

Opel 4/8 PS Doktorwagen 1909–10

1. **Nevs: "Epoken med en person per bil är över"**
2. **Forskare: Så skulle kilometerskatten kunna fungera**
3. **Byton tvingas dra i handbromsen – elsuven försenas**
4. **Världens mest aerodynamiska lyxbil**
5. **Här är nya Kia Carnival**
6. **Porsche Taycan i ny snikversion – skippar fyrhjulsdriften**
7. **Klassikern AC Cobra nu även som elbil**
8. **Nya Volkswagen Tiguan nu som laddhybrid och sportig R-version**
9. **Prov: Ford Kuga laddar om!**
10. **TEST: Europas mest sålda bil i maj - så bra är Renault Clio**
11. **Om nya Land Rover Defender Hard Top: "En arbetshäst"**
12. **Första batteridrivna klass II-bussarna i Skandinavien**
13. **Volvo Penta tar fram eldrivlina för brandbilar**
14. **Preems bensinreklam under lupp**
15. **Formel 1-premiär: Stallen, förarna och loppet säsong 2020**

1. Nevs: "Epoken med en person per bil är över"

Felix Björklund 2020-07-01 kl 13:38

Från elbilsloften till mobilitetsframtid. Trollhättanbaserade Nevs byter spår och lanserar nu ett mobilitetssystem kallat Pons. "Epoken med en person per bil är över", säger Anna Haupt på Nevs.



Turerna kring bilindustrin i Trollhättan är många, långa och snirkliga. Nevs, som uppstod ur askan av Saab Automobiles konkursbo, har genom åren figurerat i media av flera olika skäl. Och varje gång har löfena om arbetstillfällen och fortsatt biltillverkning i staden varit närvarande.

Nu kommer dock de ambitionerna lite i skymundan, för under onsdagen lanserade Nevs sin nya satsning: Pons.

Även om nyheten förvisso innehåller ett nytt fordon, Sango, är det inte det som ligger i fokus. Nej, i stället handlar Pons om mobilitet – och hur man ska lösa denna.

Läs mer: [Sony överraskar alla med ny elbil](#)

Själva kallar Nevs det hela för ett mobilitetssystem och de menar att det här är lösningen för framtidens städer.

- Vi började med att analysera stadsbors starka vilja att köra sin egen bil i stället för att använda kollektivtrafik, trots att det innebär att man måste sitta i bilköer timtals varje dag. Skälet var att de ville vara ifred och inte bli störda. I sin bil anser man sig vara säker, trygg, avslappnad och fri, säger Anna Haupt, ansvarig för mobilitetslösningar på Nevs, i ett uttalande.



Och det var alltså utifrån den analysen som de tog fram Sango. Fordonet har sex flyttbara säten i tre rader och för passagerare som vill vara i fred så finns det höj- och sänkbara skärmväggar. Med alla skärmar uppe minskar utrymmet till fyra passagerare. Är de ombord i stället mer socialt inställda finns det ett läge där fyra stolar vänds mot varandra.

– Vi insåg att, för att verkligen dra nytta av den självkörande tekniken, så måste vi designa fordonet på ett sådant vis att det inte bara möjliggör delade fordon, utan också delade resor. Hur kombinerar du en delad resa med känslan att få vara i fred? Detta var en huvudutmaning för oss, säger Anna Haupt.

”Självkörande fordon är inte alls så långt bort”

Enligt Nevs så kan fordonet integreras med vilken självkörande mjukvara som helst. Men inför sin lansering har de valt att använda AutoX, som bland annat har Alibaba och Dongfeng Motors i ryggen. Mobilitetssystemet som Nevs nu lanserar består utöver själva fordonen även en app där ägare kan övervaka sina självkörande bilar – och på den här punkten skiljer man sig inte nämnvärt från det dussintal uppstarts företag som har presenterat liknande lösningar. Men till skillnad från andra menar Nevs att de snart är i hamn.

Nästa steg på resan är att skicka ut tio robot-taxis i Stockholm där det första fordonet testas nu i Trollhättan.

– Att förflytta sig från A till B med eldrivna, självkörande fordon är inte alls så långt borta som bilindustrin kanske vill påskina. En ny tid kommer, där bilar är optimerade för städers behov och ökad livskvalitet för individen, säger Anna Haupt.

I samband med lanseringen av Pons framgår det även att Nevs grundare Kai Johan Jiang, lämnar bolaget. Han säljer alla kvarvarande aktier till kinesiska fastighetsgiganten Evergrande. Av Nevs personal så jobbar majoriteten i Kina, och även om bilproduktion i Trollhättan fortfarande sägs ligga på bordet är det inget som kommer ske de närmsta åren.

– Vi kommer inte ha någon massproduktion i Trollhättan innan 2023 någonstans, säger Nevs vd Stefan Tilk till [Ekot](#).

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR

[Sony överraskar alla med ny elbil](#)

[Elbils-startupen Sono Motors når insamlingsmålet på 500 miljoner](#)



2. Forskare: Så skulle kilometerskatten kunna fungera

Av Wiggo Björck

Publicerad 2020-07-02, 16:30

En kilometerskatt kan vara en bra idé för att kompensera för tappade skatteintäkter från drivmedelsförsäljningen, menar forskare på VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut. Däremot får den inte bli för hög. Dessutom finns det en del integritetsfrågor som behöver lösas.



Senast 2045 ska förbränningsmotorn vara borta från svenska vägar. Då ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären enligt Sveriges långsiktiga klimatmål som antogs av riksdagen 2017.

Det kommer innebära mycket stora förlorade skatteintäkter för staten. Forskare på VTI har därför gjort [en utredning](#) på uppdrag av Bil Sweden för att komma fram till hur framtidens beskattning av vägtransporter ska se ut.

– **År 2017 bidrog beskattning** av bensin och diesel till över 60 miljarder kronor netto till statskassan. Det är intäkter som används för att bekosta offentlig verksamhet i allmänhet, säger Jan-Eric Nilsson, professor emeritus i transportekonomi vid VTI i ett pressmeddelande.

I framtiden kan därför den årliga vägskatten, som idag baseras på fordons vikt och utsläpp, ersättas med en kilometerskatt. Just det har debatterats i flera år, och bland annat [IVL Svenska Miljöinstitutet](#) har tidigare lagt fram förslag för hur det skulle kunna fungera.

Ett av syftena med dagens drivmedelsbeskattning är att minska trafiken för att få så vis också minska utsläppen, slitaget på vägarna, bullernivåer och risken för olyckor.

Att ersätta drivmedelskatten med en likadan skatt på el i framtiden tror inte Jan-Eric Nilsson är en lösning.

– **En högre elskatt för att** kompensera intäktsbortfall från fossila bränslen skulle drabba alla elkonsumenter, inte bara trafikanterna. Dessutom kan vare sig dagens beskattning på drivmedel eller en skatt på el differentieras för att fånga upp skillnader i slitage mellan olika fordon eller för att beskatta trängsel. En skatt på el skulle därför vara ett trubbigt instrument för beskattning.

