



*Voisin C25 Avions Cimier 1935*

1. Volvochefen om omställningen: Fel att skydda de gamla jobben
2. Biltillverkarna vill komma undan tuffare utsläppsregler
3. Vi måste komma bort från utsläpp
4. EU förlänger granskningen av FCA-PSA-sammanslagning
5. Mazda 3 Turbo – 232 hk/420 Nm och fyrhjulsdraft
6. Audi A9 e-tron blir ny eldriven toppmodell
7. Audi Q5 Sportback på ingång, utmanar BMW X4
8. Audi Q4 e-tron Sportback, sluttande former på MEB
9. Audi A6 laddhybrid briljerar i älgtestet
10. Mercedes S-klass smygvisad
11. Mercedes-Benz visar upp ny version av MBUX
12. Mercedeschefen ser ljuset i tunneln: "Försiktigt optimistisk"
13. PROV: Volkswagen ID.3
14. Premiär för Cupra el-Born
15. Lamborghini Sián Roadster är presenterad och slutsåld
16. Elon Musk: "Helt självkörande Tesla väldigt nära"
17. Bilfrågan: Bonus för el?
18. RS Cosworth – en exotisk Escort
19. Cardin Cadillac
20. eSkootr drar igång Internationell racingliga för el-sparkcyklar
21. Fernando Alonso gör comeback i Formel 1

## 1. Volvochefen om omställningen: Fel att skydda de gamla jobben

Publicerad 2020-07-08, 18:55

Volvos vd Håkan Samuelsson vill se en snabb omställning till eldrift. Att försöka bevara gammal teknik och skydda de gamla jobben har han ingenting för, säger han i en intervju.



*Håkan Samuelsson tror på en eldriven framtid för Volvo.*

I en intervju med [Dagens Nyheter år 2014](#) sa Håkan Samuelsson att rena elbilar inte var något han trodde på. Nu är inställningen en annan. Sedan 2018 har Volvos målsättning varit att [50 procent av modellutbudet](#) ska bestå av rena elbilar år 2025 – och att resten ska utgöras av laddhybrider. I en [ny intervju med tidningen Autocar](#) bekräftar han detta, och kallar samtidigt laddhybriderna för en "övergångsteknologi" under omställningen till rena elbilar.

Det är i samband med att Autocar gett Samuelsson sitt mest prestigefyllda ledarskapspris under sina årliga "Autocar Awards" som tidningen får en pratstund med Volvochefen. Under intervjun säger han att den största faran är att omställningen till eldrift inte går tillräckligt snabbt.

– **Vi måste gå fort framåt.** Och vi måste få kunderna med oss, säger han.

I intervjun erkänner Samuelsson också att omställningen till eldrift kommer att göra gammal teknik och infrastruktur föråldrad, och att gamla jobb inte kommer finnas kvar. Men att försöka bevara det gamla vore ett ännu större problem, menar han.

## MOTORNYTT

– För 30 eller 40 år sedan var det skeppsvarv där vi utvecklar bilar i dag. Det är bra för Göteborg och för Sverige att de inte är kvar längre, människorna som jobbade där har hittat nya möjligheter. I sådana här fall tycker jag inte att vi ska skydda de gamla jobben det är bättre att hjälpa människor hitta nya färdigheter, säger han.

Under intervjun redovisar Samuelsson också en stark tilltro till utvecklingen av elbilar och att han tror på att både räckvidd och lönsamhet kommer att bli bättre framöver när batterier blir billigare och konventionella bilar blir dyrare.

**Han menar att** räckvidden kommer att bli mycket bättre inom snar framtid.

– Vi måste naturligtvis fortfarande förbättra elbilarnas räckvidd. Man borde kunna köra i åtta timmar och sedan stanna och ladda bilen samtidigt som man laddar kroppen. Men det kommer att utvecklas snabbt. Experterna säger att den kommer att fördubblas om fem år, och det kommer att hända, säger Samuelsson till Autocar.



[Volvo XC40 T5 laddhybrid är del av nytt mål: 50 procent elbilar till 2025](#)



[Volvo ska sluta utveckla nya dieselmotorer – Håkan Samuelsson hyllar Tesla](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)



**Magnus Kvandal**

## 2. Biltillverkarna vill komma undan tuffare utsläppsregler

Publicerad 2020-07-07 kl 13:59

Text Erik Söderholm

**600 000 bilar står osålda på grund av krisen – nu kräver biljättarna dispens.**



**Flera biltillverkare** som är medlemmar i branschorganisationen ACEA går nu ihop för att försöka övertyga EU om att skjuta upp de nya och hårdare utsläppsreglerna som ska införas.

Det finns bara ett fåtal platser i Europa för att utsläppstesta och typgodkänna nya bilar, och där är köerna nu långa på grund av coronakrisen. Därför vill biltillverkarna få tillåtelse att fortsätta sälja av de bilar som finns i lager och som ännu inte uppfyller de senaste utsläppsreglerna.

**Biltillverkarna vill** skjuta upp reglerna i ett halvår.

”Även om vi förstår att utsläpp är ett känsligt politiskt ämne, vill vi förtydliga att den föreslagna förseningen inte kommer ha någon som helst påverkan på utsläppsnivåerna för bilarna som omfattas när det gäller luftkvalitet”, hävdar Mike Manley, ordförande för ACEA, i ett brev.

**Han hävdar också** att både Kina och Japan gjort liknande undantag av samma anledning.

Totalt handlar det om ungefär 600 000 bilar som redan är byggda men som inte klarar utsläppskraven som kallas Euro 6d ISC-FCM och som träder i kraft efter nyår. Biltillverkarna lyckas inte sälja av bilarna innan dess eftersom många köpare är tveksamma till att slå till på en ny bil trots stora rabatter.

## Relaterade artiklar



### [BMW: "Betala utsläppsböter inget alternativ för oss"](#)

[Hotas av bötesbelopp på åtta miljarder.](#)



### [Fiat Chrysler köper Teslas nollutsläpp](#)

[För att klara tuffare regelverk förlitar sig Fiat Chrysler på Teslas bilar för att sänka snittvärdet av koldioxid.](#)



### [Miljömyndighetens mardröm: Så mycket drog törstigaste bilen](#)

[V8-jänkarna ligger faktiskt inte i botten när det gäller törstigaste bilarna i modern tid – det gör några europeiska tillverkare.](#)

### 3. Citroën-chefen: "Vi måste komma bort från utsläpp"

Felix Björklund 2020-07-08 kl 10:10

**Covid-19 kommer att leda till ökad elektrifiering, förutspår Citroëns chef Vincent Cobée. Vid lanseringen av nya C4 var han tydlig: "Jag skulle inte bli förvånad om marknadsandelen för elektrifierat rör sig mot 20 procent väldigt snabbt", sade han.**



Det är länge sedan insikten om att ren fossildrift i bilar inte är hållbart i längden kom. Hittills har dock skiftet över mot alternativ gått långsamt. Först de två senaste åren har elektrifiering gjort något meningsfullt avtryck i den europeiska försäljningsstatistiken. Visst, Norge sticker ut med en hög andel – men på de flesta andra marknader ser det mörkare ut.

Men det kommer snart att ändras. Det förutspår Vincent Cobée, vd för Citroën. Under lanseringen av den för tillverkaren så viktiga C4 var han tydlig med att den batterielektriska varianten E-C4 har enormt potential – och det inte minst tack vare coronapandemin.

– Det är svårt att sia om framtiden och vad jag säger i dag kan visa sig vara helt irrelevant om ett par månader. Elektrifierade alternativ har legat runt 6 procent i det här segmentet. Men de senaste fyra månaderna har ändrat saker. Vi tror att det kommer att göra att övergången går snabbare. Vi hoppas på 8 till 10 procent för E-C4, men vi tror att vi kommer röra oss mot 20 procent väldigt snabbt, sade han.

Vincent Cobée sade att de senast tio åren har varit väldigt utmanande för bilindustrin och att det framöver kommer att bli en hel del svårigheter. Allt mer krav och tuffare regleringar kring utsläpp gör att tillverkarna måste investera enormt för att inte slås ut.

På frågan varför C4 kommer i ren elbilstappning i stället för som laddhybrid var Citroën-chefen tydlig.

– För att vi kan och därför bör vi göra det. I B-segmentet har det kommit många batterielektriska alternativ, men i C-segmentet har det ännu inte gjort det. Vi tror att vi med E-C4 är lite innan vågen. Det finns saker som driver mot elektrifiering och allt fler städer kommer till slutsatsen att vi måste komma bort från utsläpp. Vi ville tillföra marknaden ett fordon som kan vara den enda bilen i familjen, sade han.

## 4. EU förlänger granskningen av FCA-PSA-sammanslagning

Mattias Rabe 8 juli 2020

Det var i fjol som Fiat Chrysler-koncernen (FCA) och Peugeot Citroën-koncernen (PSA) meddelade att de båda avser slå sig samman. Men samgåendet har stött på patrull av EU:s konkurrensmyndighet som nu förlänger granskningen.



Det var strax innan jul i fjol [som högsta cheferna för FCA- samt PSA-koncernerna skakade hand på och skrev under avtal om att gå samman](#) till en enda stor koncern som skulle leda till att världen har en ny jätte inom fordonstillverkning (fjärde största sett till antal tillverkade enheter).

Nyheten om samgåendet togs inte emot väl överallt, [exempelvis uttryckte USA:s president Donald Trump sitt ogillande](#) i och med att kinesiska Dongfeng Motors äger tolv procent av PSA och därmed skulle få del i de amerikanska biltillverkare som ingår i FCA.

[EU har också uttryckt farhågor till sammanslagningen](#), framför allt snedviden konkurrens inom segmentet mindre skåpbilar där Peugeot, Citroën, Opel och Fiat redan i dag är delvis dominerande.

**LÄS MER:** [Europeiska fabriker lever farligt om FCA och PSA slås ihop](#)

EU:s konkurrensmyndighet fick i uppdrag att granska sammanslagningen och om de båda inblandade koncernerna inte lyckades övertyga myndigheten skulle en fyra månader lång utredning inledas, något som också gjordes under juni månad. Under gårdagen meddelade en talesperson för EU-kommissionen att utredningen förlängs fram till den 13 november, vilket ytterligare skjuter fram den planerade sammanslagningen.

Nu gäller det för FCA och PSA att övertyga EU om att de har lösningar för att inte förstöra konkurrenssituationen inom nämnda segment.

Konkurrensmyndigheter i USA, Ryssland, Japan och Kina har redan gett sitt godkännande till sammanslagningen.



## 5. Mazda 3 Turbo – 232 hk/420 Nm och fyrhjulsdraft

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-07-07, 16:00

Mazda Mexiko har nu avslöjat den nya turboversionen av Mazda 3 i förtid. Den enligt alla indikationer Amerika-exklusiva modellen visas upp efter att det ryktats länge om en pånyttfödelse av den utgångna GTI-modellen Mazda 3 MPS.



