



Excalibur Series I SS Roadster 1964–69

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 19 februari
måndag 17 februari

1. Domen mot reklam för miljövänliga laddhybrider: "Vilseledande"
2. Klimatsuccén: CO2-utsläpp från nya bilar sjunker 25%
3. BMW: Ingen renodlad plattform för elbilar
4. Kia Seltos X-Line Concept – större och tuffare
5. Tata Sierra tillbaka med eldrift och mossa
6. Test: Nissan Leaf
7. TEST: Jeremy Clarkson har inte fattat någonting om nya Audin
8. Prestigetung koloss med mäktigt fuskjud
9. Prov: Är det lyxsuven DBX som ska rädda Aston Martin?
10. SSC Tautara en hyperbil i nivå med Koenigsegg Jesko
11. Volkswagens släpper prislappen på sin elbil ID.3
12. Nya Skoda Octavia säljs nu i Sverige från 268 900 kronor
13. Köpte 500 bilar – som inte får köras i snö
14. Ny prisrusning på begagnade bilar: "Köparna står på kö"
15. Rekordbilen Supreme Sunbeam spräckte hastighetsgränsen
16. Klassiskt bilmärke: Mercury



1. Domen mot reklam för miljövänliga laddhybrider: "Vilseledande"

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-02-06 18:38, uppdaterad 2020-02-07 11:32

Skoda och Mitsubishi får reprimander från Konsumentombudsmannen eftersom de inte kan bevisa att deras hybridmodeller är så miljövänliga som de påstår i sin marknadsföring.

**MITSUBISHI OUTLANDER
PLUG-IN HYBRID /**

När du vill åka bekvämt, känna dig trygg och värna om miljön. Upplev den senaste utvecklingen inom laddhybrid tekniken med Outlander Plug-in Hybrid.

En SUV som är mer kompetent än någonsin, med avancerade säkerhetssystem och unik fyrhjulsdraft med optimal prestanda oavsett vägunderlag.

Sveriges mest populära Plug-in Hybrid

Nyhett! Finns nu även för privatleasing!

FRÅN 419900 KR

VID AVBETALNING: 4199 KR/MÅN ⓘ
FORMÅNSVÄRDE: 1175 KR/MÅN NETTO ⓘ

*Man "värnar inte om miljön" enbart genom att köpa en laddhybrid från Mitsubishi.
Skärmdump: Konsumentverket*

Sveriges konsumenter blir allt mer miljömedvetna, något som även har inflytande på vilken bil man väljer att köpa. Därför marknadsför biltillverkarna gärna sina elbilar och laddhybrider som produkter som är bra för miljön.

Men att i annonser komma med svepande påståenden om att en bil är "grön" eller "värnar om miljön" är inte helt oproblematiskt, eftersom det inte nödvändigtvis är sant. Konsumentverket, KO, har särskilt hårda krav för just miljöpåståenden i annonser och har nyligen fällt bland andra Mitsubishi och Skoda för att vara vilseledande i sin marknadsföring.

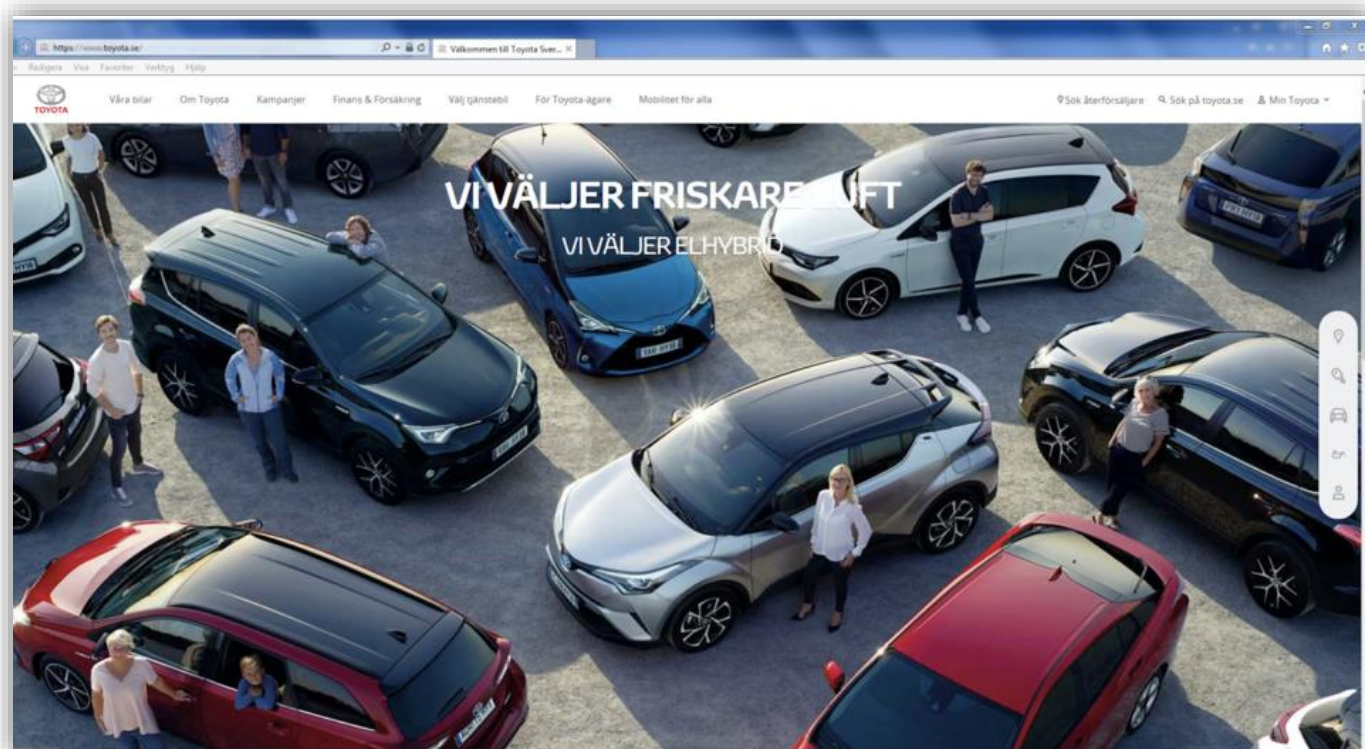
Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid, en av Sveriges mest sålda laddhybrider, beskrevs fram tills nyligen på företagets hemsida med orden "När du vill åka bekvämt, känna dig trygg och värna om miljön. En riktig SUV med unik fyrhjulsdraft." Ett påstående som enligt Konsumentverket är både vilseledande och otillbörligt. I sin bedömning skriver de att "påståendena är vaga och ospecifika och ger intrycket av att produkten inte har någon, eller endast en marginell, miljöpåverkan".

De skriver vidare att utsläppen vid körning visserligen kan vara mindre från en laddhybrid än en motsvarande bil som drivs helt av fossila bränslen. Men det räcker inte för att i marknadsföringen kunna påstå att bilen är miljövänlig.

"Konsumenter har svårt att bedöma vad som är sant. De har i allmänhet har blivit mer miljömedvetna men kunskapen har inte ökat i samma takt. Då måste man vara tydlig", säger Charlotte Söderlund, jurist på KO, i en kommentar till Auto Motor & Sport.

För att konsumenter inte ska bli vilseledda kräver KO att påståendet ska vara mer precist – att biltillverkaren berättar på vilket sätt bilen är miljövänlig. Påståendet ska också kunna bevisas. Dessutom är en bil inte nödvändigtvis miljövänlig även om den inte släpper ut några avgaser vid körning – när det ska bedömas om en bil är miljövänlig eller inte måste bilens hela livscykel räknas in. Tillverkningen av elbilar och deras batterier innebär också en påverkan på miljön.

"Bilar är alltid miljöbelastande produkter. Man får påstå att de har miljöfördelar, men då måste det klargöras att den fördelen är relativ jämfört med andra produkter", säger Charlotte Söderlund.



En hybridbil från Toyota garanterar inte frisk luft. Skärmdump: Konsumentverket

Även Skoda har nyligen blivit fällda av KO i ett liknande ärende, där de på sin hemsida placerat sina el- hybrid- och gasdrivna modeller i en kategori de kallar "kör grönt". Även det bedömer KO som vilseledande, och skriver att det bryter mot god marknadsföringssed.

"Vi anser att "kör grönt" är ett vagt påstående – då måste man förklara varför det är grönt, vilken miljöfördel det är. Det är ofta ett problem med miljöpåståenden, att de är väldigt generella", säger Charlotte Söderlund.

Både Mitsubishi och Skoda har nu ändrat i sin annonsering. Mitsubishi har tagit bort formuleringen om miljövänlig, och på Skodas hemsida heter nu kategorin el- och laddhybridbilar "El/Hybrid" i stället för "kör grönt".

"Vi skickar brev till företagen där vi berättar vad vi inte tycker är okej. I de flesta fall rättar de sig frivilligt, men om de inte gör det har vi möjlighet att gå till domstol", säger Charlotte Söderlund.

Om KO ser ett behov av praxis, alltså ett vägledande domstolsbeslut, kan ett ärende bli rättssak ändå. Ett uppmärksammat exempel på det var när Volvo i början av 2000-talet påstod att modellen S60 var "en bil som renar luften från skadligt ozon" och som "Städar luften". Eftersom Volvo inte kunde bevisa att det var sant förbjöd marknadsdomstolen dem från att använda sådana påståenden.

Även Hyundai och Toyota har blivit tillrättavisade av KO för liknande brister i marknadsföringen de senaste två åren. Ett fall gällde när Toyota år 2018 såde in sina hybridbilar med orden "Vi väljer friskare luft. Vi väljer hybrid". Hyundai marknadsförde 2019 en vätgasbil med "Ingen CO2. Bara H2O. Alltid först. Ett framsteg i taget." Även här ansågs biltillverkarnas påståenden vara vilseledande och otillbörliga.