En kilometerskatt vore däremot bättre, särskilt om den kopplas till när och var tunga och lätta fordon körs samt deras miljö- och säkerhetsegenskaper.

– **Redan idag är det tekniskt** möjligt att använda elektroniska plattformar för att kunna ta olika mycket betalt beroende både på när och var olika typer av fordon körs och på fordons miljö-och säkerhetsegenskaper. En sådan beskattning skulle åtminstone delvis kompensera för minskade intäkter från drivmedelsskatter, säger Jan-Eric Nilsson.

Jan-Eric Nilsson höjer dock ett varningens finger – kilometerskatten får inte bli för dyr, annars kan det bromsa omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

– **Det finns en risk att** attraktiviteten för den nya tekniken minskar, säger han.

När omställningen är slutförd och det inte längre går att välja är det däremot fritt fram, noterar VTI-forskarna i pressmeddelandet.

Utmaningar med integriteten

Ett annat problem är hur körsträckan ska mätas för beskattning. Forskarna på VTI går igenom ett antal exempel på "elektroniska plattformar" i sin rapport.

Elektroniska körjournaler med GPS-spårning som monteras på bilens diagnosuttag finns redan idag och används till exempel av företag för att bevaka sina fordon. Även mer avancerade system finns som kan samla in ännu mer information.

"Dagens system för elektronisk registrering gör det tekniskt möjligt att registrera körsträcka etc., och tekniken gör det också möjligt att registrera faktisk last eller om ett fordon har ett släp påkopplat eller ej", skriver forskarna i sin rapport.

Om dylika system skulle bli obligatoriska för all trafik, inkluderande privatägda fordon, kan det dock potentiellt leda till problem med den personliga integriteten.

I VTI-rapporten noteras att Vägslitageskattekommittén därför föreslog att en "service provider" lagrar och vidarebefodrar den information som samlas in, precis som dagens tele- och internetoperatörer gör med telefonsamtal och webbhistorik. Det kan då begäras ut från operatören av individen utan att någon får tillgång till uppgifterna.

I Singapore och Nya Zeeland används idag istället en "betalplattform" i fordonen som laddas med pengar och där betalningen dras direkt från förarens konto. Saldot förbrukas sedan under färd på väg och ingen körinformation lämnar fordonet.

Det påminner om dagens beskattning av drivmedel, menar forskarna, där "trafikanten betalar skatt vid köp av drivmedel och det förbetalade beloppet förbrukas i och med körning".

Den typen av system funkar också både med äldre och utländskt registrerade fordon.

Wiggo Björck

3. Byton tvingas dra i handbromsen – elsuven försenas

Publicerad 2020-06-30 kl 11:39 text Erik Söderholm

Det kommer dyka upp många nya elbilstillverkare i Europa de närmaste åren. En av dem är Byton som visat upp [elsuven M-Byte](#), som även ska [säljas i Sverige genom Hedin Bil](#).



Byton har drabbats hårt av coronapandemin och nu stoppas tillverkningen helt. Nästan all personal permitteras i ett halvår och bara en liten ledningsgrupp blir kvar under den perioden.

Redan i april kom beskedet att Byton permitterat hälften av alla anställda i USA och då fanns förhoppningar om att verksamheten skulle kunna fortsätta i resten av världen. Men nu stoppas alltså verksamheten även i Kina mellan 1 juli och 31 december.

”Den nya coronapandemin har lett till stora utmaningar för vår finansiering och tillverkning”, skriver Byton i ett uttalande.

[Byton intar Europa med megaskärm](#)

[Kinesiska bilmärkets produktionsklara elsuva, M-Byte, har visats upp i Frankfurt och börjar säljas om två år.](#)

[Hedin Bil om Byton: “Det bästa av tre världar”](#)

[Vi fick en pratstund med Stig Sæveland, vd i Hedin Bils norska dotterbolag Hedin Automotive, för att få höra om deras tankar om ett eventuellt samarbete med Byton. 3](#)

[Bytons elsuva kommer till Europa 2020](#)

[Återstår att se om den 1,25 meter breda pekskärmen hänger med in i produktion.](#)

4. Världens mest aerodynamiska lyxbil

AV BOBBY GREEN

2020-07-01 KL 19:00

Det säger Lucid om sin Air



FILM: <https://youtu.be/tuexD3SodDM>

Lucid Motors har nu testat modellen Air i en vindtunnel hos Windshear och resultatet blev att den har en dragkoefficient på 0.21. Det gör den, enligt Lucid, till världens mest aerodynamiska lyxbil. Jean-Charles Monnet som är Aerodynamicist hos Lucid säger följande (**Översatt av Google**): "Vi har dragit lärdom av att forma världens högsta prestanda racing maskiner som en integrerad del av Lucid Air designprocess. Det handlar inte bara om att uppnå den lägsta dragkoefficienten. Det är också viktigt att ha ett mycket balanserat prestandafordon med exakt hanterat luftflöde i alla avseenden."

[Lucid Motors presenterar elbilen Air den 9 september](#)
[Leveranserna försenas till nästa år](#)

[Lucid Air har klarat 64,4 mil på en laddning](#)
[Körde från San Francisco till Los Angeles i ett svep](#)

[Nu kan även svenskar förhandsbeställa en Lucid Air](#)
[Lucid Motors har öppnat orderböckerna](#)

5. Här är nya Kia Carnival

Peter Klemensberger

1 juli 2020

Fjärde generationen Kia Carnival visas nu upp i sin helhet. En mpv som kallas guv för att var mer av en suv.



För en tid sedan visade vi en så kallad [teaserbild på nya Kia Carnival](#), nu släpper Kia bilder på bilen i sin helhet.

Modellen debuterade 1998 och det vi ser är generation nummer fyra sedan dess. Nya Carnival lanseras i Sydkorea under det fjärde kvartalet i år men lär knappast nå den svenska marknaden – suget efter en mpv är här begränsat.

Några tekniska data presenteras ännu inte, mer pratas det om design och nog tänjer nya Carnival lite på gränserna men inte i den omfattning att den skapar ett nytt segment. Kia själva benämner den som en guv (Grand Utility Vehicle) då den lånar former från suv-segmentet, bland annat av den egna modellen [Sorento](#) som tidigare i år [kom i ny tappning](#).

LÄS MER: [Kia uppdaterar lilla Picanto](#)

Kia själva lyfter fram "fenan" på C-stolparna och grillen designmässigt men även bilens praktiska sidor som långt axelavstånd och korta överhäng.

Nya Carnival ska nå fler marknader efter den inhemska men antagligen inte den europeiska.

6. Porsche Taycan i ny snikversion – skippar fyrhjulsdriften

Publicerad 2020-06-30 kl 14:52 text Erik Söderholm

Porsche skippar fyrhjulsdriften för att kapa priset på elbilen Taycan men den säljs än så länge inte i Sverige.



Porsche Taycan har fått en hel del kritik för den höga prislappen och de dyra tillvalen, något som knappast är unikt för Taycan utan även gäller för märkets övriga modeller.

Vid lanseringen fanns bara toppmodellerna Porsche Taycan Turbo och Turbo S som kostade 1,7 respektive 2,1 miljoner kronor. Strax därefter kom även en lite svagare Taycan 4S med ett instegspris på knappt 1,2 miljoner.

