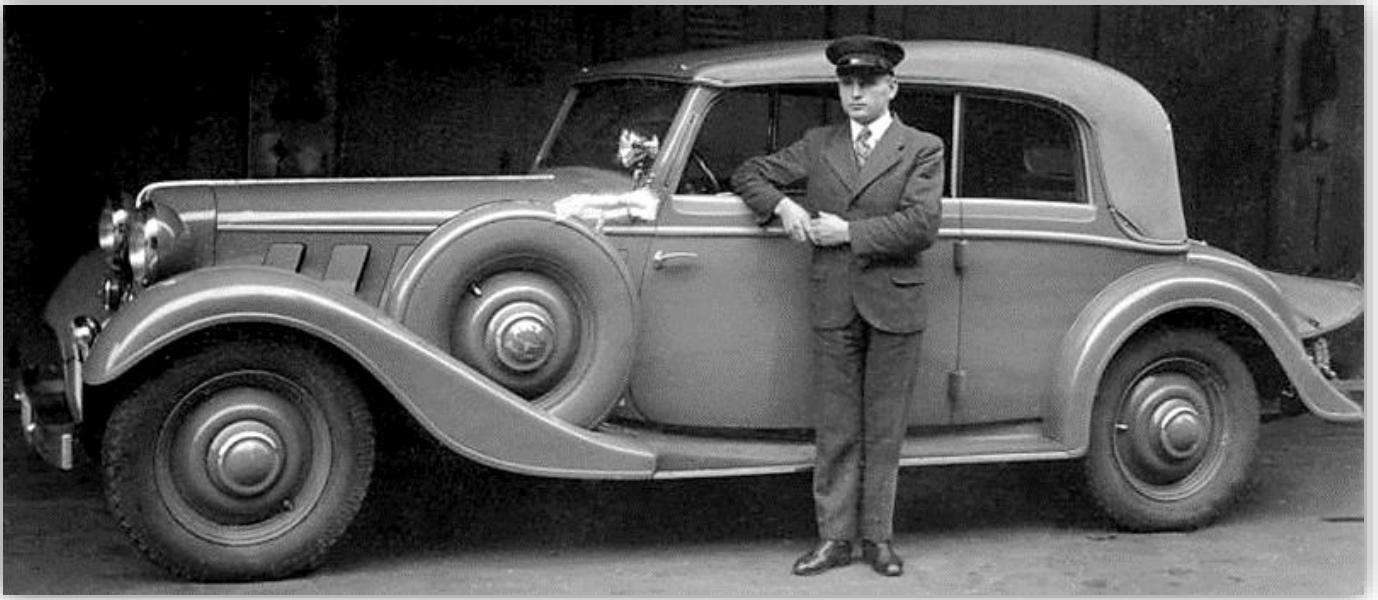
I augusti 1939 firades tillverkningen av Adler Trumpf Junior nummer 100 000. Kort därpå bröt kriget ut men produktionen av Trumpf Junior fortsatte ända till 1941, fast enbart för krigsmakten. Privatbilism var inte att tänka på.

Adler överlevde kriget och en viss vidareutveckling gjordes på Trumpf Junior. En eller två prototyper visades på en utställning i Hannover 1948 men projektet lades ner och bilarna skrotades.

Adler fortsatte emellertid sin motorcykeltillverkning fram till 1957.



Trumpf 1.7 AV Cabriolet (1933–1936)



Diplomat Cb2 1934–35



Adler 2,5 Liter var märkets strömlinjeformade modell och byggdes åren 1937–40. Räknades som årets sensation när den presenterades. 2,5-litersbilen var bakhjulsdriven och fanns också att köpa i cabrioletutförande. Dessutom byggdes en ännu fräsigare sportcoupé i ett fåtal exemplar.

SLUT