Läs också:



[Avslöjat: Volvos laddhybrider släpper ut orenade avgaser](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)



[Professor varnar: "Laddhybrid smutsigare än diesel"](#)



Av Magnus Kvandal

**VI BJUDER PÅ ETT
ÅRS ELFÖRBRUKNING VID
KÖP AV NY LADDHYBRID**

LÄS MER HÄR

Erbjudandet gäller för nya Volvo laddhybrider köpta fr.o.m. 2019-10-16 t.o.m. 2020-04-15. Beloppet beräknas utifrån din bils elförbrukning i 12 månader via Volvo on Call från maj 2020 och ett genomsnittligt schablonpris på el i Sverige under samma period. Upp till max 3000 kWh. Värde ca 3995 kronor. Förbr. laddhybrider l/100 km bl. körn (prel). WLTP: 1,5-3,0. NEDC korr: 1,7-2,3. CO2, g/km. WLTP: 36-67. NEDC korr: 39-52. (S60 T8 aut-XC90 T8 AWD aut). Miljöklass Euro 6D-Temp.



2. Klimatsuccén: CO2-utsläpp från nya bilar sjunker 25%

2020-02-07

Miljöminister Isabella Lövin till BytBil: Det är mycket positivt!



BytBil.com kan avslöja den positiva klimatnyheten som visar att koldioxidutsläppen från nya bilar i Sverige har minskat med 25 procent på ett år. Orsaken är att antalet nya laddbara bilar har dubblerats jämfört med 2019 samtidigt som försäljningen av törstiga bensin- och dieslbilar rasat till hälften.

– Det är mycket positivt! Det visar att satsningen på att göra elbilar, gasbilar och hybrider billigare ger effekt, säger miljöminister Isabella Lövin till BytBil.

Nu börjar bonus-malus-systemet att på allvar ge en positiv klimateffekt på de nysålda bilarna i Sverige. Vid nyår skärptes skatterna på bensin- och dieslbilar genom införandet av nya WLTP-normen. Samtidigt höjdes gränsen för klimatbonusbilar till 70 gram per kilometer. Bonus-malus-systemet innebär att du kan få upp till 60 000 i bonus för en elbil, medan en bensin- och dieseldriven suv kan kosta över 10 000 kr i årsskatt första tre åren.

De nya bilskatterna har redan gett en rejäl effekt på nybilsförsäljningen i Sverige – och klimatsmartare bilar ökar nu kraftigt. BytBil kan genom nya beräkningar av försäljningsstatistiken från Bil Sweden avslöja att den genomsnittliga nya bilen på ett år har gått från att släppa ut cirka 128 gram CO₂ per km till cirka 101 gram per km. Det innebär att varje ny bil i genomsnitt släpper ut cirka 25 procent mindre koldioxid än för ett år sedan.

– Det är mycket positivt! Det visar att satsningen på att göra elbilar, gasbilar och hybrider billigare ger effekt. Ska vi klara klimatkrisen kommer det vara avgörande att vi lämnar fossilberoendet i backspeglarna. Men absolut kan vi bli ännu bättre. Vi både kan och ska bli bättre. Vi kommer se över hur vi ytterligare kan stärka och förenkla bonus-malus så att vi får ut ännu fler elbilar och lågutsläppande bilar på vägarna, säger Isabella Lövin.

Anledningen till att utsläppen minskar så snabbt är att laddbara bilar på ett år har ökat med 92 procent. I januari i år såldes 1225 elbilar och 3928 laddhybrider. Samtidigt halverades försäljningen av törstiga bensin- och dieslbilar som släpper ut mer än 140 gram CO₂ per km till 2990 bilar. Den allra mest sålda laddhybriden i januari var Volkswagen Passat GTE och den mest sålda elbilen var Kia e-Niro. Laddhybrider ökar sju gånger snabbare än elbilar, så där har Sverige en bit kvar till Norge.

Laddhybrider ökar 150%, men elbilar bara 20%, hur får vi fler att köpa en elbil?

– Det är två saker: att fler bilmärken kommer med rena elbilar i de lägre prisklasserna, och att utbyggnaden av laddinfrastruktur fortsätter och täcker de vita fläckar som fortfarande finns i landet, något som regeringen kommer att genomföra. Det ska vara lätt och lönsamt att köra elbil. Från regeringens sida ger vi nu stöd på 60 000 kronor vid köp av elbil, vi ger också stöd för att installera en laddpunkt i hemmet och för att sätta upp solceller på taket. Med en sån paketlösning kan man köra på egenproducerad el och plötsligt blir bilen väldigt billig i drift, säger Isabella Lövin.

Så har vi räknat

Genom att multiplicera Bil Swedens statistik för försäljningen av bilar inom olika CO₂-intervaller och jämföra de genomsnittliga utsläppen per kategori med förra året är minskningen i CO₂-utsläpp 25 procent. För kategorin bilar som släpper ut 140 gram eller mer har vi gjort antagandet att en snittsiffran för utsläppen är 200 gram per kilometer. För kategorin bilar som släpper ut högst 60 gram per kilometer har vi brutit ut elbilar och gett dem ett nollutsläpp. För laddhybrider har vi använt genomsnittssiffran 32 g/km i kalkylen som är CO₂-utsläppet för den mest sålda laddhybriden VW Passat GTE.

Maths Nilsson

Relaterade artiklar

[Bensinbilar ska förbjudas, dyrare tjänstebilar - och nytt bonus-malus](#)

BILNYHETER

Miljöminister Isabella Lövin presenterade regeringens nya klimatpolitiska handlingsplan
18 dec. 2019

[Du kan tvingas köpa elbil eller hybrid nästa år](#)

BRANSCH & TEKNIK

Okända EU-lagen - miljardböter för biltillverkarna
12 apr. 2019

[Ny skattechock på vanliga bilmodeller](#)

BILNYHETER

Höjs med flera tusenlappar per år efter nya normen
21 mars 2019

[Succébilen stoppas - av EU:s nya utsläppsböter](#)

BILNYHETER

Suzuki Jimny kan försvinna från svenska marknaden - nya regler sätter stopp
3 veckor



3. BMW: Ingen renodlad plattform för elbilar

Av Magnus Fröderberg, Publicerad i går, 18:45

BMW gör tvärt emot de flesta av konkurrenterna och väljer att inte satsa på en renodlad elbilsplattform.



Volkswagen-koncernen har valt att satsa på inte mindre än tre plattformar helt dedikerade för elbilar. BMW gör tvärt om och skrotar sin enda elbilsplattform när i3-modellen läggs ner.

Det finns för- och nackdelar med båda typerna av plattformar. Med en renodlad elbilsplattform behöver man inte göra plats för förbränningsmotor, transmission och avgassystem. Det kan ge större friheter vid konstruktionen av en elbil.

Fördelen med en plattform som används både till elbilar och bilar med förbränningsmotorer är att man kan styra tillverkningen mer flexibelt. Både elbilar och förbränningsbilar kan tillverkas på samma lina i fabriken och fördelningen kan styras av försäljningen, inte av prognoser.

"Ur vårt perspektiv så är marknadsprognoserna alldeles för osäkra för att motivera oflexibla elbilsspecifika plattformar. Vi vill inte hamna i en situation där våra fabriker inte når full kapacitet", säger nu Udo Hänle, ansvarig för produktstrategi och teknisk integration för BMW-gruppen, i en intervju med [Automotive News](#).

Strategin är något förvånande med tanke på att BMW säger sig satsa starkt på elektrifiering och lovar 13 helelektriska elbilar fram till 2023.

[BMW i8 nummer 20.000 är byggd – våren 2020 upphör produktionen](#)

[BMW i3 – 12 saker du inte visste](#)

4. Kia Seltos X-Line Concept – större och tuffare

Mattias Rabe 8 februari 2020

På årets Auto Expo i Indien visar Kia upp flera bilar och koncept. Vi har redan skrivit om Sonet Concept, nu riktar vi blickarna mot en ännu tuffare konceptbil – Seltos X-Line.



[Kia Sonet Concept](#), som vi berättade om för ett par dagar sedan, beskrev vi som liten och tuff. Kias andra konceptbil på indiska Auto Expo heter Seltos X-Line Concept och kan beskrivas som större och ännu lite tuffare. Den baseras förstås [på modellen Seltos som lanserades förra året](#), den SUV på 437,5 centimeter som säljs på flera marknader i världen (däribland Indien, där den också är sex centimeter kortare).

Eftersom Seltos inte kommer till Europa (för att inte slå undan fötterna på nyligen introducerade [Kia XCeed](#)) kommer inte heller Seltos X-Line Concept i någon form av produktionsutförande att nå vår kontinent.

Kia är fåordiga om bilen men beskriver den som en mer bestämd och robust version av Seltos, med futuristisk grilldesign (skulle kunna vara LED-slingorna som går in i grillen som anses vara framtid), hasplåtar (ser vi dock inte skynten av på bilderna) och grövre takrails. Stötfångarna har fått lite annat, tuffare utseende och helheten andas med terrängbil. Vanliga Seltos finns i fyrhjulsdrevet utförande, så vi förmodar att Kia tänker sig Seltos X-Line med just drivning på samtliga hjul.

På bilsalongen i Indien visar Kia även upp modellerna Carnival, [e-Soul](#) (Soul EV), [e-Niro](#) (Niro EV), [XCeed](#) och [Stonic](#).

[GALLERI](#)

[Kia Seltos X-Line Concept](#)

[4 bilder](#)

5. Tata Sierra tillbaka med eldrift och mosa

Erik Wedberg 9 februari 2020

Indiska Tata återupplivar det gamla modellnamnet Sierra. Nu är terrängbilen förstas elektrisk. Mindre väntat är att den har mosa på instrumentpanelen, redan från fabrik, och att den inte har någon skärm.



Indiens stora bilsalong Auto Expo 2020 pågår för fullt och en av de roligaste nyheterna är otvivelaktigt Tata Sierra EV. Bilen är ett koncept och med den vill Tata, som äger Jaguar Land Rover, svara på frågan hur framtiden för suven ser ut.