Nu ska Porsche kapa priset ytterligare, men då får köparna hålla tillgodo med bakhjulsdrift.

Två batteristorlekar

Den nya modellen, som förmodligen helt enkelt får heta Porsche Taycan (utan något tilläggsnamn), lanseras nu i Kina och det är än så länge oklart om den även ska dyka upp i fler länder.

Instegsmodellen är alltså bakhjulsdriven och den kommer med två batteristorlekar på 79 eller 93 kWh. Med det lilla batteriet har bilen 400 hästkrafter och med stora batteriet ökar effekten till 470 hästkrafter. Accelerationen till 100 km/tim går på 5,4 sekunder i båda modellerna.

Räckvidden ligger på mellan 41 och 49 mil beroende på batteristorlek, men den siffran är uppmätt enligt den kinesiska NEDC-körcykeln som är betydligt mer tillåtande och optimistisk än den nya WLTP-körcykeln som används i Europa. I verkligheten lär räckvidden snarare ligga på mellan 30 och 37 mil.



Större bagage fram

En egenhet med instegsmodellen är att det främre bagageutrymmet, eller "frunken", blir något större eftersom det inte finns någon elmotor fram.

I Kina ligger instegspriset på motsvarande 1,2 miljoner kronor och det större "prestanda-batteriet" kostar knappt 60 000 kronor extra. I Kina kostar Taycan 4S drygt 1,5 miljoner kronor så rabatten för instegsmodellen blir därmed drygt 20 procent.

Det är inte alls säkert att samma rabattsats skulle gälla i Sverige om modellen börjar säljas här. Men om det blir så hamnar prislappen för instegs-Taycan på 960 000 kronor.



Billigare el-Porsche – Taycan 4S

Eldrivna sportbilen från Porsche får ytterligare motoralternativ med lägre prislapp.



Provkörning: Porsche Taycan Turbo (2020)

Komfortnivån är imponerande – jämförs med Mercedes S-klass.



7. Klassikern AC Cobra nu även som elbil

AV BOBBY GREEN 2020-07-01 KL 18:00

Eller med turbofyra från Mustang



[AC Cobra](#) är en av världens mest ikoniska sportbilar och nu kommer den med elmotor. Det är AC Cars som bygger och Series 1 Electric som de kallar den här kommer att tillverkas i 58 stycken exemplar. Antalet har man valt för att fira att det nu är 58 år sedan den allra första AC Cobran rullade ut.

Under skalet finns ett batteripack på 54 kWh som matar en elmotor på 312 hästar och 250 newtonmeter i vrid. 0-100 km/h ska gå på 6,7 sekunder. Räckvidden anges till 24 mil på en laddning och vikten på ekipaget ligger på 1250 kilo. Man kan få bilen i färgerna Electric Blue, Electric Black, Electric White eller Electric Green och prislappen börjar på 170.000 dollar. De första leveranserna ska dra igång i höst.

Vill man istället ha förbränningsmotor erbjuds [AC Cobra 140 Charter Edition](#) som har Fords EcoBoost-maskin under huven. Det är en turbomatad fyra på 2,3 liter som ger 350 hästar och 440 newtonmeter. Här går 0-100 km/h på sex sekunder blankt och vikten anges till 1100 kilo. Även denna tillverkas i 58 stycken exemplar och varje kostar från 105.000 dollar. Skeppas också till kund i höst.

8. Premiär för nya Volkswagen Tiguan nu som laddhybrid och sportig R-version

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-07-01, 13:15

I samband med en ansiktslyftning av Tiguan introducerar Volkswagen två nya varianter en kraftfull R-version med 320 hästar och en snål laddhybrid.



Storsäljaren Tiguan får sig nu ett ansiktslyft och med det två nya varianter. Inte helt oväntat känns flera av nyheterna igen från [uppdaterade Arteon](#) som Recharge rapporterade om nyligen, fast nu i crossover-kostym.

Invändigt fortsätter VW att ersätta fysiska reglage med pekstyrning som på andra modeller. Luftkonditioneringen styrs nu med en pekfunktion istället för med rattar och knappar. Även ratten görs om och får pekstyrda funktioner.



Ljudanläggningen har blivit bättre och är utvecklad i samarbete med Harman/Kardon. Tiguan får också den uppdaterade versionen av självkörande funktionen Travel assist som nu fungera upp till 210 km/h.



På utsidan är den största förändringen en uppdaterad front som är mer i linje med resten av modellprogrammet. Den breddade grillen och LED-ljusen är tänkta att likna [storebror Touareg](#) och coupésuven [Atlas Cross Sport](#) som inte säljs i Sverige. LED-ljusen är dessutom standardutrustning. Huven är också högre än tidigare.



Lite underligt nämns ingenting om lastutrymmet och några bilder på det har inte publicerats heller. Eftersom det handlar om ett facelift kan vi dock anta att Tiguan fortfarande klarar en last på 615 liter med baksätet uppfällt och 1.655 liter nedfällt.

Tiguan Allspace med förlängd hjulbas och större lasutrymme omfattas inte av ansiktslyftet. Det betyder att nya Tiguan endast kommer finnas i ett 5-sitsigt utförande.



Tiguan blir äntligen laddhybrid. GTE-bilarnas drivlina, nu med 245 hästars systemeffekt istället för 218, tar plats i Tiguan. Men modellnamnet blir likt Arteon inte GTE utan eHybrid. Räckvidden på el anges till "runt 50" km enligt WLTP. Mer detaljer, som batterikapaciteten eller lastutrymme, delar inte VW med sig i nuläget.

Tiguan har sedan tidigare funnits som laddhybrid på den kinesiska marknaden under namnet Tiguan L PHEV. Denna är byggd i Kina med Allspace-versionens längre hjulbas.



Toppmodellen är Tiguan R med en uppdaterad version av samma turboladdade EA888 2-liters fyra som i Golf R och nu även Arteon R. Den ska nu ge 320 hästkrafter, en ökning på 20 hästkrafter över dagens Golf R.

Det vore ingen R-modell utan fyrhjulsdraft och denna har nu uppdaterats med aktiv momentstyrning, så kallad "torque vectoring", som kan sända upp till 100 procent av drivningen till ett hjul.

Volkswagen upprepar påståendet från presentationen av Arteon R om att den nya EA888 evo4-motorn kan ge minst 450 hästar, men de nöjde sig ändå med 320.



På dieselfronten har Tiguan TDI uppdaterats med dubbla katalysatorer för att minska utsläppen av kväveoxid. En som snabbt når hög effektiv och en som är anpassad för högt effektuttag, som snabb motorvägskörning.

Volkswagen har inte gått ut med en utförlig lista med motoralternativ för Tiguan, men [i premiärvideon](#) skrivs utsläpps- och förbrukningssiffror enligt NEDC ut för 2,0 TDI-motorn på 150 hästkrafter som även återfinns i Arteon.



Svensk lansering i november

Tiguan facelift kommer preliminärt lanseras i Sverige i november. Några priser är ännu inte fastställda men de första motoralternativen kommer släppas för beställning senare i sommar.