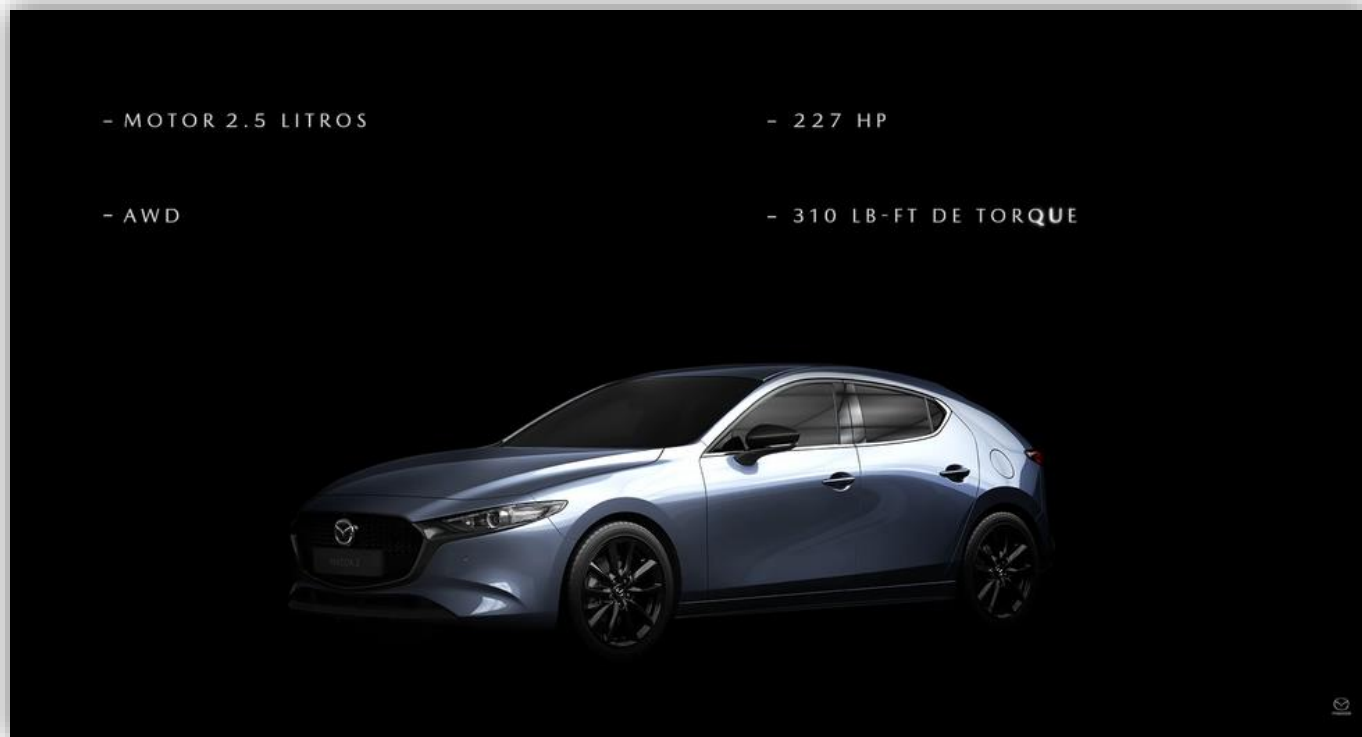
*Mazda Mexikos vd Miguel Barbeyto med nya Mazda 3 Turbo.*

**Kombinationen minsta bil** med störst motor är en gammal favorit. Nu tar Mazda till greppet och erbjuder sin utmanare i golfklassen, Mazda 3, med den 2,5 liters turboladdade fyra de tidigare främst reserverat för sina suvmodeller.

Mazda Mexiko la under fredagen ut en video på sin Youtubekanal där generalagentens högste chef, Miguel Barbeyto, visar upp den nya modellen och dess specifikationer. Amerikanska medier har [kallat videon för en läcka](#) eftersom Mazda USA tidigare gått ut med att avtäckningen är planerad till den 8 juli.

**Den amerikanska bilsajten** Jalopnik [avslöjade modellens existens i juni](#) med hänvisning till en anonym källa med tillgång till märkets digitala säljstöd. Läckan inkluderade en lista över nya modellkoder, varav en verkade referera till modellen.

Effekten ska ligga på åtminstone 232 hästkrafter och 420 newtonmeter. Det är färre hästkrafter än vad vi numer är vana med i GTI-klassen. Däremot är vridmomentet bättre än flera konkurrenter i klassen, till exempel [Hyundai i30 N](#) (353 Nm) men även [kommande VW Golf GTI](#) (370 Nm) och kommande [Toyota Yaris GR-Four](#) (360 Nm) som förvisso är både mindre och lättare.



*Specifikationer från Mazda Mexikos video.*

**Mazda har sedan tidigare** erbjudit den turbomatade versionen av sin "stora" 2,5 liters fyrclindriga Skyactiv-G motor på den amerikanska marknaden i framförallt större modeller som familjebilen Mazda 6 och suvmodellerna CX-5 och CX-9.

Det ska noteras att Mazda USA listar två olika effektnivåer för motorn i de modellerna beroende på vilken sorts bränsle de körs på: med motsvarande 98 oktan i tanken ökar effekten till 250 hästkrafter.

**Utrustningsnivån är hög** för Mazda 3 Turbo som utifrån Mazda Mexikos video verkar komma i motsvarande högsta utrustningsnivån på svenska marknaden, Cosmo. Bland utrustningen återfinns svarta 18-tumsfälgar, automatisk ledbelysning, Bose ljudsystem och en sexväxlad automatlåda. Inget nämns om något manuellt växellådsalternativ.



*GTI-modellen Mazda 3 MPS varade i två generationer 2007–2013. Bilden visar den senare.*

## Slutet för de seglivade MPS-ryktena?

**Det har ryktats länge** att Mazda 3 ska få en GTI-version igen, och att den dessutom kommer vara fyrhjulsdreven till skillnad från föregångaren. När Mazda 3 Turbo nu till slut visas upp, om än i klart mildare version, kanske det innebär slutet för ryktena.

De föregående två generationer av modellen erbjöds i en version kallad MPS, eller Mazda Performance Series, på den svenska marknaden. Effekten låg på 260 hästkrafter och 380 newtonmeter som skickades till framhjulen. Internationellt namngavs modellen istället efter märkets racingdivision, Mazdaspeed.

**2014, ett år efter att** modellen gått i graven, [kunde ams rapportera om](#) att flera medier uppgett att en ny MPS-version med 300 hästkrafter och fyrhjulsdraft var på gång. Då påstods det att lanseringen skulle ske 2016, men så blev det alltså inte.

### Europalansering osannolik

**Mazda måste just nu** arbeta för att få ner snittutsläppen för hela sitt modellprogram. 2021 måste märkets snittutsläpp ligga på [94,6 gram koldioxid per kilometer](#) för att [undvika miljardböter från EU](#). Därför har märket introducerat en elbil, [MX-30](#), och även hybridteknik i sina övriga modeller via ett allt närmre samarbete med Toyota som inleddes 2015.

Mazda 3 säljs idag endast som framhjulsdreven mildhybrid på den svenska marknaden med två olika 2 liters bensinmotorer: antingen vanliga Skyactiv-G på 150 hästkrafter eller [innovativa Skyactiv-X](#) med kompressionständning på 180 hästkrafter.

**Ams har sökt Mazda** Sverige för en kommentar och uppdaterar artikeln när vi har fått en respons. Mazda USA väntas hålla en officiell lansering av modelluppdateringen den 8 juli.

**Uppdatering kl 16:40:** Mazda har inga planer på att EU-homologera 2,5 Turbo-motorn, säger Johan Lagerström, PR- och produkansvarig på Mazda Sverige till ams.

– Vi fokuserar hårt på att få ner det genomsnittliga CO2 utsläppet inom EU, och en sådan motor skulle ge motsatt verkan.

**Se videon från Mazda Mexiko:** <https://youtu.be/7hCKznkRJCo>



### [Nya Mazda 3 officiell – med spännande Skyactiv-X-motor](#)



### [Nästa Mazda 6 får rak sexa](#)

### [Mazda avslöjar mer om Skyactiv-X – så stark och snål blir nya motorn](#)

### [Så funkar Mazda Skyactiv-X: "En riktig ingenjörsbedrift!"](#)

## 6. Audi A9 e-tron blir ny eldriven toppmodell

Publicerad 2020-07-07 kl 6:45

Text Erik Söderholm

**Audi ska lansera en elbil med "spjutspetsteknik" för att utmana Mercedes och BMW.**



*Konceptbilen Audi Aicon från 2017 kan ge en hint om hur nya A9 e-tron skulle kunna se ut.*

**Hittills har många** av de stora biltillverkare som börjat storsatsa på elbilar lanserat någon form av SUV som första elbilsmodell.

Men snart kommer fler karosstyper. Volkswagen har till exempel hintat om en [eldriven kombi](#) och hos Mercedes finns storslagna planer på en helt ny [eldriven sedanmodell kallad EQS](#). Den hamnar i samma klass som den eldrivna uppföljaren till Jaguar XJ och även [BMW har liknande planer](#).

**Audi vill inte hamna** i bakvattnet och ska därför utveckla en ny toppmodell under kodnamnet E6. Den ska säljas som Audi A9 e-tron och dyker upp 2024, med antingen sedan-kaross som i A8 eller som "fyradörrarscoupé" som A7 Sportback.

Audi A9 e-tron kommer enbart med eldrift och ska enligt källor inom Audi få spjutspetsteknik när det gäller eldrivlina, battericeller, självkörning och 5G-uppkoppling.

**Detta är ett prestigeprojekt** för nya Audichefen Markus Duesmann som vill få märket att framstå som ledande inom innovation. Han vill utveckla A9 e-tron utanför Audis befintliga utvecklingsavdelning för att undvika onödig byråkrati och snabba på arbetstakten.

## 7. Audi Q5 Sportback på ingång – utmanar BMW X4

Publicerad 2020-07-07 kl 9:56, text Erik Söderholm

**Audi har hittat en lucka i suv-utbudet som snart ska täppas till.**



**För Audi räcker** det inte att erbjuda en suv i varje storleksklass – utan det behövs också en coupésuv. Tanken är att locka fler köpare som prioriterar design före utrymmen.

Vi har tidigare sett hur Audi lanserat så kallade Sportback-versioner av till exempel suven Q3 och elbilen e-tron, och högst upp i modellprogrammet finns även coupésuven Q8.

**Nu står det klart** att Audi även planerar en Q5 Sportback. Den får Audis vanliga behandling för coupésuvar, nämligen ett sluttande bakparti, medan fronten och interiören hämtas direkt från [vanliga Q5 som nyss uppdaterats](#).

### **Utmanar BMW och Mercedes**

**Köparna får förvänta** sig något sämre takhöjd i baksätet och mindre bagageutrymme än i ”stora” Q5 utan Sportback-kaross.

Konkurrenterna heter framför allt BMW X4 och Mercedes GLC Coupé.

**Audi Q5 Sportback** får ta del av nästan samma motorutbud som vanliga Q5 och förmodligen kommer Q5 Sportback även som laddhybrid. Eventuellt kan även en sportversion kallad SQ5 Sportback dyka upp.

### **Relaterad artikel**

[Audi Q5 facelift officiell – uppdaterade suv-modellen avtäckt](#)  
[Två laddhybrider på ingång, men först ut är en dieselmotor.](#)

## 8. Audi Q4 e-tron Sportback – sluttande former på MEB

Publicerad 2020-07-07 kl 20:30, text Maria Dahlin

**2021 får Audi e-tron Sportback en lillebror. Då kommer en ny elsuv från Audi på Volkswagens elbilsplattform.**



**Precis som hos storasyskonen e-tron och e-tron Sportback** kommer Audi Q4 e-tron att finnas i en suv-variant med rakare bakstam och en lite mer designriktad coupéform med sluttande baklinje. Och det var den sistnämnda som Audi visade upp under ett direktsänt webbevent från Ingolstadt. [Suv-varianten fick vi stifta bekantskap med vid förra årets Genèvealong](#) och nu är det bestämt att båda bilarna kommer att lanseras under 2021: först suven lagom till sommaren och efter det Sportbacken. Q4 e-tron är en del i Audis offensiv att år 2025 kunna erbjuda 30 elektrifierade bilar, varav 20 av dem helt elektriska och de andra 10 laddhybrider.