De har dammat av det gamla modellnamnet Sierra (Tatas första suv, byggd åren 1991–2000) och satt det på den 4,1 meter långa konceptbilen. Den byggs på det som Tata kallar en ALFA-plattform och om drivlinan säger de inte mer än att den är elektrisk.

I det här fallet känns motorn inte så viktig, vi koncentrerar oss hellre på instrumentpanelen som, hör och häpna, nästan är helt befriad från skärmar. Tata går mot strömmen och i stället för pekskrmar har de stoppat in en rejäl träplanka och i den finns ett fack där det är tänkt att föraren ska kunna stoppa i sin egen skärm. Tata tror alltså på en BYOD-framtid (Bring your own device) även för bilen. Man ska kunna komma med en iPad eller annan läsplatta, stoppa den i facket och använda den som instrumentering.

Tata kallar det Digital Detox, och syftar på den nästan skärmlösa förarmiljön, men också vegetationen. Jo, konceptbilen har något som bäst kan beskrivas som blomlådor framme vid vindrutan och längst bak vid bakrutan. Det sägs vara riktig mosa i konceptbilen och tanken är att det ska kännas som att det inte finns någon gräns mellan interiören och naturen utanför.

Om Tata kommer att lansera en ny Sierra nämns inte, och om det blir en comeback för modellen som kan sägas vara Indiens Land Rover så lär den inte ha mosa på instrumentpanelen.

[Tata Sierra EV](#)
[10 bilder](#)



6. Test: Nissan Leaf

Publicerad 2020-02-07, 16:24

Andra generationen av Nissan Leaf har nyligen fått en uppdatering med större batteri och starkare motor. Räcker det för att hänga med i klassen? Nej, tyvärr räcker det inte alls. Världens mest sålda elbil (fram till att Tesla Model 3 helt nyligen tog över ledartröjan) lever på lånad tid, konstaterar testlaget.



FILM: <https://youtu.be/UXCM39cfMlc>

auto motor & sports redaktör, Joakim Dyredand, berättar mer i inslaget och vi ger som vanligt exempel på 3 bra saker och 3 mindre bra saker med bilmodellen.

Glöm inte att prenumerera på vår YouTube-kanal och slå på notifiering så får du information direkt om när vi publicerar en ny video. [Det kan du göra här.](#)

[Video: Så mycket bättre är nya Renault Zoe](#)

[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Test: Tre elbilar – Hyundai Ioniq möter Nissan Electric Leaf E + och Renault Zoe R135](#)

[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

Av Patrik Lundin



7. TEST: Jeremy Clarkson har inte fattat någonting om nya Audin

Maths Nilsson 2020-02-08

Audis nya laddhybrid drog 5,5 liter bensin på 60 mil



Efter 10 sköna testdagar med laddhybridversionen av Audi Q5 är det dags att tanka bilen och lämna tillbaka den.

Trots nästan 60 mils körning, varav två motorvägsturer lyckas vi bara pressa ner 5,5 liter bensin i tanken.

Suv:en bjuder både skön komfort och ett kostnadseffektivt ägande – för den som har tjänstebil.

Samtidigt som BytBil testar laddhybriden Audi Q5 TFSi-E så testas bilen av tv-stjärnan Jeremy Clarkson. Och konstigt nog kommer vi fram till helt olika slutsatser om Audi Q5.

Enligt Jeremy Clarkson så är bilen ingenting att ha för den som vill köra med nollutsläpp på motorvägarna, eftersom "batterierna kommer att ladda ur helt på några sekunder". Samtidigt hävdar Clarkson att han inte lyckats få bilen att arbeta med elkraft överhuvudtaget. "Bortsett från hieroglyfer som visas på instrumentbrädan verkar ingenting förändras", uppger Jeremy Clarkson.

Vår upplevelse är den diametralt motsatta. Om du vill köra lite längre med Audi Q5 laddhybrid så är bilen är häpnadsväckande snål för att vara en suv, även om den inte erbjuder nollutsläpp. Men du måste göra två enkla saker innan du ger dig i väg:

1 Ställa bilen i hybridläge, vilket du enkelt gör med en knapp i mittkonsolen.

2 Ställa in navigatorn på din slutdestination så bilen vet hur den ska dosera elmotorn tillsammans med bensinmotorn.



Sedan är det bara att köra. Vi kör ett par olika turer på 8-10 mil med merparten motorvägskörning efter att ha gjort det och då är Audi Q5 häpnadsväckande snål på soppa. 0,24 l/mil uppmäter vi ena gången på motorvägskörning när vi kör försiktigt. Den som i stället först kör på elektricitet tills batteriet är tomt och sedan på bensin kommer att få en mycket högre förbrukning. Men att kunna köra en stor tung SUV med fyrhjulsdraft med så låg förbrukning är ganska fantastiskt. Den som vill ta bilen till fjällen behöver heller inte bekymra sig om att hitta laddstationer längs vägen. Ska vi vara ärliga så är det här en mer praktisk bil år 2020 än en renodlad elbil. Och miljön klarar nog belastningen från de få långresor på mestadels bensin som vi gör.

Resten av tiden kör vi faktiskt enbart kortare körningar på mellan en och 4,5 mil och då går Audin helt på elektricitet. Den går både mjukt och fint och det finns gott om kraft för vardaglig körning ändå upp till 140 km/h. Elmotorn är på hela 145 hk, och när den fyrcylindriga turbomotorn kickar in kan bilen ge hela 367 hk. Men i ärlighetens namn så gör vi inte det enda gången under testet förutom när vi kör längre på motorväg. Det är liksom inte grejen med en laddhybrid hur snabb den är. Den ska köras så snålt och tyst som möjligt på elektricitet. Helst ska bensinmotorn aldrig starta.

Många klagar på att laddhybrider har kort räckvidd och att de inte kommer så långt som tillverkarna anger. Audi Q5 är något så ovanligt som en batteribil som tar sig längre än tillverkarens uppgivna räckvidd. Audi hävdar 40 km på ren el, vi kommer vid flera tillfällen omkring 45 km. Dessutom laddar den upp batteriet mycket snabbare än alla andra hybrider som vi hittills testat, en inte oviktig egenskap om du kör många korta sträckor varje dag och hinner ladda mellan körningarna.

Vi pressade som sagt aldrig bilen, och bensinmotorn var knappt i gång, men Q5:an hade luftfjädring och ligger mycket fint på vägen. Vi körde mycket grusväg och där sväljer luftfjädringen potthålen bättre än de flesta andra bilar vi testkört. Du behöver upp på stora pickuper för att få en bättre fjädring på dåligt underlag. När det gäller styrkänslan och prestationen från bilens filhållningsassistent har Q5 en bit upp till klassens storsäljare Volvo XC60. Styrningen känns ibland lite för lätt och oprecis, men kanske beror det på att luftfjädringen maskerar bort en del av körkänslan. Filassistenten gör en del oväntade ingrepp ibland och den fungerar bäst på raka motorvägar med nymålade vita linjer.



Vår testbil är nästan fullutrustad och bjuder på en elegant och skön skinnklädsel i sportstolarna. Inredningen är väl ihopskruvad med hög kvalitetskänsla på känt Audimanér. Men i ärlighetens namn börjar det kännas som att det tyska prestigemärket börjar halka efter Volvo litegrann när det gäller materialval på plast och designen. Audi Q5 har väldigt mycket knappar jämfört med lite nya modeller – där känns det att konstruktionen börjar bli aningen daterad. En liten finess som vi saknar på andra bilar är att Q5 tvättar av backkameran när du spolar bakrutan, perfekt i smutsigt svenskt vinterklimat.

Designmässigt bjuder Audi Q5 på runda och lite bulliga former på utsidan. Bilen sticker inte ut på något sätt, utan är ganska intetsägande. Ingen kommer att se att du lagt 700 000 kr på en ny bil, vilket passar en del köpare perfekt. Nyare Audi-modeller som Q3, Q8 och A6 tar för sig betydligt mer, och det känns som Q5 kom till när Audi var väldigt konservativa och inte ville ändra på ett vinnande koncept.

Bilen är utrustad med permanent fyrhjulsdraft där elmotorn är helt integrerad i systemet i stället för att enbart driva bakaxeln som hos Volvo. Det fungerar väldigt bra och bilen växlar helt sömlöst mellan el och bensin. Egenskaperna i halka och terräng känns pålitliga även om vi inte hade möjlighet att testa gränserna fullt ut.

Som privat bilägare är inte Audi Q5 TFSI e någon vidare affär. Bilen kostar strax under 600.000 kr i inköp och den är svår att räkna hem jämfört med sina bensindrivna syskon. Men som tjänstebil är den ett riktigt SUV-klipp. Bilen räknas som klimatbonusbil och får en rejäl nedsättning av förmånsvärdet. Netto hamnar du på en skattekostnad på under 3000 kr i månaden. Så om du inte åker på ett bruttolöneavdrag av värre slag så är Audi Q5 laddhybrid rena sparbössan som tjänstebil. Särskilt om du kan köra större delen av din dagliga körning på el.

Bilen har dessutom kort leveranstid till skillnad från Volvos kinabyggda XC60-hybrider. Det finns till och med fabriksnya lagerbilar att hitta hos många Audi-handlare.

Vårt slutomdöme är att Audi Q5 är en laddhybrid som håller vad den lovar, och är ett ekonomiskt gångbart alternativ för tjänstebilsföraren. Om bilen är bättre än andra storsäljare i klassen som Volvo XC60 är mest en smaksak. Provkör och bedöm själv!



Köpa

++

Kostar några tusenlappar mer än en Volvo XC60 T8 laddhybrid – innan du börjat utrusta bilen. Audi är kända för att ta bra betalt för tillvalen och Q5 är inget undantag. Räkna med att du hamnar en bra bit över 600 000 kr när du utrustat bilen som du vill ha den. Kryssar du på lite i tillvalslistan blir det lätt över 700 000 kr. Vår testbil som inte var överdådig gick loss på 734 500 kr.