För svenska marknaden kommer Tiguan finnas i tre utrustningsnivåer. Bland annat är adaptiv farthållare standard. Nästa nivå, kallad Elegance, inkluderar digital instrumentering, LED-matrixstrålkastare, elbaklucka och ett anodiserat silvertakräcke. En R-Line nivå är också bekräftad men vad den kommer innehålla presenteras inte ännu.



Volkswagen Tiguan och Arteon blir laddhybrider



Volkswagen Arteon Shooting Brake visar upp sig



Volkswagens elektrifiering påverkas inte av corona



Touareg GTE – rimligare laddhybrid än Touareg R



9. Prov: Ford Kuga laddar om!

Av Elias Medelberg, Publicerad 2020-03-19 kl 05:48, uppdaterad 2020-07-04, 15:54

Ford Sveriges näst mest sålda modell heter Kuga. Nyligen visades en uppdatering av suven. Kan laddhybriden hjälpa Ford att skicka upp Kuga i försäljningsstatistiken?



VAD ÄR NYTT?

Den har fått en design som passar in bättre i resten av Fords modellprogram. Den har fått Aston Martininspirerad grill och slankare linjer. Infotainmentsystemet känner man igen från andra Fordmodeller. Det är inte modernt men det funkar bra. Materialvalen interiört är fina över lag och det är en hyfsat trevlig plats att hålla till på, men jag tycker Ford kan skicka plasten med kolfiberlook som man får i den ST-Lineustrustade Kuga åt fanders. Dessvärre hittar man liknande paneler i en hel del andra bilar så jag gissar att det finns köpare som uppskattar det.

Drivlinan är det som är mest intressant. Nya Kuga blir tillsammans med Explorer Fords, för tillfället, enda laddhybrid. Batteriet är på 14,4 kWh vilket är lite större än snittet i klassen. Räckvidden blir då upp till 56 kilometer i WLTP och en bit över fyra mil är nog ett troligt resultat i verklighetskörningen.

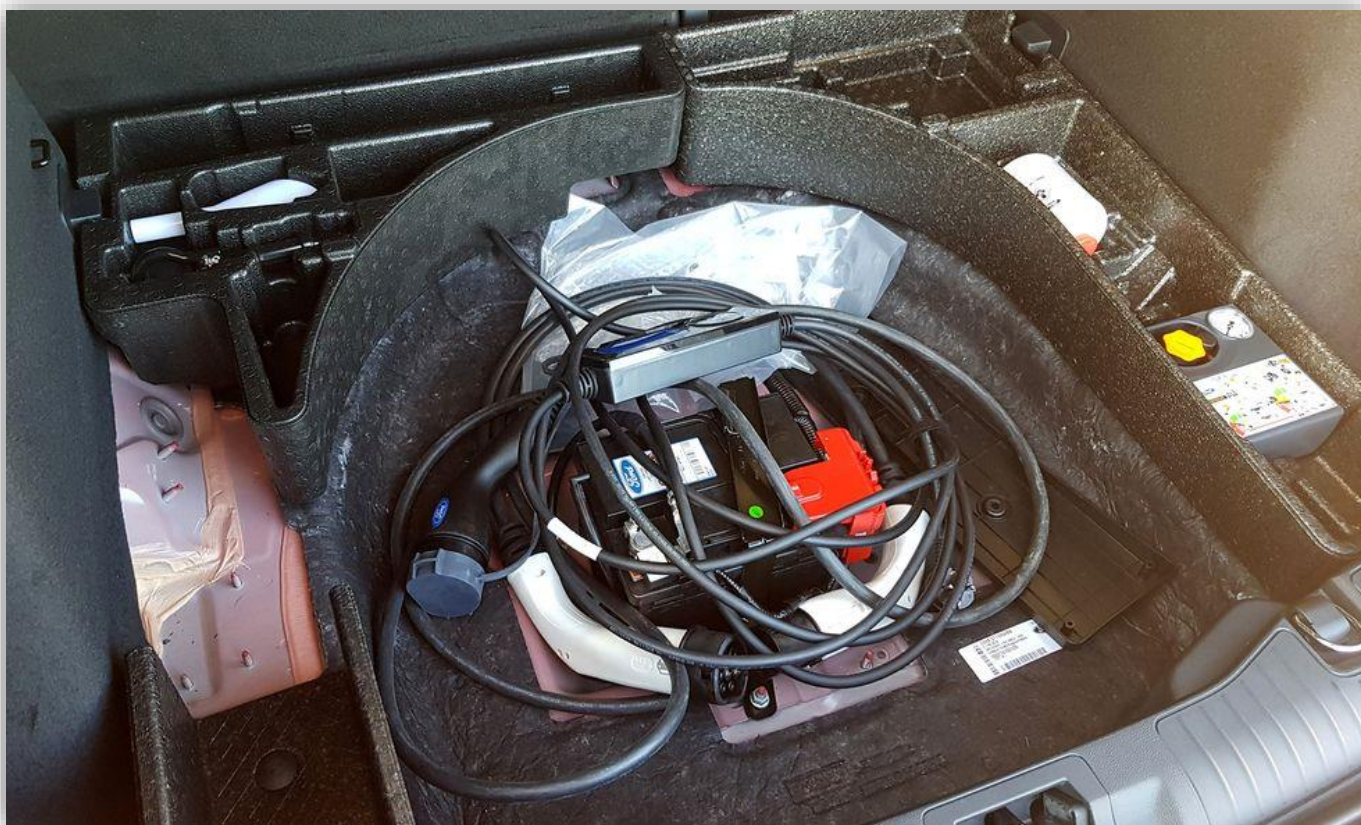
När jag hade fått tag i bilnyckeln och kunde rulla ut från Stallmästaregården i Stockholm hade bilen ungefär 85 procent kapacitet kvar i batteriet. Efter 38,3 kilometer på bara el var det slut på elräckvidden. Mitt i den körningen blev det dock 6 kilometer bensinkörning, totalt 44,3 kilometer. Detta på grund av att Ford är smartare än vad jag är.

Det är nämligen så att om man gasar på i E-mode kommer en fråga i displayen framför föraren om man vill starta bensinmotorn för att få bästa prestanda. En bra lösning, bara det att jag var för snabb och endast hann läsa om maximal prestanda innan jag tryckte på OK. Hur som helst kan jag garantera att man kommer över 40 kilometer på bara el med fulladdat batteri om man inte kör som en tok.



Röda sömmar och avfasad ratt får man i utrustningsnivån ST-line.

En konstig detalj är platsen som finns under bagagerumsgolvet. Det är riktigt stort men väldigt mycket tas upp av frigolit som inte verkar ha någon mer funktion än att vara i vägen och hålla upp tidigare nämnda golv. Ford borde kunnat lösa det på ett finare sätt som dessutom skulle ge mer plats för allt krimskrams man vill ha med sig.



Frigoliten som finns runt om borde inte behöva ta upp så mycket plats.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Det är en trevlig bil att köra. Chassit är relativt hårt satt vilket ger en stabil och rätt så sportig körupplevelse. Det kränger inte mycket alls trots bilens höjd. Styrningen är lätt och precis. Den är definitivt en av de sportigare i klassen, vilket inte är förvånande med tanke på att det är en Ford.