**Audi Q4 e-tron Sportback** har mycket gemensamt med Q4 e-tron. Bland annat byggs de båda på plattformen MEB, vilket är ryggraden i Volkswagengruppens storsatsning på en dedikerad elbilsplattform över hela koncernen. MEB sitter ju som bekant i såväl Volkswagen ID.3 som i Skoda Enyaq och Seat el-Born.

### Rymligare än sin klass

**Sportbacken är med sina 4,6 meter** i längd 1 centimeter längre än suvvarianten. Tack vare hjulbasen på 2,77 meter säger Audi att bilen utrymmesmässigt placerar sig ett steg ovanför sin egentliga utrymmesklass. Avsaknaden av kardantunnel betyder mer benutrymme för baksätesspassagerarna och bagageutrymmet ska vara jämförbart med Audi Q5, vilket är 520 liter i versionen med förbränningsmotor.

**Någon insida får vi inte se**, eftersom bilen vi tittar på under livesändningen är en "showcar" utan inredning. Men Audis representanter säger att interiören är exakt densamma som i vanliga Q4 e-tron. Däremot finns inga bilder på baksäte och bagageutrymme, där bilarna skiljer sig åt i form.



Istället för en grill med luftintag sitter i fronten en åttakantig, yta med vågformade paneler.

– Vi behöver en single frame för en Audi, det är vårt signum, säger Amar Vaya designer ansvarig för det yttre formspråket på Q4 e-tron Sportback.

#### **Inga kamerabackspeglar**

**Till skillnad från** storebror e-tron finns inte möjlighet till kamerabackspeglar på sidorna.

– Den här plattformen tillät inte det men i det här fallet kännes det okej att ha traditionella speglar, säger Amar Vaya.

**I profil ser man** tydliga horisontella linjer som löper från bilens fram- och baklyktor till mitten av dörrarna.

– Vi ville knyta ihop allting via en nyckellinje, förklarar Amar Vaya. Han säger att 90 procent av konceptbilens utseende kommer att hänga med in i produktion. Sidolinjerna kommer definitivt vara kvar.

**Batteriet på 82 kilowattimmar** är ett fyrkantigt block placerat under baksätet och bagageutrymmet. Elen fylls på via laddluckan som sitter på klassiskt tanklocksställe ovanför bakhjulen på passagerarsidan.

#### **Fyrhjulsdriven och bakhjulsdriven variant**

**Bilen kan inledningsvis** fås i fyrhjulsdrivet utförande, sedan följer eller tvåhjulsdrivet, då med motor på bakre axeln. Varianten som inte driver på alla hjul sägs ha en räckvidd på 50 mil, enligt mätmetoden WLTP. Quattro-versionen med två elmotorer klarar 44 mil och merparten av körningen sker i bakhjulsdriven form. Den bakre motorn är på 150 kW och kombinerad effekt från båda motorerna är 225 kW. Toppfarten är satt till 180 kilometer i timmen. Bilen kan ta emot snabbladdning med en kapacitet på upp till 125 kW och som räkneexempel säger biltillverkaren att det går att ladda upp till 80 procent på en halvtimme.

**När det gäller dragvikt** säger Audi att de siktar på 2200 kilo, men att homologeringen måste bli klar först.

**Maria Dahlin**

## 9. Audi A6 laddhybrid briljerar i älgtestet

Mattias Rabe 8 juli 2020

Vi hade våra farhågor inför älgtestet med Audi A6 55 TFSI e eftersom andra laddhybrider från VW-koncernen har uppvisat dåliga resultat i det krävande undanmanöverprovet. Men vår oro var obefogad, Audis laddhybrid kom igenom konbanan på ett övertygande sätt.



**FILM:** <https://delivery.youplay.se/r/03D42>

Nyligen [tog vi ut Audi A6 55 TFSI e quattro för test mot konkurrerande laddhybrider från BMW och Volvo](#). På flera punkter under testets gång visade Audis nya laddhybrid framfötterna, men det var när vi kom till vår testbana på Björkvik Ring som vi kände en viss ovisshet.

Det var ju bara ett par månader sedan som koncernsyskonen och laddhybriderna Volkswagen Passat Sportscombi GTE och Skoda Superb Combi iV, som är baserade på MQB-plattformen medan Audin använder MLB evo-plattformen, [gjorde bort sig genom att bli underkända i älgtestet](#). I undanmanöverprovet som simulerar en panikframkallad väjning – något som man som förare kan tvingas till om exempelvis ett barn, en älg eller kanske en lastbil plötsligt dyker upp framför fordonet – klarade de båda bilarna inte godkända 72 km/h (en gräns som en väldig majoritet av dagens bilar klarar).

Både Passat GTE och Superb iV sladdar brett vid en undanmanöver, respektive bils antisladdsystem arbetar på tok för ineffektivt med väldigt lite ingrepp. Det ställer väldigt höga krav på föraren som vid 72 km/h-gränsen inte längre har fysikens lagar med sig, i stället motverkar de förarens intentioner.

Laddhybrider från andra tillverkare, som var med i samma test som Passat GTE och Superb iV, klarade älgtestet med bravur.



*Både Skoda Superb Combi iV och Volkswagen Passat Sportscombi GTE bygger på en annan plattformarkitektur än Audi A6 55 TFSI e gör. Dessutom är de fyrhjulsdrivna Audin en storleksklass större och väger mer än både Skodan och Volkswagen.*

Det visade sig att våra farhågor var grundlösa, historien upprepade sig nämligen inte. Audi A6 TFSI e quattro S tronic klarade älgtestet med beröm godkänt.

Ruben Börjesson satt bakom ratten på Audis laddhybrid och efter avslutat älgtestande var det ett stort leende på hans läppar. Audin hade klarat imponerande 78 km/h, alltså med god marginal till godkännandegränsen, och uppvisade ett helt annan beteende än sina kusiner inom koncernen.

– Uppträdandet är balanserat och Audi-laddhybriden orkar med sin maxlast. Styrresponserna är bra och baken drev inte ut allt för mycket. Antisladdsystemet arbetar väl avvägt och hjälper till på ett bra sätt. Bilen med last väger drygt 2,6 ton så 78 km/h är ett mycket bra resultat, säger Teknikens Världs Ruben Börjesson som under åren har kört över tusen bilar i älgtestet.

Resultatet visar att kunskapen för ett säkert beteende hos en laddhybrid vid undanmanövrer finns inom koncernen, men att ingenjörer och chassitekniker hos Volkswagen och Skoda bör ta en eller två lektioner hos Audis dito för att få rätt på sina grejer.

**MISSA INTE: [Se Passat GTE och Superb iV i älgtestet](#)**

## 10. Mercedes S-klass smygvisad: Laddhybriden klarar tio mil på el

Publicerad 2020-07-07 kl 14:53, text Erik Söderholm

**Mercedes har börjat visa teaserbilder på nya generationen S-klass.**



**Det börjar närma sig** premiär för en helt ny generation Mercedes S-klass, som alltid är en stor nyhet i bilvärlden. Den här gången får S-klass bland annat avancerad ljus teknik, stående pekskärm och mjukvaruuppdateringar via nätet.

Redan i maj läckte de första [smygtagna bilderna på nya Mercedes S-klass](#) ut på nätet, och nu har Mercedes själva börjat visa teaserbilder på den nya generationen.

**Mercedes S-klass** blir inte märkets spjutspetsmodell när det gäller eldrivlinor – det ska istället nya [Mercedes EQS](#) bli. S-klass kommer med vanliga bensin- och dieselmotorer med mildhybridteknik, men även som laddhybrid.

När det gäller laddhybriden står det klart att den ska få omkring tio mils räckvidd på el, vilket i så fall placerar den i ungefär samma liga som Mercedes GLE. Det borde även innebära att en stor del av köparna lär klara av en stor del av sin vardagspendling helt på el.

**Det finns inga** tekniska detaljer om laddhybriden ännu så vi vet inte om den får fyr- eller sexcylindrig motor, eller ens om den får bensinmotor eller dieseldrift. Men oavsett blir elräckvidden mer än dubbelt så lång som i dagens laddbara S-klass.

[Mercedes EQS smygvisad – här är nya toppmodellen med eldrift](#)

[Stor eldriven lyxsedan som ska börja säljas nästa år. 3](#)

[Nya Mercedes S-klass avslöjad i för tid – här är nya designen](#)

[Mercedes nya flaggskeppsmodell har läckt ut på nätet](#)

## 11. Mercedes-Benz visar upp ny version av MBUX

AV WILLE WILHELMSSON 2020-07-08 KL 18:00

Kolla in ny version av Mercedes infotainment-system



**FILM:** <https://youtu.be/mXm0v7oTbUk>

Mercedes-Benz har visat upp en ny version av sitt infotainmentsystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience), ett system som man ursprungligen lanserade 2018.

I den nya MBUX-versionen har Mercedes satsat på en betydligt mycket fetare pekskärm än den som återfinns i den nuvarande versionen av systemet. Man har även förbättrat röststyrnings-systemet "Hey Mercedes" och försett detta med lite nya funktioner. Dessutom kommer det att gå att skapa olika profiler i MBUX vilka kan aktiveras via användarens fingeravtryck eller ansikts- och röstigenkänning.

I videoklipplet här nedanför kan ni kolla in när YouTubern MercBenzKing kollar in den nya MBUX-versionen lite närmare. Där får vi även se lite mer av interiören och andra funktioner i kommande Mercedes-modellen. Den nya versionen av MBUX kommer först att dyka upp i Mercedes S-Class-modeller för 2021.

[theverge.com](https://theverge.com) ±

## 12. Mercedeschefen ser ljuset i tunneln: ”Försiktigt optimistisk”

Publicerad 2020-07-08 kl 13:35 text Erik Söderholm

Ola Källenius är hoppfull om framtiden och vill sälja en av fabrikerna till företaget som ska bygga en modern Land Rover Defender.



**Mercedes har inte** haft något lätt år. Den svenske chefen Ola Källenius som tillträdde som chef för Daimler i maj 2019 tog över en koncern med flera tuffa utmaningar. Han har bland annat fått se [börskursen sjunka rejält](#) det senaste året.

– Våra tidigare effektivitetsmål har täckt upp den kommande omställningen till eldrift, men inte en global recession, sa han under en digital årsstämma under onsdagen.

**Men det stod också** klart att Ola Källenius ser ljuset i tunneln efter coronakrisen.

**Även om försäljningen** minskat finns ljuspunkter i exempelvis Kina där alla återförsäljare nu är öppna. Globalt sett pekar försäljningskurvorna uppåt och Mercedes lyckades smita före BMW när det gäller försäljningssiffror både för andra kvartalet och första halvåret.

– Vi är försiktigt optimistiska till att andra marknader kommer följa den utvecklingen steg för steg, säger Ola Källenius.