Äga

++++

För den som får köra Q5 som förmånsbil är det ett klipp, runt 3000 kr i månaden i skatt om du inte extrautrustar bilen för mycket. Serviceintervallet är 3000 mil trots att det är en laddhybrid, vilket är bra. Andrahandsvärdet är sannolikt högre än för den rent fossila varianten, vilket kompenserar lite för det höga inköpspriset. Som privatperson blir det dock extremt dyra mil i en Q5 laddhybrid och du måste verkligen vara en sann miljövän för att välja den framför bensinaren.

Köra

++++

Q5 bjuder på en trygg och kontrollerad upplevelse, och trots 363 hk känns bilen som en mjuk glidare i elektriskt läge när den inte pressas. Med luftfjädring är den mycket skön att köra, även på väldigt dåliga vägar. Styrkänslan är aningen för mjuk och diffus med luftfjädring.

Säkerhet

+++++

Högsta betyg i Euro Ncap och Q5 är en erkänt säker bil som även placerar sig bra i utvärderingar med verkliga krockar. Bilen har de senaste stödsystemen, även om de inte alltid känns klockrena på smalare och sämre svenska vägar.



Miljö

++++

Laddhybrid drivlinan sparar in stora mängder CO₂-utsläpp. Dessutom går den längre än vad Audi angett. Kör du bara korta sträckor och har möjlighet att ladda ofta kan du köra bilen nästan enbart på el. Endast på mycket långa resor är den mindre energieffektiv än en diesebil. Näst högsta betyg, då den trots allt inte är lika klimateffektiv som en elbil.

Komfort

+++++

En väldigt tyst och behaglig bil, särskilt i helt elektriskt läge. Med luftfjädring svävar Audin fram, och vi upplever den som skönare än flera andra märkens luftfjädringar. Fin ljudkomfort på längre resor. Sätena är fast stoppade, men ger fint stöd åt ryggen även på långa resor.

Utrymmen

++++

Rymlig för en familj på 4-5 personer utan att vara slösande stor. Till skillnad från Volvo så inkräktar inte batteriet på innerutrymmena och mittplatsen i bak.

Helheten

++++

Relativt klimatsmart för att vara en stor SUV med elektrisk räckvidd på över fyra mil. Dessutom fina fartresurser utan bensinmotorn tack vare en elmotor på hela 145 hk. Det märks att modellen har några år på nacken, men Audi har lyckats bättre med elektrifieringen än Volvo, där det känns som en efterhandskonstruktion.

Fakta Audi Q5 TFSI e

Pris från:	596 700 kr.
Räckvidd på el:	Över 40 km.
Motor:	Fyrcylindrig TFSI turbomotor med 252 hk
Elmotor:	145 hk. Systemeffekt: 367 hk.
Drivning:	Sjustegs DSG-låda och quattro fyrhjulsdrift
Acceleration 0-100 km/h på el:	14,3 sekunder
Acceleration 0-100 km/h i hybridläge:	5,3 sekunder
Toppfart:	240 km/h i hybridläge, 140 km/h på el.

SVENSKA DAGBLADET

8. Prestigetung koloss med mäktigt fusklyd

Rolf Gildenlöw Publicerad 2020-02-06

Under den sportbilsliknande karossen döljer Audi S7 inte bara massor av hästkrafter utan faktiskt också avancerad miljöbilsteknik. Men räkna inte med att få någon statlig bonus. Tvärtom blir det en riktigt tung skattesmäll.



Audi S7 är den kraftfullare versionen av A7 Sportback. Men den som vill ha ännu mer motorstyrka väljer modellen med beteckningen RS7, med 600 hästar under huven och en prislapp på 1,2 miljoner.

Den sanne bilentusiasten kanske förundras lite över Audis val av motor i sin nya prestigetunga sportcoupé S7. En diesel!

Visst, det finns även en 2,9-liters bensinmotor i sortimentet – om du köper bilen i USA eller Asien. Men inte i Europa. Här är det bara diesel som gäller.

Förklaringen är förstås de nya europeiska miljöregler som trädde i kraft den 1 januari och som innebär att den biltillverkare som inte klarar att sänka medelutsläppen av CO2 till 95 gram per körd kilometer riskerar att drabbas av miljardböter. Att många tillverkare inte kommer att klara uppgiften vet man redan nu, och experterna gissar att de sammanlagda böterna nästa år kommer att landa runt 14 miljarder euro.

Det är detta hot som gör att Audi bara levererar toppmodellen S7 med dieselmotor till sina europeiska kunder. För en diesel är energieffektivare än en bensinmotor och släpper därmed ut mindre CO2.

Men prestanda då?

Jodå, med hjälp av ett 48-volts mildhybridsystem och en elektrisk kompressor – som reagerar på en fjärdedels sekund – blir den annars lite tröga dieselmotorn nästan lika reaktionssnabb som en bensinmotor med motsvarande cylindervolym.



Bakom ratten är det lätt att trivas, även om man stundvis kan reta sig på att allt ska manövreras på en skärm, med ett pekfinger.

Och med en så kallad sound-generator skapas sen ett "fusk-ljud" som får bilen att mullra som om det satt en klassisk V8:a under huven. Det låter mäktigt – även om ljudet alltså inte kommer från de fyra avgaspiporna där bak.

Däremot är de 349 hästarna – och framför allt vridmomentet på 700 newtonmeter – genuint äkta, vilket delvis förtar känslan av att man rattar ett ekipage som väger över två ton. Att den dessutom styr med alla fyra hjulen gör den fem meter långa kolossen lika lättroilig som lillebror Audi A4.

Mildhybridsystemet är, som namnet anger, en mildare form av hybriddrift. Det laddar ett litiumjonbatteri medan du kör och kan lagra upp till 12 kW. Det mesta är återvunnen bromsenergi, både från motorbroms och hjulbromsar. Batteriet kan sen försörja bilens övriga elektriska system – som värme, fläktar, belysning med mera – och sänker på så sätt belastningen på motorn, vilket i sin tur minskar bränsleförbrukningen och CO2-utsläppen.

S7 kan även köras korta sträckor på enbart el. Med hjälp av bilens GPS får systemet i förväg veta att man närmar sig exempelvis en vägarbetsplats, en tvär kurva, nedförsbacke, korsning eller en cirkulationsplats. Då får föraren en signal om att släppa gaspedalen och låta elmotorn ta över och anpassa farten.

Riktigt spännande blir det om man kör med den adaptiva farthållaren inkopplad och bilen både styr, gasar och bromsar själv beroende på trafik, vägförhållanden och gällande fartgränser.

Bilen är standardutrustad med "Audi pre sense" som med hjälp av kameror, ultraljudssensorer och en laserskanner kan upptäcka olika typer av faror runt bilen och i en nödsituation både bromsa och styra undan, spärra bilbältena och stänga eventuellt öppna fönster och panoramaglastak. Systemet kan vid risk för påkörning i sidan blixtnabbt lyfta bilen åtta centimeter så att krockkrafterna fångas upp av karossens säkerhetsstruktur.



Den mullrar som en bensindriven V8:a, men ljudet kommer inte från de fyra avgaspiorna utan från en ljudgenerator. Bara fusk med andra ord.

De elektriska bältesförsträckarna som används i en nödsituation är återställbara och skiljer sig från de pyrotekniska bältessträckarna som utlöses vid en kollision. Om ingen krock inträffar dras de elektriskt försträckta bältena tillbaka till utgångsläget.

Som både Audis och dess många konkurrenter har man förstås även på S7-modellen rensat bort i stort sett alla rattar och knappar från instrumentpanelen och ersatt dem med pekskärmar. Som kräver att du har koll på var du sätter pekfingeret. Självt tycker jag förstås att det här har drivits lite för långt. En knapp kan du hitta och manövrera utan att ta blicken från vägen och medtrafikanterna, men försök göra det med en pekskärm.

”Försprång genom teknik” är sedan decennier Audis fyndiga slogan. Men nog menade väl den brittiske reklamgurun John Hegarty, som myntade begreppet vid ett besök i fabriken i Neckarsulm 1982, att även köparna skulle hinna med i språnget?

I grundutförande kostar S7:an 812 000 kronor. Men den som handlar bil i den här prisklassen vill förstås plocka på lite extra godis. Och tillbehörslistan är lång. Testbilen är extrautrustad för drygt 150 000 kronor. Till det dyraste hör strålkastare med laser för 28 500 kronor.

Men extrautrustning kostar inte bara mycket pengar vid köpet utan höjer också bilens vikt, och därmed också bränsleförbrukning, utsläpp och – skatt!

Testbilen togs i trafik och registrerades före årsskiftet och då var fordonsskatten 9 808 kronor. Köper du en Audi S7 i dag med samma utrustning får du betala 14 508 kronor i årlig skatt.

En form av klimatkompensation kanske?



Informationsflödet är imponerande.

Det gäller bara att även hinna med att kolla på vägen och medtrafikanterna.

Specifikationer | Audi S7 Sportback TDI

Grundpris:	812 000 kronor
Förbrukning:	8,0 liter diesel/100 km (WLTP)
Koldioxidutsläpp:	209 g/km (WLTP)
Kväveoxidutsläpp:	168 mg/km(WLTP)
Motor:	3,0-liters V6-diesel med turbo och eldriven kompressor
Kraftöverföring:	8-stegad automat, fyrhjulsdriven
Skatt:	14 508 kronor, efter tre år 5 591 kronor
Max effekt:	349 hästkrafter vid 3 850 varv/min
Max vridmoment:	700 Nm vid 2 500–3 100 varv/min
Tjänstevikt:	2 183 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,97/1,91/1,39
Bagageutrymme:	525–1 380 liter
Acceleration 0–100 km/h:	5,1 sekunder
Toppfart:	250 km/h

CO₂-utsläpp: Audi S7 Sportback TDI: **209 g/km**

EU:s mål 2020: 95 g/km

NOx-utsläpp:

Euro 6-normen: 80 mg/km

Audi S7 Sportback TDI: **168 mg/km**

Motor/växellåda**Betyg: 5 av 6**

V6:a med turbo och eldriven kompressor ger 349 hästkrafter och sportbilsprestanda. Automatisk Tiptronic-växellåda med åtta steg. Med "Audi drive select" kan du välja om du vill åka sportigt eller komfortabelt.