De 225 hästkrafter som bilen kan trycka ner i backen via framhjulen ger helt okej skjuts men den uppfattas inte som snabb. Tyvärr går alla bensinhästar genom en CVT-låda som ger väldigt mjuk körning men som inte ger den roligaste upplevelsen. Utöver det är den förstås långsammare om man kör med enbart elmotorn som kraftkälla. Då är den faktiskt ganska rejält trög, något som framför allt märks vid påfarter och omkörningar. Det är däremot inget konstigt att det inte går så fort när elmotorn bara har 61 hästkrafter.



*"Den fasta fjädringen påverkar inte komforten nämnvärt.
Den jobbar snabbt över ojämnheter utan att bli stötig."*

När bilen inte tycker att man får använda fullt elläge längre och man blir tvingad till hybridkörning kommer man ändå köra mycket utan bensinmotorns hjälp. Det beror på att batteriet fortfarande har ungefär en fjärdedels laddning kvar när elräckvidden gått ner på noll. Bra och dåligt, bensinförbrukningen när elen tagit "slut" blir låg men jag hade nog hellre haft ett par extra kilometer helt utan bensinmotorns hjälp.

Räckvidden är ändå lång och någon gång får man ju slut på el. Tur då att skiftet mellan el och bensin funkar smärtfritt. Bromskänslan brukar kunna vara ett problem hos laddhybrider men det är inget som Kuga har några större svårigheter med. Man får stopp på bilen där man tänkt sig utan att det blir ryckigt även om det är en lätt diffus känsla i pedalen.

Den fasta fjädringen påverkar inte komforten nämnvärt. Den jobbar snabbt över ojämnheter utan att bli stötig. Dessutom sitter man rätt så fint i båda rader. Baksätet går att skjuta och ryggstöden går att luta för att tillåta mer bagage, eller en bättre sittposition. Ljudnivån är inget som det går att klaga över, jag skulle nog säga att den är snäppet bättre än konkurrenternas. Det är en låg bullernivå för en bil som inte slåss mot premiumvagnar.

BORDE JAG KÖPA EN?

Det är en bra bil som ännu inte har några ordentliga konkurrenter. Men snart dyker det upp fler. Bland annat Opels laddbara Grandland X som börjar några tusenlappar under Forden och har lika många systemhästar men hela 47 hästkrafter mer från elmotorn, och ungefär samma elräckvidd. Betalar man 35.000 kronor mer än för Forden får man två elmotorer, en bak och en fram som gör att Opeln blir fyrhjulsdriven, den har minimalt bättre WLTP-räckvidd och 85 systemhästar mer än Forden. Det kommer även ett antal dyrare suvar i laddhybridutförande i denna klass. GLC, X3 och Tiguan som tar upp kampen med XC40.

För priset är Forden ett bra alternativ men är du sugen på en laddhybrids-suv ska du hålla koll på kommande bilar då klassen kommer att överösas med nya alternativ i år. Det enda negativa som känns värt att nämna mer än en gång är den trötta elmotorn.



FORD KUGA PLUG-IN TEKNISKA DATA

MOTOR: R4, bensen, 2 488 cm³ 164 hk, 240 Nm. Elmotor synkron permanentmagnet 61 hk. Systemeffekt 225 hk. CVT-låda, framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 614/1 882/1 666 mm. Axelavstånd 2 710 mm. Tjänstevikt 1 844kg. Bagagevolym 645 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 9,2 sek. Toppfart 200 km/h. Förbrukning 1,4 l/100 km, CO₂ 32 g/km

PRIS: 455 200 :- . Leverans i april.

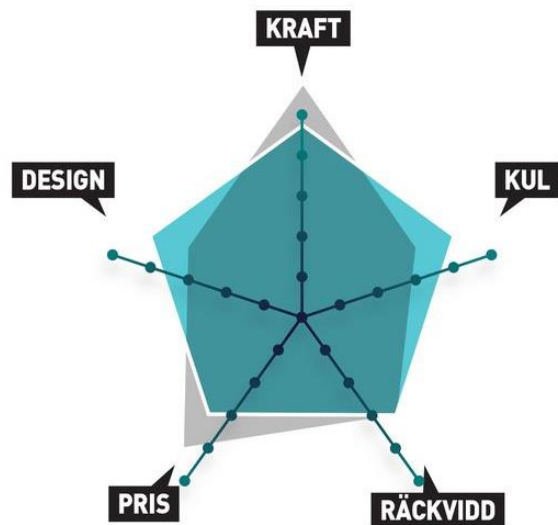
SUMMERING

BÄST: Hyfsat bekväm, kör ofta på el även med "tomt" batteri, låg bensinförbrukning, bra räckvidd.

SÄMST: Känns trött på enbart el på grund av svag elmotor, trist CVT-låda.



PERSONLIGHET



■ FORD KUGA PHEV
■ OPEL GRANDLAND X 225 PHEV



10. TEST: Europas mest sålda bil i maj - så bra är Renault Clio

Maths Nilsson 2020-06-30

Europas mest sålda bilmodell i maj men bara på 24:e plats i Sverige. Vad är det vi svenska bilköpare inte har förstått om Renault Clio? Borde vi också nöja oss med en mindre bil? BytBil testar!



I årtal har Volkswagen Golf varit Europas mest sålda bilmodell, men våren 2020 är det mycket som inte är sig likt i världen. Så även försäljningstoppen i Europa. Under flera månader har Renault Clio lyckats peta ner den eviga ettan Golf från försäljningstronen. Vi kan skylla på coronan och att Golf haft tekniska problem. Men faktum är att Renault skapat en riktig storsäljare i nya Clio som är mäkta populär bland de europeiska bilköparna. I synnerhet i hemlandet Frankrike.

I Sverige ser vi dock Renault Clio som en typisk andrabil. Något vi oftast parkerar på garageuppfarten bredvid XC60:n, Tiguanen eller V60:n och som används för kortare transporter till och från affären eller till att hämta och lämna barnen på skolor och förskolor. Nere i Europa är Clion oftast familjens enda bil och får uträtta alla förekommande transporter i hushållet, oavsett om vi ska till jobbet, till mamma i Marseille eller till stormarknaden.



Utan tvekan slukar det mindre resurser att tillverka och använda en Renault Clio än en stor tung Volvo-SUV. Och den mesta tiden använder vi bilen ensamma, med tomt bagageutrymme och fyra tomma säten. Så kanske borde vi svenskar också tänka annorlunda och köra en kompakt Clio i stället för en större bil? Inte ens bonus-malus-systemet har kunnat stoppa försäljningen av stora bilar i Sverige. Men nu lovar regeringen att förstärka systemet från nyår och då kan vi få nöja oss med mindre bilar om vi inte vill bli totalt skattechockade.

Nya generationen av Clio presenterades under förra året och har genast tagits till bilköparnas hjärtan, åtminstone nere i Europa. Vi svenskar är mer ljumma och i maj var bilen inte bättre än på plats 24 på försäljningstoppen.