**Ett av besluten som** Ola Källenius vill ta är att sälja Smartfabriken i Frankrike. Den kan eventuellt [köpas av Ineos](#) som ska bygga en modernare efterföljare till Land Rover Defender.

Mercedes ska också lansera nya [eldrivna sedanmodellen EQS](#) under 2021 med 70 mils räckvidd enligt WLTP-körcykeln. Bilen bygger på en egen plattform och delar därmed inte så mycket teknik med andra modeller.

– **Den kommer sätta** en ny standard, säger Daimlerchefen.



### 13. PROV: Volkswagen ID.3

Publicerad 2020-07-07, 10:18 av Greg Kable

Kan den här eldrivna Golfklassaren vara bilen som gör eldrift till det nya normala? Vi kör en produktionsklar ID.3 för att ta reda på det.



**FILM:** <https://youtu.be/mtzEqshWy3c>

**Volkswagen ID.3 är en elbil som vill bli accepterad som mainstream.** Den första modellen att bära VW:s undermärke ID har ambition att få till bedrifter som kan mäta sig med Bubblans och den första Golfens. VW-märkets nya vd Ralf Brandstätter säger att målsättningen är att sälja "miljontals bilar per år" på den globala marknaden.

För att göra det måste bilen övertyga köparna om att bortse från många fulländade förbränningsmotoriserade konkurrenter, inklusive den förträffliga nya Golf 8. Men Volkswagen är säkra på att elbilar är på väg att bli stort och är i färd med att spendera uppemot 100 miljarder kronor på ett utökat utbud av ID-modeller för att försäkra sig om att vara med i spelet när försäljningen börjar skjuta i höjden. Målet? Att sälja tre miljoner elbilar till år 2025.

**Det här är andra gången** journalister har fått köra bilen som vill ersätta Nissan Leaf på toppen av elbilarnas globala försäljningslistor och introducera elbilslivet till de stora massorna. De första körintrycken kom från en kamouflerad, tidig prototyp som gav en hint om bilens potential. Men den var inte lika välpolerad som det här produktionsklara exemplaret.



*Föraren har två digitala skärmar för instrument och infotainment, och välvärdig, intuitiv styrning.*

I tillägg till att uppleva bilen på allmänna vägar har vi också satt ID.3 på prov vid VW:s utvecklingscenter i Wolfsburg, ett av de hårdaste testerna en bil kan utsättas för. Här finns en kombination av höghastighetsbanor med doserade kurvor, utmanande väghållningsbanor, simuleringar av ojämna vägar och en stor halkbana.

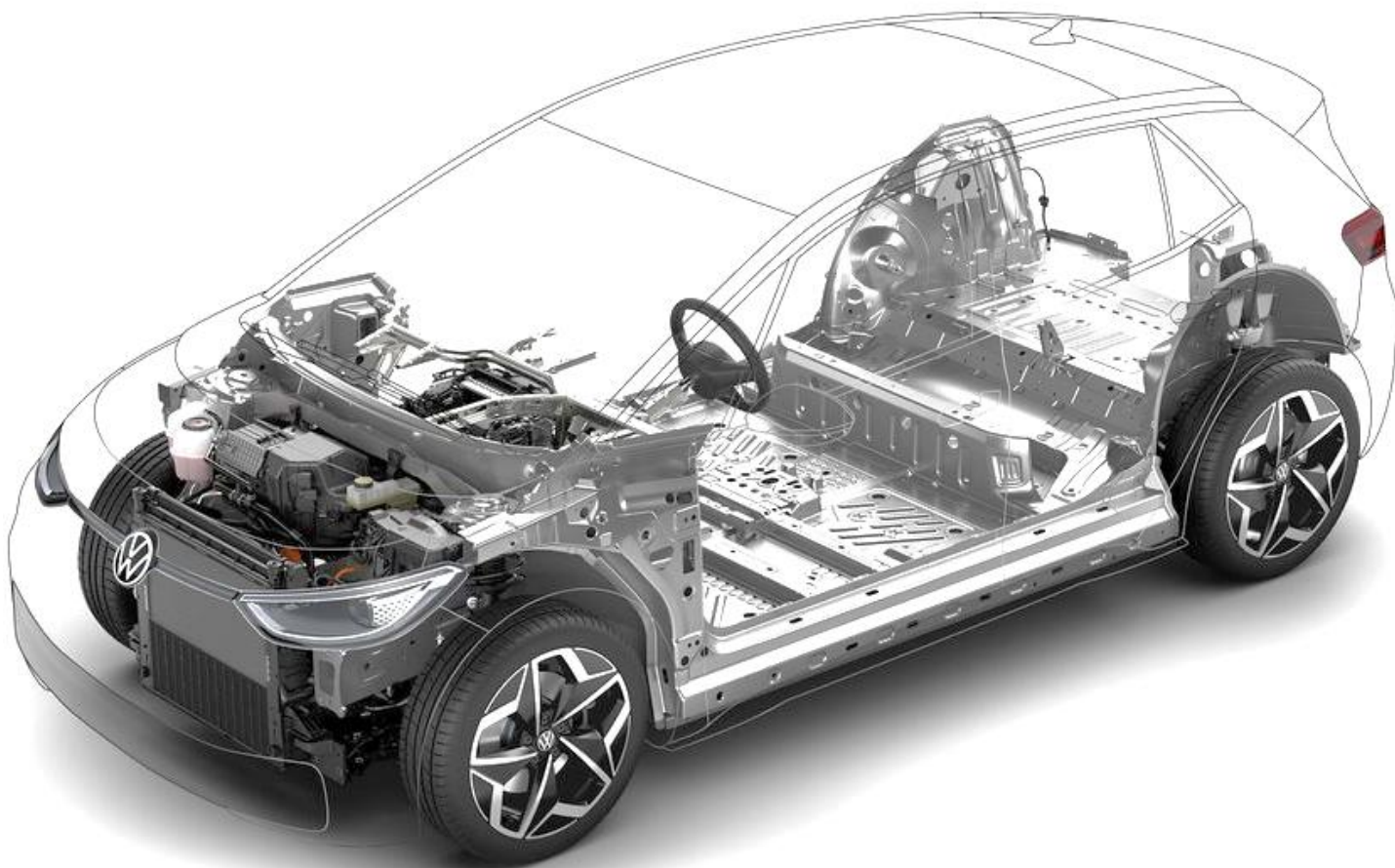
**Eftersom lanseringen av ID.3** har hämmats av envisa mjukvaruproblem har VW beslutat sig för att börja sälja bilen utan vissa funktioner, inklusive den App Connectfunktion som används för att köra Apple Car Play och Android Auto. Tidiga köpare kommer också att tillfälligt få klara sig utan några av AR-funktionerna i head up-displayen.

Dessa båda funktioner kommer att återföras med hjälp av mjukvaruuppdateringar, så fort ingenjörerna känner sig säkra på att mjukvaran kan hjälpa förarna på ett tillförlitligt sätt.

**Trots de stora** mjukvaruproblemen har VW-chefen Ralf Brandstätter bekräftat att bilen ska börja levereras i Europa i september, och ID.3 kommer då att indirekt ersätta den tidigare elbilen e-Golf.

Den nya modellen är 23 mm kortare, 20 mm bredare och 96 mm högre än den nya, åttonde generationen Golf, men dess hjulbas är 129 mm längre vilket indikerar att den har bättre innerutrymmen. Den rullar också på mycket större fälgar – basversionen får 18-tummare – och de kan bli upp till 20 tum beroende på modellvariant.

**Trots att bilen** är relativt hög har den imponerande aerodynamiska egenskaper, bland annat tack vare optimerade hjul, en nästan helt sluten front, en läpp längst bak på "motorhuven" som styr vinden mer effektivt över vindrutan, ett slätt underrede och en stor kåpa med en inbyggd spoiler över bakrutan. Allt det här ger ID.3 lägre luftmotstånd än Golf med ett  $c_w$ -värde på 0,267.



*ID.3 är den första bilen av många som ska baseras på VW:s nya MEB-plattform.*

**ID.3 bygger på VW-gruppens nya MEB-plattform** – en mångsidig struktur som kommer att utgöra basen för ett brett utbud av nya eldrivna bilar och skåpbilar från koncernens olika varumärken inklusive Audi, Seat och Skoda. Som en del i ett samarbete med Ford kommer plattformen även att utgöra grunden för helelektriska Fordmodeller.

ID.3 använder den minsta varianten av MEB-plattformen och de första versionerna som kommer ut ska alla ha en bakmonterad elmotor i en form som känns igen från den ursprungliga Bubblan.

**Kunderna kommer att** kunna välja mellan 150 och 204 hästkrafter, även om samtliga tre modellvarianter som når marknaden i Sverige först kommer att ha 204 hästkrafter och 310 Nm, som skickas till bakhjulen genom en växellåda med fast utväxling. Tillsammans med de två motorversionerna får kunderna också välja mellan tre olika batteripaket: 48 kWh (för en räckvidd på 33 mil), 58 kWh (42 mil) och 77 kWh (55 mil).

VW har dragit maximal nytta av paketeringsfördelarna med drivlinan i ID.3 för att skapa en rymlig interiör med en mångsidighet på nivå med en liten minibuss. Det är genomgående rymligt och luftigt, även om vi inte riktigt tror på de som hävdar att den erbjuder lika bra logi som en Passat. Det höga golvet innebär att man sitter ganska högt, och de tunt stoppade stolarna är mer upprätta än de i en konventionell bil.

**Lastutrymmet påverkas också** av paketeringen av elmotorn, vilken skapar en hög lasttröskel. Det 385 liter stora lastutrymmet är däremot lite större än det i den nya Golfen.

Instrumentbrädans unika design är enkel och avskalad, med ett tydligt fokus på funktion och användarvänlighet. De digitala instrumenten huserar i en liten, fristående skärm framför föraren och infotainmentsystemets funktioner styrs via en standardmonterad tiotums pekskärm ovanför luftutblåsen.



*På grund av mjukvaruproblem kommer de första bilarna som säljs sakna vissa funktioner i infotainmentsystemet.*

**De flesta funktionerna**, även de på den manuellt justerbara ratten, styrs via pekkänsliga knappar. Precis som i Golf används så kallade sliders för att justera ljudvolym och temperatur.

Även om byggkvaliteten lever upp till den höga standard vi förväntar oss av VW gör materialen inte det. Det finns några paneler gjorda i trevliga material på instrumentbrädan, men det finns också hård plast på många ställen i kupén. Det här är en tydlig utgiftssparande åtgärd som VW gjort för att kompensera för det dyra batteriet.



*Bagaget rymmer 385 liter innan baksätet fälls, men lasttröskeln är hög.*

**De tre modellversionerna** som kommer till Sverige först heter ID.3 1st, ID.3 1st Plus och ID.3 1st Max. Alla har samma drivlina och batteri (det mellanstora på 58 kWh), men har olika nivåer av utrustning.

***Det obligatoriska fotgångarvarningsljudet som dikteras av EU-regleringar är påslaget i farter upp till 20 km/h.***

**För att börja köra** trycker man på startknappen på sidan av rattstången. Ett avlägset surrande ljud från olika elektroniska komponenter skvallrar då om att bilen är igång. Sedan vrider man på växelväljaren. Den opererar i två riktningar: framåt för att välja Drive och för att ändra nivån på bromskraftåtervinningen, och bakåt för att välja neutralen och backväxeln.