Ekonomi/Miljö**Betyg: 2 av 6**

Dyr i inköp och dyr i drift. Och då åsyftas inte främst bränslekostnaderna som med tanke på vikt och prestanda är bra, delvis tack vare mildhybridtekniken. Skyhögt skatt på grund av höga koldioxidutsläpp, delvis orsakade av mycket extrautrustning.

Köregenskaper**Betyg: 4 av 6**

Trots det gigantiska formatet och den massiva tjänstevikten är S7 överraskande lätthanterad och smidig, vilket främst bör tillskrivas den dynamiska fyrhjulsstyrningen. Sportbilsprestanda tack vare elektriskt driven kompressor som vid behov "skjuter på".

Säkerhet**Betyg: 5 av 6**

Alla tänkbara säkerhetssystem är förstås standard och bilen fick fem stjärnor vid Euro NCAP:s krock- och säkerhetstest. Avsåg visserligen A7-modellen men bör även gälla S7.

Helhet**Betyg: 4 av 6**

Mildhybridtekniken och diesel- i stället för bensinmotor håller CO2-utsläppen nere, men någon miljöbilsbonus blir det förstås inte för det här tunga och snabba slagskeppet. Bedövande kvalitetskänsla och kul att köra – men bilskatten grumlar glädjen.

Två rivaler**Mercedes-Benz CLS 400d 4Matic**

764 900 kronor.

340 hk.

148 gr/km (NEDC).

**BMW 640d xDrive GT**

708 500 kronor.

320 hk.

161 gr/km (NEDC).



9. Prov: Är det lyxsuven DBX som ska rädda Aston Martin?

Av Jens Dralle, Publicerad 2020-02-07 06:22

Aston Martin kämpar mot svikande försäljningssiffror och behöver en ny storsäljare. Engelsmännens lösning är ytterligare en medlem i den nya trendskanan av ultradyra och superlyxiga suvar. Men kan DBX verkligen utmana Urus, Bentayga och Cullinan? Vi har provkört prototypen!



*Bakom grillen tronar ännu ett inköp från Tyskland:
en mäktig V8 med dubbelturbo från Mercedes-AMG.*

Jabar al-Hajar, ett bergsområde bestående mestadels av kalksten i nordöstra Oman. En storartad och nästan utomjordisk naturupplevelse i ett land som de flesta av oss knappt vet något om.

Vad i hela friden gör vi här? Platsen är väl vald av den brittiska tillverkaren för att visa vad deras senaste skapelse är kapabel till. Vägarna här spänner nämligen från slät, nylagd asfalt till grusvägar avsedda för hardcore-bilar som Land Rover Defender och Mercedes G-klass. Som om det inte vore nog finns här även vägar som egentligen inte är några utan snarare torra flodbäddar.

Självklart skulle ingen människa någonsin få för sig att ta sin tvåmiljonerssuv ut på dessa så kallade vägar, men det känns i alla fall betryggande att man skulle kunna om man så ville.

För tillfället rullar vi dock över slät asfalt på en av många highways i Oman. Drivlinan, styrningen, chassit och styrelektroniken jobbar tillsammans i GT-läget. Sammanlagt ska det finnas sex olika körinställningar i den färdiga bilen som kombineras med fem olika inställningar för markfrigång (+/- 95 mm).

För tillfället är dock instrumentbrädan ett fyrverkeri av felmeddelanden och blinkande varningslampor. Britterna är trots allt här för att köra de sista testerna innan bilens produktion drar igång på allvar någon gång i mars. Dessutom är Mellanöstern en ytterst viktig marknad för tillverkaren efter Kina, USA och Europa.



Även Aston Martin måste bjuda på så världsliga ting som infotainment. Systemet är lånat från Mercedes E-klass och har en skärm på 12,3 tum.

"Än så länge växlar den niostegade automatlådan upp tidigt och håller kvar de högre väx-larna även när man trampar på gasen."

"Det finns en del saker att åtgärda. Som exempel är styruväxlingen klar, men känslan och servostödet behöver justeras. Chassits hårdvara motsvarar seriebilens, men även här krävs fortfarande justeringar. Detsamma gäller drivlinan. Avgassystemet däremot är fullständigt färdigutvecklat", förklarar chefsutvecklaren Matt Becker.

Än så länge växlar den niostegade automatlådan upp tidigt och håller kvar de högre väx-larna även när man trampar på gasen. Då hänger det på den åttacylindriga motorns mas-siva vridmoment på 700 Nm att trycka iväg suven. Inget större problem visar det sig när vridmomenttoppen kommer redan vid 2 200

r/min. Ljudet bilen ger ifrån sig är nästan diskret, varmt men ändå metalliskt med enstaka avgasknallar.

"Min idé", förklarar Becker, "jag har trots allt barnasinnet kvar."

Dessutom vill man distansera sig från motorleverantörens annars så distinkta ljudbild. Drivlinan köper man nämligen från AMG, vilket inte alls är en dum idé eftersom DBX med-för astronomiska investeringar: en ny fabrik i Wales och dessutom en helt nyutvecklad ar-kitektur svider i plånboken för en redan förlusttyngd tillverkare.

Det är ingen hemlighet att Aston Martins framtid helt och hållet hänger på nykomlingen. Det som har fungerat för Porsche med sin Cayenne, Bentley med Bentayga och nu senast för Lamborghini med Urus måste fungera här med, annars är det med all säkerhet slut. För gott.

Hur pass viktig modellen är blir uppenbar när man lyssnar på Matt Becker. För första gången i märkets anrika historia har man vänt designprocessen upp och ned. Istället för att fokusera på designen har man utgått från passagerarna i första hand och formgivit bilen runt dessa.



Ögat bedrar: DBX är mycket större än man tror.

Den nyutvecklade plattformen lever upp till förväntningarna. Längden på 5,04 meter tillsammans med axelavståndet på 3,06 meter syns knappt på utsidan, men känns desto mer när man sitter i kupén. Man slås av en häpnadsväckande luftig känsla. Även när man är 1,92 meter lång kan man sitta bakom sig själv utan problem. Dessutom erbjuder bilen fortfarande minst 625 liter bagagevolym.

Om det aldrig har funnits en praktisk Aston Martin bryter DBX den trenden med besked. Utrymmesmässigt är märkets första SUV en tvättäkta familjefraktare.

Förarstolen är dock den plats där man sitter bäst. Man intar en perfekt ergonomisk position bakom ratten som faktiskt, till skillnad från märkets andra modeller, återigen är helt rund.

"En bedrift som tog mig fem år att pusha igenom", avslöjar Becker och skrattar. Chefsutvecklaren har för övrigt 26 år hos Lotus under bältet och står inför sin hittills hårdaste prövning.



"När vi har tagit oss igenom byn rekommenderar Becker med ett leende bilens sportläge. Uppenbarligen vet han vad som väntar."

Att sätta fart på små, nätta sportvagnar är en sak, men att göra detsamma med en bjässe på 2 245 kg en helt annan.

"Självklart är det en utmaning," förklarar Becker. "Man ska ju inte känna av bilens vikt och storlek när man kör. Dessutom måste DBX ha en ännu mer distinkt GT-karaktär än vår hittills mest bekväma bil DB11."

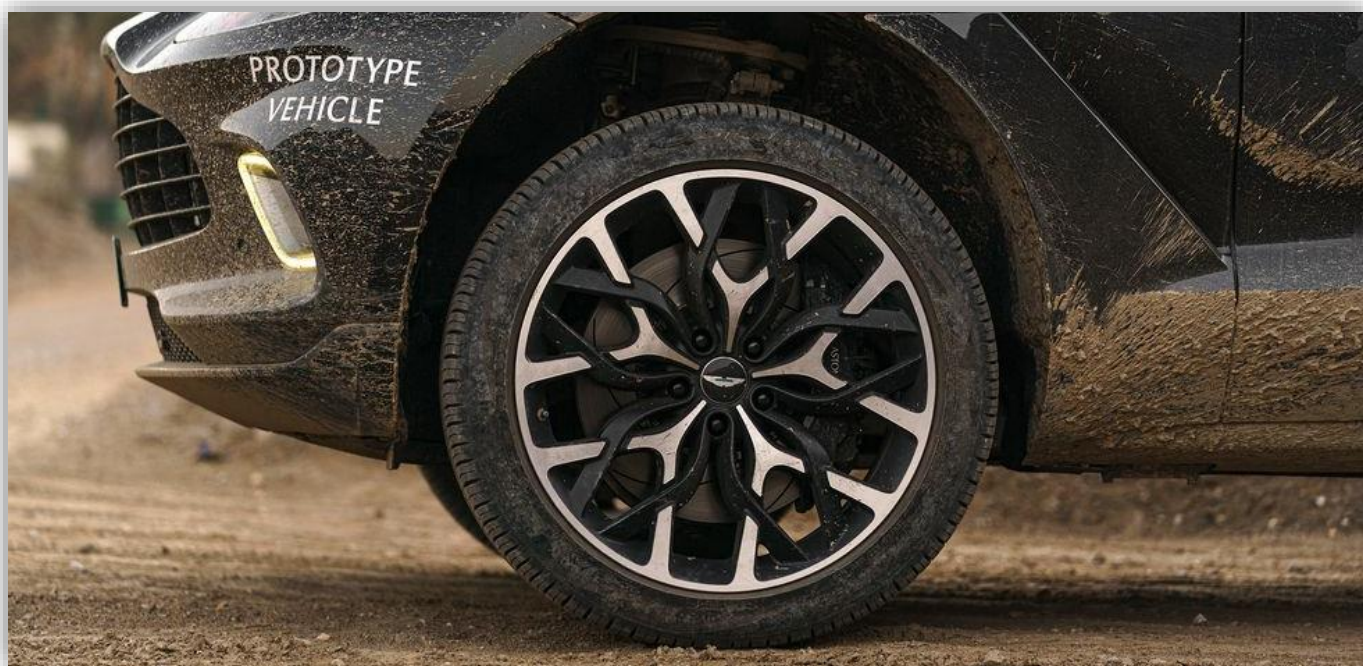
Det där med GT-ambitionerna fungerar alldeles utomordentligt bra. Trots jättelika 22-tumsfälgar rullar DBX mjukt och majestätiskt även om bilens trekammersluftfjädring med adaptiva dämpare knappast behöver jobba särskilt hårt på den tjusigt släta asfalten.