Ganska synd, för den nya generationen av Clio är en riktigt trevlig bekantskap och fungerar till mycket mer än att bara vara andrabil för korta transporter. Det är ingen slump att Clio utmanar Golf nere i Europa. För det som var en trång småbil för några år sedan är i dag en lika rymlig och användbar bil som en Golf var tidigare. Medan Golf närmast sig de större bilarna. Renault Clio känns större än vad den är och löser de flesta behov. För de flesta bilköpare är det egentligen en onödig lyx med en större bil för att mesta delen av tiden frakta luft.

Visst klagar baksätespassagerarna som kommer direkt från en stor SUV litegrann. Men egentligen går det bra och vi är i dag extremt bortskämda med utrymmen i våra stora bilar. När det gäller komforten fungerar fungerar Clio mycket bra även för långfärder. Den är väl ljudisolerad och känns rent subjektivt gå tystare än många större bilmodeller. En gammaldags småbil var surrig på långfärd på motorväg, men med Clio är det inga problem att klara långa dagsetapper. Dock ska sägas att testbilen hade den större och starkare motorn.

Kurviga svenska landsvägar är heller inget problem, bilen ligger som ett strykjärn och har lite samma känsla som en 90-tals GTI-bil, och inbjuder till en del buskörning med den pigga 130-hästarmotorn vi testar. Toppfarten på 200 km/h är 20 km/h högre än de snabbaste Volvobilarna och 0-100 km/h på nio sekunder räcker bra i alla lägen.

När vi tidigare testade Renault Captur gnällde vi över DSG-lådan som var abrupt i sitt ingrepp och gav en ketchupeffekt från stillastående. Clio lider lite av samma sjuka, då mekaniken är i stort sett identisk med Captur. Men det känns som Renault har lyckats slipa till programvaran här. Clio är inte perfekt, och lådan känns lite slirig, men det är mycket bättre än i Captur.



Summa summarum skulle det inte vara något problem att klara en tvåbarnsfamiljs transportbehov med en Renault Clio. 100 000-tals franska familjer kan ju liksom inte ha fel. Men vi i Sverige är i dag bortskämda med att köra större bilar, så med svensk måttstock passar den allra bäst för de som inte använder baksätet så ofta, eller inte storhandlar alltför många matkassar. Bilmodellen har utan tvekan fått ett lyft med generationsskiftet och förtjänar att vara en av Europas mest sålda bilmodeller. Det är faktiskt en gåta att inte fler svenskar köper Clio. Au revoir!

Fakta Renault Clio TCe 130 GPF

Pris: Från 177.900 (100 hk) 218 900 k (131.3 TCe GPF-motorn gör sin debut på Nya Clio och finns sedan tidigare på Captur, Mégane och Scénic.

Effekt: 130 hk och 240 Nm

Växellåda 7-växlad EDC-växellåda med dubbla kopplingar.

Prestanda: 0-100 km/h på 9 sekunder, toppfart 200 km/h.



Relaterade artiklar



[TEST: Nya Renault Captur - mer än bara läcker design](#)



[TEST: Zoe bra är Renaults elbil som familjeåk](#)



[Renault Captur piffas upp](#)



[Rekord för Renault – 123 km/h](#)



11. Om nya Land Rover Defender Hard Top: "En arbetshäst"

Redaktören bytbil

2020-07-02

Går tillbaka till 1950-talet



Land Rover Defender Hard Top är lika hård som den låter. Med en släpvagnsvikt på 3,5 ton benämns den som den ultimata fyrhjulsdrivna skåpbilen. Utan några baksäten, förstås. Visst har det varit några intressanta turer kring långköraren [Land Rover Defender](#) på senare tid.

Förra hösten presenterades bilen på Frankfurts bilsalong. Men innan dess hade bilder läckt ut på den nya varianten inte bara en, utan två gånger. Först fotograferats den under inspelningen av [James Bond-filmen "No time to die"](#). Sen läckte [ännu fler smygtagna bilder ut](#).

Men att just smyga lär knappast vara Defender Hard Tops främsta egenskap. Nej, denna fabriksbyggda skåpbilsversion, som kommer i en kort 90-modell och en längre 110-modell, är en äkta lastare och beskrivs i det nyläppta pressmaterialet som en riktig arbetshäst.

– Vi har maximerat funktionalitet och användarvänlighet i den nya Defendern och den har de tåligaste materialen och de smartaste lastningslösningarna, säger Michael van der Sande, VD på Land Rover Special Vehicle Operations.

Namnet tar oss tillbaka till 1950-talet, då Land Rover lanserades med ett avtagbart tak. Nu blir det dock med fast tak, men nya Defender Hard Top ses som en fortsättning på denna historia.



Några baksäten finns inte. Däremot finns det möjlighet att rymma tre personer då ett extrasäte kan klämmas in där fram. Hur det kan komma att se ut är däremot oklart eftersom inga inredningsbilder visas upp i detta skede.

Trots att inga passagerare i baksätet kommer skymma sikten är denna version byggd som en arbetsbil. Med det följer förstås att lastutrymmet säkert kommer att fyllas med jämna mellanrum. Då rycker backspegelssystemet ClearSight Rear View in. Via en kamera som sitter i antennen på taket sänds bilder live till skärmen så föraren kan se vad som finns bakom bilen.

Terrägenegenskaperna bör sist men inte minst också lyftas fram. Markfrigången lyder hela 291 mm och om regnet skulle ösa ner krävs det mer än 900 mm innan det ska orsaka problem för Defendern, utlovas det.

Senare i år lanseras Land Rover Defender 90 och 110 Hard Top. Då väntas förstås mer information om den nya varianten – och förhoppningsvis en glims av hur insidan kan komma att se ut.

Relaterade artiklar

[Bildläcka på nya Land Rover Defender](#)

[Nästa Land Rover ska dela åsikter](#)

[Nya Defender testas i gyttjan](#)

[Wild Fennec gör husbil av Land Rover Defender](#)

12. Första batteridrivna klass II-bussarna i Skandinavien

publicerat av ULO • 1 JULI 2020

Skandinaviens första fullelektriska klass II-bussar levererades på onsdagen till Vy Buss i Norge. Det är åtta 13-meters klass II-bussar från BYD. Samtidigt tog Vy Buss emot sju 18-meters batteridrivna ledbussar, även de från BYD. Bussarna ingår i en order om totalt 55 elbussar från Vy Buss i Norge till den kinesiska busstillverkaren. Bussarna sätts omgående i trafik i Haugesund på uppdrag av trafikhuvudmannen Kolumbus.



Vy Buss i Norge har tagit emot Nordens första batteridrivna klass II-bussar.

Trettonmetersbussarna är inte bara de första eldrivna klass II-bussarna i Norden utan också den första leveransen från BYD när det gäller den 13-metersversionen av tillverkarens elbuss.

Enligt BYD har bussarna uppgraderade batterier som möjliggör ökad räckvidd och användning på längre linjer i regionaltrafik. Laddning kan ske såväl via pantograf som plug-in.

BYD har hittills levererat närmare 300 elbussar till Skandinavien och 1300 i hela Europa.