Växelväljaren är monterad högt upp på en utbyggnad av instrumentdisplayen och har ett utseende som liknar det i BMW i3. Placeringen frigör utrymme för två hyfsat stora mugghållare och förvaringsfack. När man petar till på gaspedalen sätter bilen skyndsamt fart. Den snabba responsen får ID.3 att kännas mycket lättare än den angivna tjänstevikten på 1 720 kg och ger bilen kraftfull acceleration, givet den återhållsamma toppeffekten på 201 hästkrafter.

**VW har fortfarande** inte publicerat någon officiell 0–100-tid, även om vd:n Ralf Brandstätter menar att den är ungefär lika snabb som en Golf GTI, som klarar sprinten på 6,2 sekunder. Toppfarten är begränsad till 160 km/h.

Den ögonblickliga responsen från elmotorn definierar bilens prestanda och den fasta utväxlingen gör att accelerationen är helt linjär och orubblig upp till motorväghastighet, där en kombination av rull- och luftmotstånd börjar utmana den i övrigt imponerande accelerationen.

**I växelläget Drive** rullar ID.3 utan något märkbart mekaniskt motstånd när man lyfter foten från gaspedalen och det känns som att den kan rulla oändliga avstånd när vägen är plan. När man i stället väljer Battery Mode aktiveras den regenerativa bromsfunktionen som gör att bilen i de flesta fall kan köras helt utan att föraren behöver använda bromsarna, samtidigt som den hela tiden skördar rörelseenergi som sedan sparas i batteriet. Bromspedalen känns konsekvent, fast och förtroendeingivande när den väl används.



*Åkkomforten är god och förfiningen hög.  
Bilen accelererar snabbt upp till motorvägsfart.*

**Det obligatoriska fotgängarvarningsljudet** som dikteras av EU-regleringar är påslaget i farter upp till 20 km/h. Utöver det är ID.3 väldigt förfinad, med en i stort sett ljudlös drivlina. Resultatet är att vind- och vägljud är mer märkbara än i en motsvarande bil med förbränningsmotor. Båda är däremot väldämpade, vilket bidrar till den trevliga känslan.

En viktig fördel med ID.3:s elbilsspecifika plattform och den bakmonterade motorn är den mängd utrymme som är tillgängligt framtill, som i sin tur för med sig en enastående vändcirkel på endast 10,2 meter. Det har stor inverkan på bilens dynamik och ger den en lätt-hanterlig karaktär samtidigt som den är helt intuitiv i vart och ett av körlägena: Eco, Comfort, Sport och Individual.

**Överkomliga elbilar blir** inte mycket bättre än så här. ID.3 är utomordentligt lättmanövrerad – bättre än nya Golf – och har en lockande ivrighet i sina rörelser som låter den smita in i och ut ur trånga utrymmen och sedan stanna och svänga in på parkeringsplatser med en beundransvärd vighet.

I högre hastigheter går den genom kurvorna på ett förutsägbart och lugnt sätt. Den bakmonterade elmotorn ger ID.3 en villig balans när den körs hårt.

**Batteriets placering** i golvet gör att den nya VW:n har mycket lägre tyngdpunkt än konventionella bilar och trots vikten är chassirörelserna väl kontrollerade med fast dämpning. Bakhjulsdriften ihop med den ögonblickliga kraften ger utmärkt fäste och bra fart ut ur snäva kurvor, utan att styrningen behöver påverkas av drivlinans krafter.

Styrningen har variabel utväxling och är lätt vid långsam körning men det byggs upp vikt i ratten när bilen körs hårdare. Även om den elektromekaniska styrningen har en tilltalande skärpa och direktet hade det inte skadat med bättre självcentrering och känsla.



*Den svarta bakluckan gör ID.3 lätt att känna igen. Och visst ser bilen trevlig ut!*

## VW ID.3 1ST

### TEKNISKA DATA

**MOTOR:** Bakmonterad synkron elmotor. Litiumjonbatteri 58 kWh.

**KAROSS:** L/b/h 4 261/1 809/1 552 mm. Axelavstånd 2 775 mm. Tjänstevikt 1 720 kg. Bagagevolym 385 liter.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h ingen uppgift. Toppfart 160 km/h.

**RÄCKVIDD (WLTP):** 420 km. CO<sub>2</sub> 0 g/km.

**PRIS:** Från 409 900:–. Aktuell nu. Leverans i sept.

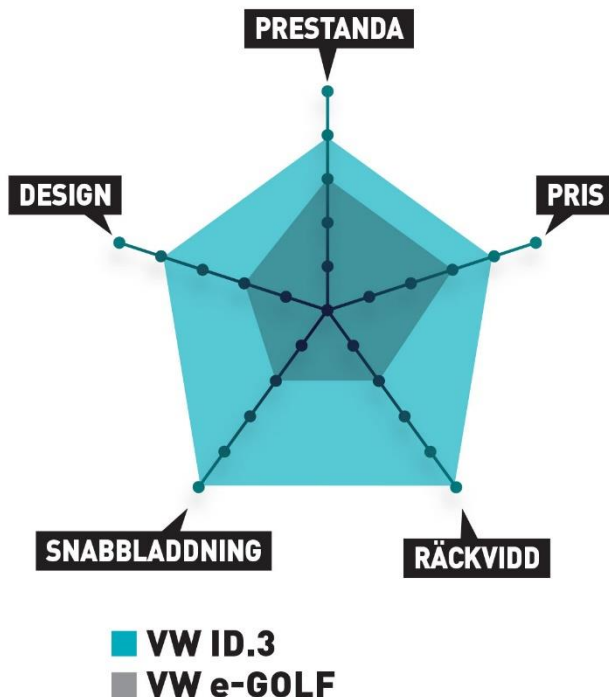
### SUMMERING

**BÄST:** Prestanda, väghållning, räckvidd.

**SÄMST:** Billiga materialval i inredningen.



### PERSONLIGHET



*Dyrare modeller får ännu mer kraftfull 125 kW-laddning, som kortar ned laddtiderna ytterligare.*

**ID.3 är standardutrustad** med passiva dämpare och 18-tumshjul, men vårt kraftigt extrautrustade testexemplar hade både adaptiva dämpare och 20-tumshjul med Continental Eco Contact-däck i 215/45-profil. Den var tungt dämpad med fast retur, men kändes lugn och var bra på att ta upp ojämnheter på vägarna runt VW:s högkvarter i Tyskland – även om den ibland blev påkommen av tvärgående skarvar och sliten asfalt, vilka störde den annars bestående känslan av lugn.

Allt det här gör att det finns många anledningar att köpa en ID.3. Men du kommer inte långt utan att regelbundet fylla upp bilens energiförråd.

**Modellen vi kör här**, med det mellanstora batteriet på 58 kWh, kan laddas med 11 kW växelström eller 100 kW likström. VW hävdar att det senare är tillräckligt för att tillföra 30 miles räckvidd på 30 minuter. Dyrare modeller får ännu mer kraftfull 125 kW-laddning, som kortar ned laddtiderna ytterligare.

Om du har bestämt dig för att elbilar är din grej – och kanske även om du inte har det – borde ID.3 stå med på din lista över tänkbara alternativ. Dess inneboende mångsidighet och den angivna räckvidden betyder att den borde passa bra för de flestas dagliga bilbehov, så länge du har tillgång till elektricitet.

**Bortom det levererar ID.3** en lättfotad körupplevelse med enastående manöverbarhet och en välpolerad åkkomfort. Den är mogen på ett typiskt VW-sätt: det är en elbil vars ingenjörskonst är central för dess lockelser.

### ID.3 1ST

**Pris: 409 900 kr före premie, 2 000 kWh snabbladdning ingår**

#### UTRUSTNING:

- Elmotor på 204 hk
- Batterikapacitet 58 kWh (räckvidd upp till 420 km enl. WLTP)
- Acceleration 0–100 km/h på 7,5 sekunder
- Navigation inkl. digital radiomottagning, DAB+
- Pedalställ i borstat stål, "Play and pause"
- Speciell dekor på C-stolpen bakom bakdörrarna
- Lättmetallfälgar 18 tum
- Textilmattor
- Parkeringssensorer fram och bak
- LED-strålkastare
- 2-zons automatisk klimatanläggning
- Adaptiv farthållare, ACC och hastighetsbegränsare
- Nödbromsassistent, Front Assist, inkl. fotgängaridentifiering och cyklistidentifiering.
- Filhållningsassistent, Lane Assist
- Ytterbackspeglar elektriskt inställbara och uppvärmbara
- Eluppvärmda spolarmunstycken för vindrutan
- Multifunktionsratt i läder, uppvärmbar
- Uppvärmbara framstolar med armstöd
- Tygklädsel "Fragments"
- Trådlös App-Connect
- USB-C-uttag, två stycken fram, för laddning och dataöverföring
- Infotainmentskärm 10 tum
- Röststyrning på svenska, med fasta kommandon
- Keyless start
- Bluetooth handsfree
- Mittkonsol med två mugghållare fram och två stycken USB C-uttag.
- DC-laddare 100 kW
- Laddkabel typ 2, mode 3, 16 A
- Publik laddning 2 000 kWh
- Värmepump
- Fällbart delat ryggstöd bak

### ID.3 1ST PLUS

**Pris: 471 900 kr före premie, 2 000 kWh snabbladdning ingår**

#### UTRUSTNING:

- Elmotor på 204 hk
- Batterikapacitet 58 kWh (räckvidd upp till 420 km enl. WLTP)
- Acceleration 0–100 km/h på 7,5 sekunder
- Navigation inkl. digital radiomottagning, DAB+
- Pedalställ i borstat stål, "Play and pause"
- Speciell dekor på C-stolpen bakom bakdörrarna
- Lättmetallfälgar 19 tum
- Mörktonade rutor bak
- Filhållningsassistent, Lane Assist
- Ytterbackspeglar elektriskt inställbara, uppvärmbara och infällbara.
- Backspegel på passagerarsidan med nedvinklingsfunktion när backväxeln läggs i
- Eluppvärmda spolarmunstycken för vindrutan
- Multifunktionsratt i läder, uppvärmbar

- Backkamera
- Silverlackerade designelement exteriört
- Ambientebelysning med välkomstsignatur
- Designstolar med armstöd fram, uppvärmbara
- Tygklädsel "Flow"
- Textilmattor
- Parkeringssensorer fram och bak
- Två stycken USB C-uttag fram för laddning och dataöverföring, och två USB-C uttag för laddning bak.
- LED Matrix-strålkastare inkl. "hälsningsfunktion" och automatiskt halvljus samt Dynamic Light Assist
- LED-bakljus med animerande signatur
- 2-zons automatisk klimatanläggning
- Adaptiv farthållare, ACC och hastighetsbegränsare
- Nödbromsassistent, Front Assist, inklusive fotgängaridentifiering och cyklistidentifiering.
- Automatiskt avbländbar innerbackspegel
- Mittkonsol med förvaringsfack med jalousi fram
- Trådlös App-Connect
- Infotainmentskärm 10 tum
- Röststyrning på svenska med fasta kommandon
- Keyless Access, nyckelfri start, upplåsning och låsning. Startknapp på rattstängan
- Bluetooth handsfree
- DC-laddare 100 kW
- Laddkabel typ 2, mode 3, 16 A
- Publik laddning 2 000 kWh
- Värmepump
- Delbart baksäte med genomlastningslucka
- Separata armstöd på insidan av båda framstolarna