Vi tar nästa avfart till en mindre by, där vägarnas beskaffenhet är allt annat än slät. Tvärfogar och decimeterdjupa hål avlöser varandra och slår hårt mot däcken.

Chassit svarar omedelbart, slätar över ojämnheter med extern precision och förblir lugn. Kanske inte så konstigt då den elektromekaniska krängningshämmaren kan påverka stabilisatorerna med upp till 1 400 Nm för att undvika karossrörelser. Faktum är att systemet, trots att det fortfarande krävs finjusteringar, fungerar alldeles underbart och att åkkomforten är lika fin genom den gattekniskt försummade byn som på den nylagda asfalten på motorvägen. Bravo!

När vi har tagit oss igenom samhället rekommenderar Becker med ett leende bilens sportläge. Uppenbarligen vet han vad som väntar.

Elektroniken vässar motorns, växellådans, styrningens samt chassits karaktär och tillåter även ett par bastoner till ur avgaspiporna. Det låter fint och känns bra, nu kör vi!



AMG-motorn bygger på långa slag och har inga som helst problem med att sätta fart på ekipaget. Laddtrycket byggs upp på ett ögonblick, pressar in mer och mer luft i förbränningskamrarna och får varvräknarnålen att skjuta iväg som en oljad blix. Strax innan 7 000 r/min petar lådan i nästa växel ackompanjerad av en underbar sportbilsskönsång.

Landskapet öppnar sig och vyerna är storslagna medan det slingrande asfaltsbandet genom bergskedjan bjuder på en grandios körupplevelse. DBX svänger in med allvar och bestämdhet, även om ratten kräver lite för mycket handkraft. Något Becker vill ändra på. Den elektromekaniska konstruktionen med en utväxling på 14,4:1 har två olika lägen, men ändrar dock inte sin karaktär utöver sportlägesinställningen. Elektroniken tillåter vissa karossrörelser när det går undan i kurvorna, men mestadels enbart för att körupplevelsen ska kännas så autentisk som möjligt.



Så här ser DBX ut utan maskering och dekaler.

Man blir på gott humör bakom ratten, även om de monterade åretrunddäcken undanhåller en del av framaxelns feedback. Sommardäck från Pirelli (som faktiskt tillhandahåller så mtliga DBX-däck) kan beställas mot en merkostnad och borde vässa bilens styrkänsla ytterligare. För det som komma skall hade sommardäcken dock varit ett riktigt dåligt val.

Vi får nya anvisningar från chefsutvecklaren i passagerarsätet. Nu gäller Sport Plus-läget och att stänga av ESP-systemet helt, vilket visar sig vara svårare än vi trodde. Man får knappa rätt länge på infotainmentskärmen för att hitta inställningen i ändlösa undermenyer.

Allt är klart och framför oss uppenbarar sig nästa utmaning: grus. Banan är ganska bred till en början men övergår snart i svängar med större och mindre radier, kryddat med smala bergspass och otaliga gupp.

Fyrhjulsdriften skickar nu hundra procent av motorns kraft till bakaxeln där en elektronisk differential tar hand om fördelningen mellan höger och vänster sida. Styr in hårt utan att tänka för mycket och DBX släpper ut bakdelen lätt. Bilens längd stabiliserar körningen, chassits reaktioner är känsliga och snälla, precis som drivlinans.

Fortsätt att stå på gasen och känn hur framhjulen plötsligt får bära en del av ansvaret. Upp till 47 procent faktiskt på grund av en mindre mekanisk differential på framaxeln. Allt som händer nu är förutsägbart och lätt att kontrollera så länge man kör snällt och inte som om man hade stulit bilen. Då kan DBX även bitas lite. Annars är suven from som ett lamm och lekande lätt att köra.

Man känner sig nästan lite cool, som ett fullblodsproffs när man drar på, svänger in och låter bakdelen dansa ut. Dammet yr överallt, man hör hur småstenar smattrar i hjulhusen men även om man är på bästa lekhumor känner man att de manuella växlingarna kunde ha varit lite snabbare och bromssystemet lite mer avslappnat. Becker lovar högt och heligt att åtgärda detta innan bilen släpps, och vi tror honom. DBX är alltför viktig för att man ska ta onödiga risker.

Visst, många av provkörningens områden kommer man som slutkonsument inte att utsetta sin svindyra bil för, men bilen klarar det. Enbart tanken på de smattrande småstenarna som träffar den dyra lacken får det att vända sig i magen.

Viktigast är dock nykomlingens förmåga att transportera sina passagerare ståndsmässigt, avslappnat och komfortabelt. Och här lyckas DBX riktigt bra.

ASTON MARTIN DBX TEKNISKA DATA

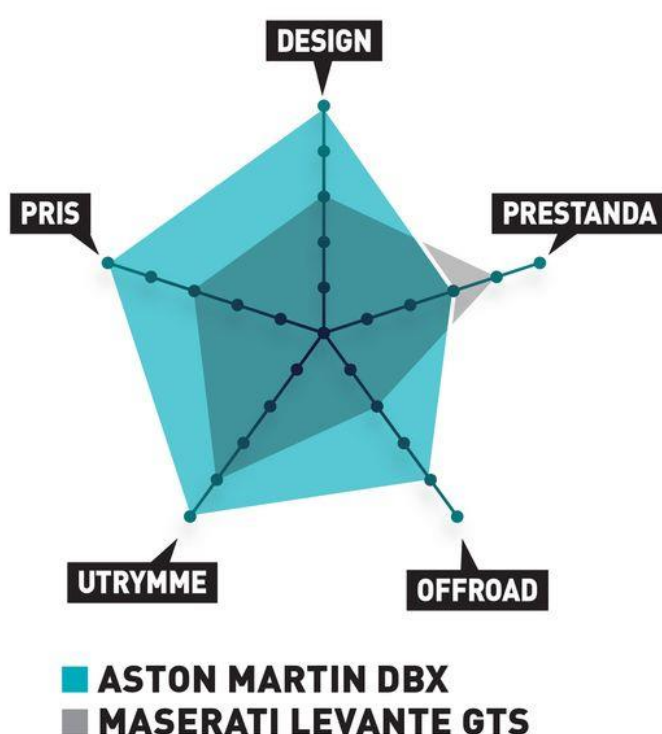
MOTOR: V8, dubbelturbo, bensin, 3 982 cm³, 550 hk vid 6 500 r/min, 700 Nm vid 2 200 r/min. 9-stegad automatlåda. Fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 5 039/1 998/1 680 mm. Axelavstånd 3 060 mm. Tjänstevikt 2 245 kg. Bagagevolym 625 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,5 sek. Toppfart 291 km/h. Förbrukning 14,3 l/100 km.

PRIS: Från 2 225 000:–.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Underbart formspråk, riktigt rymlig och bekväm, fullt tillräckliga fartresurser.

SÄMST: En del saker kvar att rätta till, DBX bjuder inte på något nytt i ultralyxsegmentet.



Av Jens Dralle

BEARBETNING: Tobia



10. SSC Tautara en hyperbil i nivå med Koenigsegg Jesko

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2020-02-09, 20:10

Tidigare i veckan visade den amerikanska hyperbilstillverkaren SSC upp sitt första produktionsfärdiga exemplar av modellen Tautara.



Bilen som tagit mer än 10 år att utveckla och som flera gånger tidigare visats upp som koncept. Nu är den alltså här – med prestanda som väcker stor uppmärksamhet runtom i bilvärlden.

Kraftkälla är en dubbelturbomatad V8 på 5,9 liter som i kombination med den låga vikten på 1.247 kilo placerar bilen i den allra yttersta nivån av hyperbilar. Förutsatt att bränsletanken fylls med E85, är effektuttaget hela 1.750 hästkrafter.

Bakom utseendet står den amerikanska bildesignern Jason Castriota som tidigare varit inblandad i designarbetet av bilar som Ferrari 599 och Maserati GranTurismo. Castriota hade även en viktig roll i designen av konceptbilen Saab Phoenix – då som chefsdesigner.

SSC som står för Shelby SuperCars planerar att bygga 100 exemplar av Tautara som har vardagsbilsbekvämligheter som AC, elhissar och infotainmentsystem med touchskärm.

SSC som tidigare slagit hastighetsrekord med modellen Ultimate Aero lär inte släppa tanken på att göra det igen. Bilen är ännu inte toppfartstestad men SSC beräknar kunna nå över 300 mph (482 km/h), vilket är i nivå med Bugatti Chiron och vår svenska representant Koenigsegg Agera RS.

Vi vet sedan tidigare att Koenigsegg planerar att krossa 300 mph-gränsen med sin senaste stolthet – Koenigsegg Jesko.



Feber

11. Volkswagens släpper prislappen på sin elbil ID.3

AV ROGER ÅBERG

2020-02-07 KL 16:23

Priset börjar under 410 000 kronor

Volkswagen är äntligen på gång med en "riktig" elbil och det är många som ser fram mot denna. Bilen heter ID.3 och är ungefär lika stor som en Golf. Man har kunnat förhandsboka en bil men några priser har inte kommunicerats tidigare. Nu har man gått ut med ett frånpis och berättat mer om de olika versionerna som kommer att komma.

Obs! Detta gäller första versionen av bilen. VW har lovat en version med prislapp under 350.000 kronor, men när den kommer att komma är väldigt oklart. Så just nu är det detta som gäller. Tack Mr_Koolaid!