Relaterade artiklar:

1. [Första batteridrivna klass 2-bussarna i stororder från Vy Buss](#)
2. [22 elbussar från Volvo till Vy Buss](#)
3. [Keolis ger BYD rekordorder på elbussar](#)
4. [Volvo och ABB elektrifierar mer i Norge](#)

Feber

13. Volvo Penta tar fram eldrivlina för brandbilar

AV BOBBY GREEN | GÅR KL 16:40

Kommer snart börja testas skarpt



[Rosenbauer](#) är en av de ledande tillverkarna av brandbilar. Volvo Penta har tagit fram en elektrisk drivlina för bilarna och snart ska dessa börja testas skarpt i Berlin, Amsterdam och Dubai.

Bilen måste klara hög hastighet, snabb acceleration, hårda inbromsningar och ha god körbarhet. Tillsammans med en oberoende hjulupphängning och ett hydropneumatiskt chassi ska den elektriska drivlinan bidra till att alla dessa krav uppfylls. Det sitter en elmotor på varje axel och det finns ett smart energilagringssystem ombord. Om resan eller arbetet vid räddningsplatsen tar lång tid så batteriet laddas ur finns en dieselmotor som backup.



14. Preems bensinreklam under lupp – Konsumentverket kräver svar

Publicerad 2020-07-01 kl 7:16

Text Erik Söderholm

Preems reklamfilmer om bensin och diesel som har en viss del förnybart innehåll granskas nu av Konsumentverket.



Många mackkedjor slår sig nu för bröstet och gör reklam för olika typer av bensin och diesel med mindre klimatpåverkan än vanliga, fossila bränslen.

Ett av bolagen är Preem som säljer bränslen som kallas Evolution Bensin och Evolution Diesel. De marknadsförs intensivt på Youtube, i TV3 och i TV4.

Men efter att ha fått in flera anmälningar inleder nu Konsumentverket en granskning för att ta reda på hur det ligger till med alla uttalanden i reklamfilmerna.

”Överdriver”

Konsumentverket hävdar att Preem överdriver den positiva miljöpåverkan som Evolution Bensin och Evolution Diesel har. En vanlig genomsnittskonsument som inte är särskilt insatt i hur olika bilar och bränslen fungerar kan därför missledas att tro att bränslena är helt fossilfria, enligt Konsumentverket.

I flera filmer beskriver Gunde Svan hur en gren i skogen kan bli till bensin eller diesel. Det kan få en vanlig konsument att tro att bränslet enbart består av förnybart innehåll när det i själva verket utgör en tillsats.

Läs också: [Bakläxa för Skoda och Mitsubishi – laddbilarna inte tillräckligt "gröna"](#)

Även om bränslena alltså kan ha en viss andel förnybart innehåll är Preems påståenden om miljöpåverkan för ospecifica, tycker Konsumentverket. Nu ges Preem möjlighet att svara på kritiken innan nästa steg tas.

Särskilda krav

Preem har i nuläget inga kommentarer till granskningen.

– Vi har inga kommentarer i dagsläget, utan fokuserar nu på att besvara yttrandet från Konsumentverket, säger Dani Backteg, presschef på Preem, till Vi Bilägare.

Konsumentverket och Reklamombudsmannen har särskilt högt ställda krav på företag som gör reklam med argument som har med miljön och klimatet att göra. Bilar får exempelvis [inte marknadsföras som miljövänliga](#) och den som använder miljöargument måste direkt och tydligt kunna styrka dem vetenskapligt.

Relaterade artiklar



[Fel att kalla bil "miljövänlig"](#)

[Bilhandlaren gjorde fel när Renault Mégane kallades för "miljövänlig" i en annons. Det fastslår KO som menar att bilar aldrig kan vara bra för miljön. Vi Bilägare reder ut och hör båda parter.](#)



[Bakläxa för Skoda och Mitsubishi – laddbilarna inte tillräckligt "gröna"](#)

[Laddhybrider marknadsförs som gröna och klimatsmarta. Men det stämmer inte, tycker Konsumentverket.](#)



[OKQ8 fälls för "miljövänlig" biltvätt](#)

[Konsumentverket ger bakläxa till mackkedjan.](#)

15. Formel 1-premiär: Stallen, förarna och loppen säsong 2020

Jan-Erik Berggren och Peter Klemensberger 3 juli 2020

Äntligen! Nu kommer Formel 1-säsongen 2020 igång efter att ha stoppats av coronaviruset. Här har du stallen och förarna samt vad vi har att säga om dem. Full koll inför helgens premiärlopp med andra ord. Och hur blir det med kalendern? Vi reder ut.



Mercedes AMG Petronas



Bil: W11 **Motor:** Mercedes **Segrar:** 93 **VM-titlar:** 6 **Placering 2019:** 1



44. Lewis Hamilton

Födelseår: 1985 **Säsonger:** 13 **Placering 2019:** 1 **Starter:** 250 **Segrar:** 84

Kommentar: Jagar sin 7:e VM-titel och får anses vara favorit även 2020 om Mercedes producerar en tillräckligt bra bil.



77. Valtteri Bottas

Födelseår: 1989 Säsonger: 7 Placering 2019: 2 Starter: 140 Segrar: 7

Kommentar: Har inte lyckats matcha sin teamkamrat. Stark säsong krävs för att teamet ska ta 7:e raka mäcketiteln.

Scuderia Ferrari



Bil: SF1000 Motor: Ferrari Segrar: 239 VM-titlar: 16 Placering 2019: 2



5. Sebastian Vettel

Födelseår: 1987 Säsonger: 13 Placering 2019: 5 Starter: 241 Segrar: 53

Kommentar: Kör för fortsatt karriär i ett toppteam. Måste minimera misstag och hitta tillbaka till tiden hos Red Bull.



16. Charles Leclerc

Födelseår: 1997 Säsonger: 2 Placering 2019: 4 Starter: 42 Segrar: 2

Kommentar: Ferraris hopp för framtiden, stark säsong 2019 och ett världsmästarämne om Ferrari får till bilen.

Aston Martin Red Bull Racing



Bil: RB16 Motor: Honda Segrar: 239 VM-titlar: 4 Placering 2019: 3



33. Max Verstappen

Födelseår: 1997 Säsonger: 5 Placering 2019: 3 Starter: 102 Segrar: 8

Kommentar: Kanske den allvarligaste utmanaren till Hamilton. Teamet har tagit kliv framåt men hur bra är motorn i år?



23. Alexander Albon

Födelseår: 1996 Säsonger: 1 Placering 2019: 8 Starter: 21 Bästa placering: 4

Kommentar: Inbytt halvvägs in på 2019. Snabb i sina bästa stunder men en bit fram till sin teamkamrats nivå.

McLaren F1 Team



Bil: MCL35 Motor: Renault Segtrar: 182 VM-titlar: 8 Placering 2019: 4



55. Carlos Sainz

Födelseår: 1994 Säsonger: 5 Placering 2019: 6 Starter: 102 Bäst resultat: 3

Kommentar: Teamledare hos nytända McLaren. Byggs fjolårets fina form på finns chans till riktigt bra resultat bakom de tre toppteamen.