### ID.3 1ST MAX

**Pris: 532 900 kr före premie, 2 000 kWh snabbladdning ingår**

#### UTRUSTNING:

- Elmotor på 204 hk
- Batterikapacitet 58 kWh (räckvidd upp till 420 km enl. WLTP)
- Acceleration 0–100 km/h på 7,5 sekunder
- Navigation inkl. digital radiomottagning, DAB+
- Augmented Reality, Head up display
- Högtalare fram och bak, 6 styck-en, + 1 centerhögtalare i instrumentpanelen
- Pedalställ i borstat stål, "Play and pause"
- Speciell dekor på C-stolpen bakom baddörrarna
- Lättmetallfälgar 20 tum
- Mörktonade rutor bak
- Backkamera
- Silverlackerade designelement exteriört
- Adaptiv farthållare, ACC och hastighetsbegränsare
- Nödbromsassistent, Front Assist, inklusive fotgängaridentifiering och cyklistidentifiering.
- Filhållningsassistent, Lane Assist
- Döda vinkel varnare, Side Assist
- Ytterbackspeglar elektriskt inställbara, uppvärmbara och infällbara.
- Backspegel på passagerarsidan med nedvinklingsfunktion när backväxeln läggs i
- Eluppvärmda spolarmunstycken för vindrutan
- Multifunktionsratt i läder, uppvärmbär
- Två stycken USB C-uttag fram för laddning och dataöverföring, och två USB-C uttag för laddning bak.
- Pianosvarta dekorinlägg på dörrsidorna

- Panoramatak i glas
- Ambientebelysning med välkomstsSignatur
- Komfortstolar med armstöd fram, elinställbara, uppvärmbara
- Textilkädsel "Flow"
- Textilmattor
- Parkeringssensorer fram och bak
- Mittkonsol med pianosvart dekor. Två mugghållare fram och jalousi samt två stycken USB C-uttag.
- LED Matrixstrålkastare inkl. "hälsningsfunktion" och automatiskt halvljus samt Dynamic Light Assist
- LED-bakljus med animerande signatur
- 2-zons automatisk klimatanläggning
- Automatiskt avbländbar innerbackspegel
- Trådlös App-Connect
- Infotainmentskärm 10 tum
- Röststyrning på svenska
- Keyless Access, nyckelfri start, upplåsning och låsning. Startknapp på rattstången.
- Bluetooth handsfree
- DC-laddare 100 kW
- Laddkabel typ 2, mode 3, 16 A
- Publik laddning 2 000 kWh
- Värmepump
- Delbart baksäte med genomlastningslucka
- Dubbelt lastrumsgolv i bagageutrymmet (näst intill plan ilastning)
- Mittarmstöd

### KONKURRENTER

Den som letar efter en medelstor elbil med skaplig räckvidd kommer faktiskt ha en hel del att välja på framöver. Här är sex tänkbara konkurrenter till ID.3.



#### **Tesla Model 3 Standard Range Plus**

- Pris:** Från 559 900 kr  
**Batteri:** 50 kWh  
**Räckvidd:** 409 km  
**Max ladd effekt:** 250 kW  
**Fartresurser:** 0–100 km/h 5,6 sek, toppfart 225 km/h



**Nissan Leaf e+**

**Pris:** Från 461 500 kr  
**Batteri:** 62 kWh  
**Räckvidd:** 385 km  
**Max laddeffekt:** 100 kW  
**Fartresurser:** 0–100 km/h 7,3 sek, toppfart 157 km/h

**Peugeot e-208**

**Pris:** Från 419 900 kr  
**Batteri:** 50 kWh  
**Räckvidd:** 339 km  
**Max laddeffekt:** 100 kW  
**Fartresurser:** 0–100 km/h 8,1 sek, toppfart 150 km/h

**Polestar 2**

**Pris:** Från 659 000 kr  
**Batteri:** 78 kWh  
**Räckvidd:** 470 km  
**Max laddeffekt:** 150 kW  
**Fartresurser:** 0–100 km/h 4,7 sek, toppfart 250 km/h



**Hyundai Kona Electric Long Range**

**Pris:** Från 409 900 kr  
**Batteri:** 67,5 kWh  
**Räckvidd:** 484 km  
**Max laddeffekt:** 77 kW  
**Fartresurser:** 0–100 km/h 7,9 sek, toppfart 167 km/h

**BMW i3**

**Pris:** Från 419 200 kr  
**Batteri:** 42,2 kWh  
**Räckvidd:** 308 km  
**Max laddeffekt:** 49 kW  
**Fartresurser:** 0–100 km/h 7,3 sek, toppfart 150 km/h

**BUDGETBILEN ID.1 KOMMER ÅR 2023**

**Volkswagen jobbar med att ta fram** en produktionsversion av konceptbilen ID Entry, en småbil som ska stå längst ned i ID-hierarkin. Den ska enligt uppgift få namnet ID.1, och bli en ersättare till VW e-Up när den börjar produceras år 2023.

Den ursprungliga planen var att bilen skulle få sin egen lågprisplattform och drivlina utvecklad av Seat och Volkswagengruppens kinesiska partner JAC Automobile, men utvecklingsarbetet har nu flyttat till Volkswagens egna lokaler.

En annan modell som är under utveckling, men som ännu inte är bekräftad, är produktionsversionen av den hemlighetsfulla ID Ruggedz.

Den Land Rover Defenderliknande terrängbilen bildar en del av vad källor kallar ett "ikonprojekt" för att etablera "ett utbud av ID-modeller med samma tidlösa och klasslösa kvaliteter som den ursprungliga Bubblan". Skapad för att konkurrera med Mercedes EQB sägs det att den ska få grovhuggen design och antingen fem eller sju sittplatser. Källor antyder att toppversionen av modellen kommer att ha en tvåmotorig drivlina och fyrhjulsdraft. ID Ruggdzz väntas gå i produktion under år 2023, som en av 30 ID-modeller som planeras till år 2025.

Planer för en eldriven uppföljare till lyxbilen Phaeton har det blivit tyst om, men källor i Wolfsburg säger till tidningen Autocar att modellen inte är skrotad.

"Det finns fortfarande idéer om en flaggskeppsmodell, men det är inte prioriterat. Våra ingenjörresurser är fokuserade på volymmodeller för närvarande", sade en insider till tidningen. Under tiden har startupföretaget e.Go Mobile övergett sina planer på att skapa en produktionsversion av ID Buggy, efter att företaget gått i konkurs. Planer på att i stället bygga bilen på Volkswagen-ägda Karmann diskuteras för närvarande.

---

### VW-chefen om R-version:

**"Något vi tittar på"**

**En bråttomvariant av ID.3 kan bli aktuell när VW banar väg för ett brett utbud av elbilar.**



**Chefer på Volkswagen är nära** att spika planer på en snabb, R-märkt variant av den nya elbilen ID.3. Källor antyder till tidningen Autocar att fartmonstret ska lanseras under år 2024.

ID.3 R är en skapelse signerad Volkswagens prestandabildivision och är tänkt att göra kopplingen tydligare mellan märkets rekordsnabba prototyp ID.R och det oerhört viktiga kommande utbudet av ID-modeller för gatbruk.

Volkswagens utvecklingschef Frank Welsch säger till Autocar att ID.3 R är "något vi tittar på", och lägger till att man "gillar idén, men måste bestämma om marknaden är redo att acceptera en sådan modell".

Enligt Welsch skulle den föreslagna R-versionen vara toppen av ID.3-utbudet och kunna vara den enda prestandaversionen av bilen. Volkswagens planerade elbilsspecifika prestandamärke, GTX, kommer inte att användas på ID.3, eftersom det är reserverat för bilar med dubbla motorer och fyrhjulsdraft. Medan det kommer att passa den större suvmotellen ID.4 kommer ID.3 att lanseras med enbart en motor och bakhjulsdraft.

"ID.3 kan få fyrhjulsdraft, men det är osannolikt att den får det under den första generationen", säger Welsch. "Det kommer inte någon GTX-variant, men vi har fortfarande inte bestämt om det blir någon bakhjulsdriven R-modell." Förra året sade Welsch att en sådan modell "skulle behöva en prestandamotor och fyrhjulsdraft".

Den mest kraftfulla av de kommande ID.3-modellerna får 204 hästkrafter, medan den planerade R-versionen förväntas ha minst 300 hästkrafter. De komponenter som skulle krävas för en ID.3 R skulle kunna möjliggöras av de utvecklingar inom elbilstekniken som troligen kommer att ske fram till 2024.

R-chefen Jost Capito berättade nyligen för Autocar att de jobbade med Volkswagens motorsportavdelning för att se vilken teknik från prestandabatterierna i ID.R som skulle kunna användas i produktionsbilar.

Av [Greg Kable](#)

BEARBETNING: Magnus Kvandal /// FOTO: Autocar

Relaterade artiklar

[Audi Q4 Sportback e-tron får 306 hästar](#)

[Snart premiär: Nya Nissan Ariya visas 15 juli](#)

[Genevemässan 2021 kan bli av ändå – fastighetsägaren vill fortsätta ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

[Utsläpp från nya bilar ökar för tredje året i rad – svar en av orsakerna ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

[Toyotas batterier ger tryggare bilköp – så funkar det ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

[Ola Källenius varnar för "drastiska" lönesänkningar och djupare omstrukturering hos Daimler ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)





## 14. Premiär för Cupra el-Born

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-07-08, 17:30

### Seats instegselbil blir sportigt syskon till Volkswagen ID 3



Seats tilltänkta instegsversion av Volkswagen ID 3 kommer istället säljas under det exklusiva systemmärket Cupra. Sportiga Cupra el-Born släpps 2021 och ska komma upp till 500 km på en laddning tack vare ett 82 kWh stort batteri.

**Seat kommer nu med** en produktionsversion av konceptet Seat el-Born som visades upp förra året.

När konceptet avtäcktes sades det att det spanska bilmärket skulle producera El-Born som [instegsversionen av Volkswagen ID 3](#). Prislappen lovades då bli "inte mer än 20.000 euro".

**I maj rapporterades det dock** att Volkswagen hade [petat Seat från projektet](#). Istället skulle Volkswagen sköta utvecklingen av instegselbilen.

Nu blir el-Born istället systemmärket Cupras första elbil. Avslöjandet kom under en presskonferens som hölls i Seats hemstad Martello under onsdagsförmiddagen.

– **Jag tror att det är rätt** beslut, el-Born har alla Cupra-märkets gener, svarade Cupras vd Wayne Griffiths på frågan om bilen kan släppas som en Seat ändå.

– Jag tror att alla goda nyheter för Cupra är goda nyheter för Seat, tillade han.

**Seat delar ännu inte** med sig av många detaljer om bilens specifikation. Modellen bygger likt VW ID 3 på koncernens nya elbilsplattform MEB och kommer tillverkas parallellt med ID 3 på VW-fabriken i Zwickau.

Räckvidden ska vara "upp till 500 km" tack vare en nettobatterikapacitet på 77 kWh och 82 kWh brutto. Det motsvarar det största batterialternativet för VW ID 3, som med det har en WLTP-räckvidd på 550 km.

**Angående laddning** nämns bara att det ska ta 30 minuter att ladda tillräckligt med ström för att kunna köra "åtminstone 260 km".