Alla tre versioner kommer att ha ett batteri på 58 kWh och en räckvidd på 420 km. Elmotorn är på 204 hästkrafter och 0-100 ska gå på 7,5 sekunder. Alla har stöd för 100 kW-laddare.

Man kommer under det första året att kunna ladda bilen gratis med VWs tjänst We Charge där Ionity ingår, dock max 2000 kWh. Volkswagen-kunders pris hos Ionity är inte fastställt ännu, men för Mercedes-kunder kommer det att kosta 3,10 kronor per kWh så detta är värt dryga 6000 kronor.

De tre versioner som kommer till en början är alla specialversioner och kallas för ID.3 1st. Billigast (alltså under 410.000 kronor) kommer den version som bara heter **ID.3 1st** att vara. I den får man med på köpet navigation, lättmetallfälgar 18 tum, parkeringssensorer fram och bak, LED-strålkastare, klimatanläggning, adaptiv farthållare, ACC, hastighetsbegränsare, nödbromsassistent, Front Assist, filhållningsassistent, Lane Assist, elektriska och uppvärmbara ytterbackspeglar, multifunktionsratt, infotainmentskärm 10 tum och keyless start.



ID.3 1st Plus (pris ej klart) har förutom det ovan 19-tumsfälgar, backkamera, USB-c-uttag, LED Matrix-strålkastare, och LED-bakljus.

ID.3 Max (pris ej klart) har förutom det ovan 20-tumsfälgar, panoramatak, elinställbara komfortstolar och Side assist.

Fyra färger kommer att gå att välja mellan.

Som ni ser på bilderna nedan kommer inredningen också att skilja sig mellan versionerna.

Eftersom det inte är superstora saker som skiljer mellan versionerna lär inte prisskillnaderna inte bli så stora.

Jag provade att lägga till det ovan på en vanlig golf och det kostade som följer (ca = min uppskattning):

- större fälgar (ca 6000 kr), backkamera (3400 kr), USB-c-uttag (oklart), LED Matrix-strålkastare (21.000 kr), och LED-bakljus. (ca 5000 kr), ännu större fälgar (ca 6000 kr) panoramatak (11.600 kr), elinställbara komfortstolar (ca 6500 kr) och Side assist (6600 kr).

Räkna alltså med cirka 35.000 extra för plus och 65.000 extra för max.

Lite prisjämförelser med andra elbilar:

- Renault Zoe - från 354.990 kr - 52 kWh - 6826 kr/kWh
- Peugeot e-208 - från 359.900 kr (lanseringspris, ord. pris 419.900 kr) - 50 kWh - 7198 kr/kWh (ord. pris 8398 kr/kWh)
- Nissan Leaf - från 397.000 kr - 40 kWh-batteri - 9925 kr/kWh
- Peugeot e-2008 - från 399.900 kr (lanseringspris, ord. pris 459.900 kr) - 50 kWh - 7998 kr/kWh (ord. pris 9198 kr/kWh)
- **VW ID.3 - från 410.000 kr - 58 kWh - 7068 kr/kWh**
- BMW i3 - från 419.200 kr - 42 kWh - 9980 kr/kWh
- Kia e-Soul - från 437.900 kr - 64 kWh - 7529 kr/kWh
- Nissan Leaf - från 461.500 - 62 kWh - 7 443 kr/kWh
- Kia e-Niro - från 481.900 kr - 64 kWh - 7529 kr/kWh
- Tesla Model 3 - från 549.900 kr - 50 kWh - 10998 kr/kWh

Uppdatering: Vi har sedan publicering uppdaterat priset på Renault Zoe och batteristorleken på Tesla Model 3. Tack Lars!

12. Nya Skoda Octavia säljs nu i Sverige från 268 900 kronor

Oskar Krüger 8 februari 2020

Nya Octavia är nu beställningsbar både som halvkombi och kombi. Motorutbudet utgörs till en början endast av 150-hästarmotorer med antingen diesel eller bensen som drivmedel. Levererans till kund förväntas bli i mars.



En av Sveriges mest populära kombimodeller är snart i Sverige. Med prispålägg på 5 500 kronor kostar den från 274 400 kronor. Det gäller [bensinversionen \(TSI 150\)](#) med manuell låda. Med diesel (TDI 150) och automat (7-växlad dubbelkopplingslåda) landar priset på 313 700 kronor. I båda fallen ingår utrustningsnivån Style som ger en ganska välutrustad bil med bland annat adaptiva LED-strålkastare, eluppvärmd ratt, trådlös Apple CarPlay och nyckellöst system. Senare kommer en lägre utrustningsnivå, Ambition, samt både starkare och svagare motorer. Billigast kommer 1,0 TSI 110 hk att bli. Dyrast i sin tur blir [RS-versionen som smygpresterades tidigare i veckan](#), en modellversion som blir en laddhybrid med 245 hästkrafter.

Den kanske mest intressanta modellen i utbudet blir laddhybriden med 13 kilowattimars batterikapacitet: Octavia iV. Den saknar pris i nuläget men kommer att bli beställningsbar i sommar.

PROV: [Vi kör nya Skoda Octavia – så här bra är den](#)



Halvkombi finns för den som inte önskar kombi, eller Combi som det stavas på Skoda-språk.

Jämför vi de presenterade priserna rakt av med gamla Octavia som fortfarande säljs är prispåslaget 18 400 kronor för TSI 150 med halvkombikaross och 25 200 kronor för TDI 150 DSG. Även det nämnda pristillägget för kombikaross har ökat med 1 100 kronor. Trots det bör det ändå nämnas att 5 500 kronor fortfarande är ett rimligt tillägg, andra märken exempelvis Mercedes tar 13 000 kronor extra för en C-klass Kombi jämfört med en sedan.



[GALLERI](#)
[Skoda Octavia 2021](#)
[62 bilder](#)

Oskar Krüger



13. Köpte 500 bilar – som inte får köras i snö

Redaktören bytbil

2020-02-07

"Klart att våra medarbetare är chockade"



Postnord köpte nyligen 500 nya postbilar av Renault. Det var bara ett problem: bilarna klarar inte av vårt nordiska klimat.

– Vi fick in ett antal incidenter där bromsförmågan på bilarna försvunnit eller reducerats kraftigt. Då valde vi att ställa av bilarna och kontaktade leverantören Renault, berättar Mathias Krümmel, operativ chef på Postnord till sajten Breakit.se.

Allmänhetens förtroende för Postnord är väldigt lågt, numera avsevärt lägre än för den utskällda statliga tågjätten SJ. Tiotusentals kunder är varje år djupt missnöjda med Postnords paketleveranser och många vittnar om att Postnord bara kör förbi utan att leverera paketen som sagts.

Och risken är att det kommer bli nya svårigheter att leverera post den närmaste tiden. Postnord har nämligen köpt in 500 nya postbilar av modellen Renault Kangoo – som inte klarar av vårt nordiska klimat.

Anställda har fått tagit del av ett internt meddelande om att de nya bilarna inte får köras i snö, avslöjar sajten Breakit.se.

Brevbärare började att slå larm för runt två veckor sedan efter att de nya bilarna gick inte att bromsa.

– Man har kört på huvudled i 70-80 kilometer och sedan har bromsen inte fungerat, i något fall har det var i stadsmiljö. Som tur är har man lyckats stoppa fordonen, men det är klart att våra medarbetare är chockade, säger Mathias Krümmel, operativ chef på Postnord, till sajten Breakit.se.



Har det påverkat postutdelningen?

– På vissa ställen har det blivit förseningar som en direkt konsekvens av detta. Vi gör allt vi kan för att eliminera detta, säger Mathias Krümmel.

– Vi har köpt in bilar som ska klara det nordiska klimatet. De här bilarna rullar ju på svenska vägar. Just nu för vi en dialog med Renault om hur det här kunnat ske. I våra kravspecifikationer står det tydligt att bilarna ska klara normalt nordiskt klimat.

I dag finns runt 8 000 fordon i Postnord-flottan, som även innefattar andra typer av fordon, och tusentals bilar ska bytas under de kommande åren.

Postnord har hittills köpt in över 500 nya Kangoos, som började att rullas ut under andra halvåret 2019.



14. Ny prisrusning på begagnade bilar: "Köparna står på kö"

Publicerad 2020-02-07 8:13, text Erik Söderholm

Den högre straffskatten på nya bilar gör att priserna på begagnat skjuter i höjden.



Just nu är köptrycket på begagnade bilar högt – bra för dig som ska sälja, men mindre bra för dig som ska köpa. Nya siffror från bilförmedlaren Kvdbil visar att det råder prisrusch på bilar som inte omfattas av straffskatt i bonus/malus-systemet.

När bonus/malus infördes ökade priserna på begagnade bilar med den "gamla" och lägre fordonsskatten. Vid årsskiftet höjdes straffskatten igen för de flesta nya bensin- och dieslbilar, och nu har priserna på begagnade bilar stigit med elva procent.

– **Bilar utan** straffskatt blir bara mer och mer eftertraktade, säger Madeleine Fritz, försäljningschef på Kvdbil.

Enligt henne står kunderna bokstavligen på kö i jakten på en begagnad bil med lägre skatt.

Prishöjningen är något högre för bensinbilar än för dieslbilar. Tidigare påverkades begagnatpriserna både av bonus/malus-skatten och av att utbudet av begagnade bilar var så litet, på grund av den stora exporten till andra länder. Men enligt Kvdbil sjönk exporten med hela 28 procent under fjärde kvartalet 2019, och företaget drar därmed slutsatsen att prisökningen i januari är ett direkt resultat av skärpningen av fordonsskatten.