4. Lando Norris

Födelseår: 1999 Säsonger: 1 Placering 2019: 11 Starter: 21 Bäst resultat: 6

Kommentar: Gör sin andra säsong efter ett bra debutår 2019. Snabb förare som dock har lite kvar att fila på när det gäller sin "racecraft".

Renault F1 Team



Bil: RS20 Motor: Renault Segrar: 20 VM-titlar: 2 Placering 2019: 5



3. Daniel Ricciardo

Födelseår: 1989 Säsonger: 9 Placering 2019: 9 Starter: 171 Segrar: 7

Kommentar: En av fältets bästa "racers". Nyckelsäsong, nivån man kan förvänta sig av team och förare nåddes ej 2019.



31. Esteban Ocon

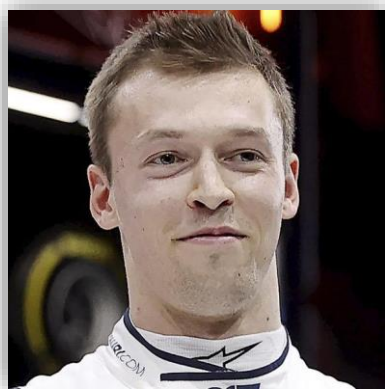
Födelseår: 1996 Säsonger: 3 Placering 2019: – Starter: 50 Bästa placering: 3

Kommentar: Tillbaka efter ett år. Talang som är sugen på att visa vad han går för. Har haft svårt med sina teamkamrater.

AlphaTauri



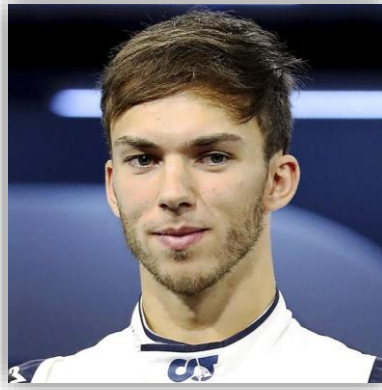
Bil: AT01 Motor: Honda Segrar: 1 VM-titlar: 0 Placering 2019: 6



26. Daniil Kvyat

Födelseår: 1994 Säsonger: 5 Placering 2019: 13 Starter: 95 Bäst resultat: 2

Kommentar: Kvyat är snabb och har minskat antalet misstag, som gav honom smeknamnet "torpeden". 2020 kan bli ett bra år för honom.



10. Pierre Gasly

Födelseår: 1996 **Säsonger:** 3 **Placering 2019:** 7 **Starter:** 47 **Bäst resultat:** 4

Kommentar: Kom tillbaka till teamet efter sommaruppehållet 2019 och hittade formen igen. Kan leda mittfältet.

Racing Point



Bil: RP20 **Motor:** Mercedes **Segrar:** 0 **VM-titlar:** 0 **Placering 2019:** 7



11. Sergio Perez

Födelseår: 1990 **Säsonger:** 9 **Placering 2019:** 10 **Starter:** 178 **Bäst resultat:** 2

Kommentar: Veteran som ser slutet på karriären. Alltid stabil med hög lägsta nivå och självklar etta i teamet just nu.



18. Lance Stroll

Födelseår: 1998 Säsonger: 3 Placering 2019: 15 Starter: 62 Bäst resultat: 3

Kommentar: Måste lyfta sig under lördagarna. Har för svårt att få till sina kvalvarv, synd då han har helt andra kvalitéer på söndagarna.

Alfa Romeo Racing



Bil: C39 Motor: Ferrari Segrar: 1 VM-titlar: 0 Placering 2019: 8



7. Kimi Räikkönen

Födelseår: 1979 Säsonger: 16 Placering 2019: 12 Starter: 315 Segrar: 21

Kommentar: Fältets äldste men sugen på att köra. Erfarenheten en viktig kugge för Alfa Romeos utveckling framåt.



99. Antinio Giovinazzi

Födelseår: 1993 **Säsonger:** 2 **Placering 2019:** 17 **Starter:** 23 **Bäst resultat:** 5

Kommentar: Tog sig allt eftersom 2019. Måste bygga vidare om han ska bli kvar i F1. Bättre i kval än i race där han är svag.

Haas F1 Team



Bil: VF-20 **Motor:** Ferrari **Segrar:** 0 **VM-titlar:** 0 **Placering 2019:** 9



8. Romain Grosjean

Födelseår: 1986 **Säsonger:** 9 **Placering 2019:** 18 **Starter:** 166 **Bäst resultat:** 2

Kommentar: Anses vara snabb men har svårt att hålla ihop det. Grosjean en viktig kugge för att studsa tillbaka.



20. Kevin Magnussen

Födelseår: 1992 Säsonger: 5 Placering 2019: 16 Starter: 103 Bäst resultat: 2

Kommentar: Vass kvalförare som haft det svårt i en bil som inte hanterar däcken. Fixas det blir 2020 en bra säsong.

Williams Racing



Bil: FW43 Motor: Mercedes Segrar: 114 VM-titlar: 9 Placering 2019: 10



63. George Russell

Födelseår: 1998 Säsonger: 1 Placering 2019: 20 Starter: 21 Bäst resultat: 11

Kommentar: Gjorde vad han kunde med en hopplös bil 2019. Ligger på tillväxt hos Mercedes. Vill lyckas även i en långsam bil.



6. Nicholas Latifi

Födelseår: 1995 **Säsonger:** – **Placering 2019:** – **Starter:** 0 **Bäst resultat:** –

Kommentar: Nykomling, tvåa i Formel 2 2019. Svårbedömd då han inte ställts mot de andra ännu.

Kalender

På grund av rådande pandemi har F1-kalendern fått stöpas om. I dagsläget är dessa lopp klara:

- 5 juli** Österrikes Grand Prix (Red Bull Ring)
- 12 juli** Steiermarks Grand Prix (Red Bull Ring)
- 19 juli** Ungerns Grand Prix (Hungaroring)
- 2 augusti** Storbritanniens Grand Prix (Silverstone)
- 9 augusti** F1 70 år Grand Prix (Silverstone)
- 16 augusti** Spaniens Grand Prix (Barcelona-Catalunya)
- 30 augusti** Belgiens Grand Prix (Spa-Francorchamps)
- 6 september** Italiens Grand Prix (Monza)

Inga fler tävlingar är i dagsläget bekräftade men mellan 15 och 18 lopp ska hinnas med innan avslutningen i december. Det kan emellertid bli fler tävlingar i Italien efter Monza där banorna Imola och Mugello har varit med i diskussionen.

Det tidigare schemat för senare delen av säsongen lyder:

- 27 september** Rysslands Grand Prix (Sochi)
- 11 oktober** Japans Grand Prix (Suzuka)
- 25 oktober** USA:s Grand Prix (Circuit of the Americas)
- 1 november** Mexikos Grand Prix (Mexico City)
- 15 november** Brasiliens Grand Prix (Sao Paulo)
- 29 november** Abu Dhabis Grand Prix (Yas Marina)

SLUT