*Återvunna material används i interiören. Den bil som visas upp är också utrustad med sportstolar och en 10 tums pekskärm.*



**Prestanda och dynamik** ska ha varit ett "tydligt fokus" under utvecklingen. nämns dock inte, förutom att 0–50 km/h ska avklaras på endast 2,9 sekunder. Konzeptbilen Seat El-Born hade likt VW ID 3 en effekt på 204 hästkrafter från en bakmonterad motor och en utlovad 0–100-tid på 7,5 sekunder.

El-Born är också utrustad med ett dynamiskt chassi kallat *Dynamic Chassis Control Sport* (DCC Sport) som ska ha utvecklats till MEB-plattformen exklusivt för modellen. Om koncernkollegorna på Porsche, som sedan länge erbjuder det snarlikt döpta PDCC-systemet, varit involverade i utvecklingen nämns inte.

**Prislappen väntas med tanke på det exklusivare märket i nosen bli högre än VW ID 3:s 409.900 kr före premie. Cupra siktar på att starta leveranserna av el-Born i början av 2021.**



**Seat petat – Volkswagen letar nytt märke för att bygga de billigaste elbilarna**



**PROV: Volkswagen ID.3**



**Seat gör instegselbilarna för hela VW-koncernen – kostar inte mer än 20.000 euro**



**Seats nya elbil är en spansk Volkswagen ID – klarar 42 mil**

## 15. Lamborghini Sián Roadster är presenterad och slutsåld

Mattias Rabe 8 juli 2020

När Lamborghini nu låter sin första elektrifierade modell tappa taket, tillåter man det bara i 19 exemplar. 819 hästkrafter starka Sián Roadster går inte längre att köpa.



**FILM:** <https://youtu.be/JMBq-wX7eCO>

Det var i höstas som [Lamborghini presenterade modellen Sián](#), märkets första elektrifierade bil i och med att den italienska supersportbilsfirman klämt ned ett 48-volts mildhybridsystem som stöttar den 785 hästkrafter starka V12:an som hämtats – och pumpats upp – från [Aventador SVJ](#). Elmotorn på 34 hästkrafter är sannolikt mest på plats för att visa att man följer rådande trend i bilvärlden, inte för att spara på bränsledropparna. Energiltillskottet vid exempelvis accelerationer kommer från ett lagringssystem bestående av superkondensatorer i stället för traditionella batterier. Totalt rör det sig om 819 hästkrafter som skickar iväg Sián på under 2,8 sekunder.





Riktigt så snabb är inte Sián Roadster som nu presenteras. En taklös variant av en befintlig modell är oftast aningen tyngre än sitt takförsedda syskon, och det på grund av diverse förstärkningar för att bibehålla bland annat vridstyvhet. Därför klarar Sián Roadster av 0-100 km/h på "bara" under 2,9 sekunder. Topparten är över 350 km/h.

Kruxet med Sián Roadster, om du nu blev sugen, är att siffran 19 som står på bakvingen högra winglet symboliserar antalet exemplar som ska byggas. På samma vis står det 63 på Sián med tak, den ska alltså bara byggas i 63 exemplar, samtliga är slutsålda. De 19 taklösa exemplaren är också slutsålda.

Förutom att vara Lamborghinis första elektrifierade roadster är Sián Roadster även märkets kraftfullaste bil någonsin/hittills. Senare i sommar kommer Lamborghini SCV12 som toppar Sián i och med över 830 hästkrafter, utan elektrifiering. Dock är SCV12 endast för bana.



[GALLERI](#)

[Lamborghini Sián Roadster](#)

[20 bilder](#)



## 16. Elon Musk: "Helt självkörande Tesla väldigt nära"

Redaktören bytbil 2020-07-09

Basfunktionerna för en helt självkörande Tesla kan vara en verklighet redan 2020. Det tror åtminstone en väldigt självsäker Elon Musk. – Jag är extremt säker på att nivå 5 eller i princip helt självkörande teknik kommer ske, säger han.



Vi får anledning att återkomma till Teslas grundare och VD Elon Musk en gång till denna vecka. Men denna gång har han varken gett sitt stöd till en ny presidentkandidat eller börjat [sälja shorts för att håna en viss typ av investerare](#).

Nej, nu gör han istället nya, spännande uttalanden om helt självkörande Teslor. Vid öppningen av World Artificial Intelligence Conference, en mässa för artificiell intelligens i Shanghai, sa han nyss att bolaget är väldigt nära att lyckas utveckla självkörande bilar på nivå 5.

Det skulle betyda att bilen kan köra helt självständigt utan mänsklig handpåläggning i alla typer av trafik.

– Jag är extremt säker på att nivå 5 eller i princip helt självkörande teknik kommer ske och jag tror det kommer väldigt snabbt, säger han enligt nyhetsbyrån Reuters.

Han tillägger senare:

– Jag förblir självsäker över att vi kommer att ha basfunktionerna för nivå 5 i år.

Vissa skulle nog vilja hävda att man får ta Elon Musks uttalande med en nypa salt. 2016 gjorde han liknande påståenden om teknikens framfart som inte riktigt gick i mål. Då förväntade han sig att Teslabilarna skulle kunna köra från den amerikanska västkusten till östkusten utan någon mänsklig inblandning alls innan 2017 års slut.

Det återstår egentligen bara att se när nivå 5 blir ett faktum. Musk må ha haft fel innan, men han har också överraskat oss i positiv bemärkelse flera gånger.

## Relaterade artiklar



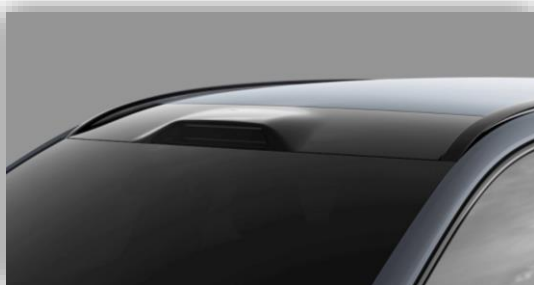
### [Självkörande Ford famlar inte i mörker](#)

Ny teknik läser av omgivningen utan kameror som är beroende av ljus  
12 apr. 2016



### [Brittiska familjer testar självkörande Volvo](#)

Stort projekt med autonoma bilar i Storbritannien  
27 apr. 2016



### [Volvos nya flaggskepp ett år försenat - blir självkörande](#)

6 maj 2020



### [Nissan ProPilot är en självkörande stol](#)

För man ska ju slippa stå när man står i kö  
4 okt. 2016

## 17. Bilfrågan: Bonus för el?

Publicerad 2020-07-08 kl 7:00, text Redaktionen

**"Som vanligt en djungel – hur hänger det ihop med subventionen på elbilar?"**



**Fråga:** Jag har i tankarna att köpa en el- eller hybridbil. Men hur hänger det ihop med subventionen på elbilar? Som vanligt en djungel?

*Roland Dreifaldt*

**Svar:** Javars, helt enkelt är det inte. Enligt Transportstyrelsen gäller att fordon som tas i trafik under 2020 eller senare med utsläpp av koldioxid på upp till 70 g/km anses vara miljöanpassade fordon. De premieras med en bonus på maximalt 60 000 kronor. Helelbilar och vätgasbilar är kvalificerade för den maximala bonusen. Övriga bilars bonus beror på koldioxidutsläppet. Om du till exempel funderar på en hybrid med diesel eller bensinmotor är tipset att gå in på Transportstyrelsens hemsida Bonus Malus. Där kan man enkelt fylla i de uppgifter som gäller för den bil man funderar över. Notera särskilda regler om köparen är ett företag eller om det gäller leasing. Exempelvis laddhybriden Skoda Superb iV har en prislapp på 435 500, släpper ut 36 g CO<sub>2</sub>/km enligt WLTP och skulle därmed ge en bonus på 34 296 kr – om alla förutsättningar uppfylls: "När en klimatbonusbil ställs på första gången i vägtrafikregistret inleder Transportstyrelsen bonusärendet direkt, genom att skicka ut en blankett om försäkrans. Från den dag då fordonsägaren köpte bilen har ägaren sex månader på sig att skicka in försäkrans. Tidigast sex månader efter köpet av den nya bilen prövar Transportstyrelsen om bonus ska betalas ut. Bilen får inte byta ägare i vägtrafikregistret förrän bonusen har betalats ut. Det måste alltså vara samma ägare första gången bilen ställs på i vägtrafikregistret och vid den tidpunkt då bonusen betalas ut, annars blir det ingen bonus." Den årliga bilskatten ligger för denna bil på 360 kronor – till dess att staten inför kilometerskatt!

*Erik Rönnblom, Vi Bilägare*

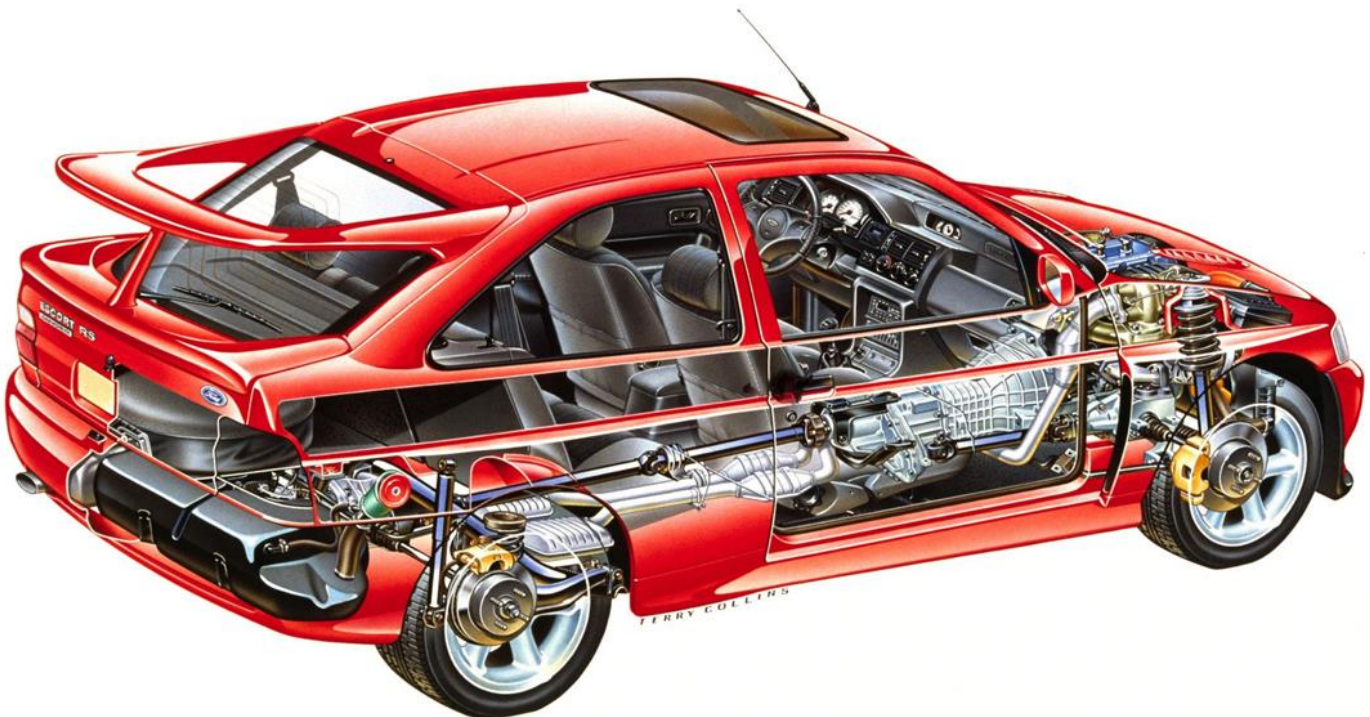
## 18. RS Cosworth – en exotisk Escort

Publicerad: 2020-06-04 kl 10:19



Text: Emanuel Gylling

Mellan de brutala aerodynamiska finesserna ser det ut att gömma sig en vanlig Ford Escort, eller hur? Men ögat luras. RS Cosworth är nästan två decimeter längre, motorn är längsmonterad och självklart driver den på alla fyra. Målet var att plocka poäng i rally-VM på 90-talet. På sätt och vis är Ford Escort RS Cosworth lika speciell och exotisk som bilarna som homologerades för Grupp B-rally på 80-talet.