Är du på jakt efter begagnad bil? [Kolla in våra begagnatanalyser här.](#)

Relaterad artikel

[Högtryck på begagnatmarknaden – nu höjs priserna i bilhallen](#)
[Ny lista avslöjar de populäraste bilmodellerna.](#)

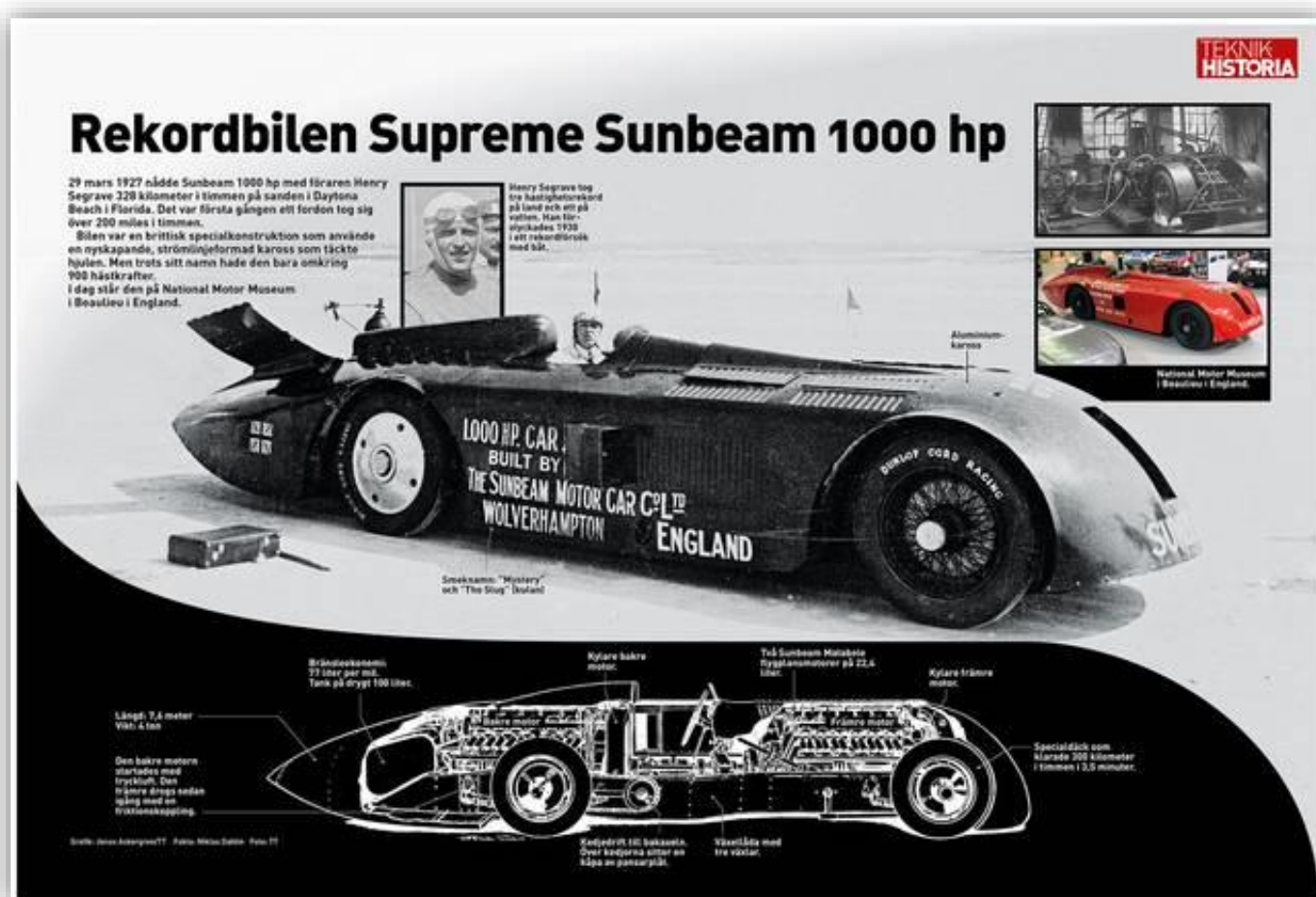
15. Rekordbilen Supreme Sunbeam spräckte hastighetsgränsen

2019-07-06 06:30

Jonas Askergren

Niklas Dahlin

Den strömlinjeformade karrossen var en nyhet och fick Sunbeam över rekordgränsen på 200 miles i timmen.



29 mars 1927 nådde Sunbeam 1000 hp med föraren Henry Segrave 328 kilometer i timmen på sanden i Daytona Beach i Florida.

Det var första gången ett fordon tog sig över 200 miles i timmen (vilket är mer exakt 321,87 kilometer i timmen). Bilen var en brittisk specialkonstruktion som använde en nyskapande, strömlinjeformad kaross som täckte hjulen. Men trots sitt namn hade den bara omkring 900 hästkrafter.

I dag står den på National Motor Museum i Beaulieu i England.

JONAS ASKERGREN

16. Klassiskt bilmärke: Mercury

Publicerad 16 november 2010

Det engelska ordet mercury betyder kvicksilver och sammankopplas ofta med gudarnas budbärare, figuren med snygga små vingar på hjälmen. Så lämpligt, sa man hos Fords marknadsavdelning någon gång 1936–37 eller så. Just ett sånt namn behövdes vid den här tiden.



Mercury Eight Convertible 1947

De tre stora utkämpade redan på 30-talet hårda strider om marknadsandelar. GM hade fler märken än Ford och det var inte bara irriterande utan för Ford också ett lättvindigt sätt att skänka bort marknadsandelar. Därför skapades Mercury med siktet direkt ställt mot Buick.

Hos Ford Motor Company gjorde man det ganska lätt för sig – Mercury var nämligen i begynnelsen bara en uppsnopsad Ford V8 Model 91 med större motor än standard-Fordarnas.

I den första Mercury-modellen var cylindervolymen 3,9 liter och effekten angavs till 95 hästkrafter. Marknadsavdelningen hade spikat priset till strax under motsvarande Buicks och samtidigt cirka 20 procent mer än motsvarande Fords.

Mer flash

Strängt taget var det ingen större skillnad mellan Ford och Mercury, inte förrän 1949 då det lilla prestigemärket fick en helt ny kaross, totalt olik den slätsidade Ford 49:ans, som ju var Fords första pontonkaross.

I ett slag blev Mercury en riktigt flott vagn, så elegant och rik på möjligheter att den ganska snart kom att omhuldas av motorburen amerikansk ungdom. Customizing-legenden George Barris byggde flera spektakulära och sänkta Mercury-customs.



1954 års hardtop-Mercury med den då helt nya V-161-motorn som gav 161 hk vid 4 400 v/min. Mercury-köparen kunde njuta av vevig servostyrning, servobromsar och elektriskt ställbar förarsoffa. Apropå el: sexvoltssystem ansågs duga!

I Sverige kom de tre årsmodellerna 1949–51 att bli eftersökta på begagnatmarknaden – det här var utmärkta raggarbilar.

Likheterna med Ford var alltså tydliga de första åren men under 50-talets tidiga år var Mercury-looken mer besläktad med Lincoln. Mer flash helt enkelt.

Självklart växte både cylindervolym och effekt, men det dröjde ända till 1953, precis som hos Ford, innan Mercury fick toppventilmotorer. Några år senare fanns ett par motoralternativ och toppeffekten låg nära 200 hästkrafter.

Standardmotorn i 1957 års Mercury gav 255 hästar från en volym på 5,1 liter. Om den effekten inte räckte gick det bra att beställa sin Mercury med en nedtrimmad Lincoln-maskin på 290 hk. Allt räknat i SAE-hästar, men i alla fall!

1957 presenterades Edsel som en tredje medlem i Lincoln-Mercury-Edsel Division och detta gjorde att Mercury ryckte ytterligare ett steg uppåt i klass, kvalitet och naturligtvis pris.

Det var viktigt att inte störa Edsel-affärerna, som ju redan från start var långt ifrån lysande. 1959 var den starkaste Mercury-motorn på 360 hästkrafter så nog följde märket med i det allmänna hästkraftskriget.

Svårt hitta sin plats

Ditintills hade Mercury uteslutande erbjudit kraftfulla V8-motorer men när downsizing och kompaktmodeller kom hos de tre stora hängde också Mercury med. Dels erbjöds en 3,6-liters sexa, dels en bil med 2,4-litersmotor, en sorts pendang till Ford Falcon. Comet var modellnamnet och året var 1961.

Det där med kompaktbilar var ännu inte det allena saliggörande och snart erbjöds jätte-Mercury-bilar med motorer på nära sju liter!

Modellnamnet Cougar satt på en riktigt snygg sportcoupé av 1967 års modell.

Mercury var ett märke som kämpade i mellanprisklassen och det har aldrig varit lätt. För mycket effekt, för mycket lullull och man närmade sig sitt eget prestigemärke, Lincoln. För litet av allt och Mercury halkade tillbaka till Ford-rötterna.



Mercury Marquis i 1979 års kantiga utförande. Påstods vara vetenskapligt konstruerad...

1970-talet var ingen lätt period för bilindustrin. Oljeeländet slog hårt mot världens bilindustri och motoreffekterna sjönk, också hos Mercury. 1976 var märket åter och nosade på kompaktmarknaden, nu med modellen Bobcat, vars namn hänger ihop med Mercury, ity att båda är nordamerikanska kattdjur.

Sådär fortsatte det 1981 med Lynx (lodjur), som var den nordamerikanska versionen av Ford Escort.

Det verkar som om Mercury de senaste decennierna inte riktigt hittat sin plats på marknaden. I juni 2010 meddelade Ford att Mercury ska läggas ned, sista bilen rullar av bandet i slutet av året.



Capri var ju ett gängbart namn inom Ford-koncernen och 1980 såg Mercury Capri ut just så här. Fanns med fyra, sexa och V8.



Mercury Montego 2-door hardtop 1971 var en snikmodell, som också fanns att köpa som fyradörrars sedan. Sexa och treväxlad manuell låda.



Stor V8 och ekonomitävling, hmmm. 1951 års modell av "Murkulan", poppis som raggabil i Sverige.



Sportcoupén Mercury Cougar årsmodell 1968, här med sjulitersmotor och Select-Shift Merc-O-Matic-transmission.

SLUT