**TESTAD.** Testlaget hade delade åsikter om Escort RS Cosworth när den ställdes mot konkurrenterna (BilSport nr 14-15 1993). "Nyckfull motorkaraktär med kolossalt drag" och "pendlar mellan över- och understyrning", till exempel. Bra bromsar, herrar hårdare fjädring efterlystes för bankörning.

Be någon hyfsat bilkunnig person att blunda och tänka på Ford Escort RS Cosworth. Öppna ögonen, vad såg du framför dig?

Vingen, förstås! Den massiva, trappstegsliknande vingen som inte liknar något annat i en serieproducerad bil. Escort RS Cosworth är även känd för fyrhjulsdriften, turbomotorn samt en hel del framgångar i rally-VM.

Som så många andra samlarbilar och klassiker finns rötterna i motorsporten. Kalendern visade 1988 när Ford Motorsport diskuterade möjligheten att kombinera Sierra Cosworth-komponenterna med en Escort-kaross. Det behövdes en mindre bil än Sierran för att rå på konkurrenter som Lancia Delta och Toyota Celica. Drivlinan hade Ford redan, kruxet var att kombinera den med en Escort.

## Grönt ljus

Projektet fick grönt ljus från alla instanser hos Ford i januari 1990. Två år senare provkördes de första prototyperna och i samma veva skickade Ford ut en pressrelease som stolt berättade att motorsportlegendarer som Jackie Stewart, Malcolm Wilson och Jimmy McRae hade bidragit med input.

Bilen utvecklades av Fords Special Vehicle Engineering på uppdrag av Ford Motorsport. Men vem skulle tillverka minst 2.500 exemplar, som krävdes för att homologera den nya bilen? Inte någon av Fords egna fabriker, till det fanns varken resurser eller plats.

Karosseribyggar Karmann fick uppdraget. Enligt Fords beräkningar var cirka hälften av karosdelarna nya eller modifierade, och resten hämtades från vanliga Escort- och Sierra-lagret.

## En helt annan bil

Om du är av uppfattningen att Escort RS Cosworth "bara" har fått en stor vinge, turbomotor och fyrhjulsdrevning är det bara att beklaga. Det här är en "all-out-specialare", i princip framtagen för att efterlikna Ford Escort. Förhoppningen var väl att den skulle ge skjuts till Escort-försäljningen, men det främsta målet var att göra slarvsylta av konkurrenterna i rally-VM.

Jämfört med dåtida Escort är RS Cosworth totalt 17,5 cm längre med en 2,65 cm längre hjulbas, och 5 cm bredare. Desto viktigare är att den är kortare än Sierran, både totalt och mellan hjulparen. Karossen är extremt vridstyv, Ford uppger att det krävs 6.000 Nm för att den ska vridas en grad.

Downforce var inget nytt fenomen i snabba Fordar. Sierra Cosworth och framför allt värstingen RS500 genererade marktryck bak, men var mindre duktiga i andra änden av karossen. Escort RS Cosworth fick en effektiv, justerbar frontspoiler som ser till att ge bra stabilitet till framvagnen i högre hastigheter. Vid 180 km/h är marktrycket 45 N fram och hela 190 N bak tack vare den gigantiska "dubbeldäckaren". Värdena för en 3-dörrars Sierra Cosworth säger mycket: 164 N bak, inget fram.

## Placerad på längden

Escort RS Cosworth fick längsmonterad motor till skillnad från många rallykonkurrenter. Fördelarna var flera. Till exempel hamnade tyngdpunkten längre bak i bilen, och inte minst fick en 7-växlad låda (standard i Grupp A) plats betydligt enklare.

Tidigt fanns tankar om en tvärställd V6:a som alternativ, men till slut var det alltså Sierra Cosworth-motorn kallad YBG som stod som grund. Det innebär gjutjärnsblock, 16-ventils aluminiumtopp och en cylindervolym på 1.993 cc.

Den nya motorn i Escort RS Cosworth kallades YBT och gav 227 hästkrafter vid 6.250 rpm och 304 Nm vid 3.500 rpm. Inte sensationellt mycket effekt idag, och om man jämför med moderna bilar - om man nu ska göra det - lämnar effektutvecklingen en del att önska.

Ford Motorsport laddade med ett Garrett T3-turbinhus och T04B-kompressorhus som i grundläge gav max 0,75 bars laddtryck. Ett aggregat med mer potential än vad som behövdes i standardbilarna, men nödvändigt att få med i homologeringen.



**POTENT.** Med 227 hk och potential för mycket, mycket mer är Cosworthmotorn en riktig pärla. Den första versionen (YBT) känns igen på blålackad ventilkåpa, till uppdateringen 1994 blev den sobert silverfärgad.

Motorstyrningen från Weber-Marelli hade även en overboostfunktion som kunde öka trycket till maximalt 1,25 bar under "rätt" förhållanden. Intercoolern jobbar i tvåsteg och kyler först med vatten/luft, sedan luft/luft.

Permanent fyrhjulsdrevning, 34 procent fram och 66 procent till bakhjulen, fördelades med en viskokoppling mellan fram- och bakaxel samt ytterligare en i bakaxeln.



**TRYCK FRAM OCH BAK.** Den episka bakvingen tillsammans med en 3-stegs justerbar front-splitter ger downforce både fram och bak. Nackdelen är ökat Cd-värde, alltså luftmotstånd. Escort RS Cosworth når ändå inte upp till mer än 0,38 Cd, vilket kan jämföras med standard-Escortens 0,34.



### Behövde piskas

Mycket i och kring motorn visar alltså vad målet med bilen var. FISA (dåvarande FIA, Internationella Bilsportförbundet) krävde 2.500 tillverkade exemplar för att klassas in i Grupp A, och när de var klara hade Ford för avsikt att justera standardbilen. Redan vid första internationella pressvisningen stod det klart att turboaggregatet skulle bytas ut så småningom.



**FOSFOR-TAVLOR.** Även inuti är det skillnad mot en vanlig Escort. Bland annat stolarna, så klart, och ratten (som fick airbag 1994). Instrumentbelysningen har inga glödlampor, utan lyser i grönt. Detta tack vare en instrumentyta täckt av ett tunt lager fosfor, som skimrar när det matas med växelström. En finess som delades med Aston Martin Virage.

Vid den första provkörningen (nr 12/1992) konstaterade Bilsport att det mindre turboaggregatet skulle göra Escort RS Cosworth till en ännu trevligare gatracar. Fabrikens prestandauppgifter, 0-100 på 6,1 sekunder, såg imponerande ut men var inte lätta att uppnå: "Men då gäller det att piska den längsmonterade och turboladdade Cosworth-motorn ordentligt. Bottendraget är nämligen inte mycket att skryta med samtidigt som turbofördröjningen är påtaglig".

När vi testade på svensk mark (nr 3/1993) noterades 0-100 km/h på 6,30 sekunder och kvartsmilen på 14,30 sekunder - någon tiondel snabbare än Sierra RS Cosworth 4x4, men motorkaraktären var fortfarande något av en besvikelse: "Man vet aldrig vad som händer när gasen trampas i botten. Ibland formligen skenar bilen, nästa gång känns den nästan besvärande trög".

Väghållningen fick dock betyget toppklass, liksom de ordentligt dimensionerade bromsarna: 278 mm stora skivor fram, 273 mm bak.

### **Mer civiliserad**

Ett år senare blev Escort RS Cosworth något mer civiliserad. Från 1994 och framåt byttes turbon mot en Garrett T25 och motorstyrningen mot Fords egna EEC-IV. Resultatet blev ett klart mer civiliserat mellanregister. Effektsiffran var fortfarande 227 hästkrafter, dock något tidigare i registret (5.750 rpm).

Förstärkt krockskydd i dörrarna drog upp vikten en aning, och den som besvärades av detta kunde faktiskt välja bort den mastiga bakvingen. Kanske för att spara något kilo, eller för att slippa alla blickar - som tur väl är valde de flesta köparna att behålla bilens aerodynamiska signum.

### **Kompromisslös specialare**

Tillverkningsciffrorna speglar försäljningen, och den påverkades inte nämnvärt av uppdateringen 1994. Siffrorna för 1993 och 1994 är nästan identiska: 1.143 respektive 1.180 tillverkade exemplar. Totalt producerades 7.145 Escort RS Cosworth från 1992 till januari 1996, varav nästan hälften (3.448) det första året.

Det finns kvickare och mer effektiva bilar för mindre pengar. Till och med från samma tidsperiod - somliga menar att Sierra Cosworth är trevligare att köra.

Men det finns en anledning så god som någon att satsa på en Escort RS Cosworth: det är en rakt igenom kompromisslös specialare, en av de sista i sitt slag. En del av 1990-talets motorsporthistoria.

### **PRISER**

Med tanke på hur ovanlig den här bilen är finns det förvånansvärt många exemplar till salu i Sverige. Ja, allt är relativt, men i skrivande stund omkring tio, beroende på hur man räknar. En av bilarna är under renovering och en annan står stilla med ledsen växellåda.

Om man vill ha sin bil helt i originalskick får man nog leta en stund. Och paradoxalt nog kostar de bilarna mer än väldigt påkostade modifierade Cossies.

Det lilla utbudet ger bara en väldigt generell prisbild: mellan 100.000 och 200.000 kronor. Allt beroende på skick och utrustning, så klart.

Men det finns ju fler marknader än Sverige, om man inte hittar sin bil här. Storbritannien och Italien var de två största för Escort RS Cosworth. Under de två första tillverkningsåren blev de tilldelade totalt 1.280 bilar, medan tyskarna fick nöja sig med 399.

*(Texten beskriver prisläget år 2013.)*

**PROBLEM**

**DYR PLÅT.** Det är svårt att få tag i unika reservdelar, speciellt karossdelar.

**ELFEL.** Precis som övriga Escorter av den här tidsperioden var säkringsboxarna en vanligt förekommande felkälla med diverse elfel som resultat.

**KONTAKT.** På Escorten flyttade man olyckligtvis kontaktstycket mellan motorkabelhärvan och bilen, och placerade det under luftgälen på vänster sida av motorhuven, vilket i många fall resulterar i oxid och dålig kontakt.

**TRIMMA?** Bilen håller för en effektökning till 330 hk, om man inte busväxlar från 1:an till 2:an, och 2:an till 3:an.

**SKEVT.** Skeva bromsskivor är inte ovanligt.

**KYLIGT.** Kylfläktstermostaten bör man kontrollera regelbundet, det kan bli kostsamma reparationer om den lägger av. Likaså kylvattenröret som sitter bakom kylaren i nederkant. Det är ett galvat rör av mindre bra kvalitet, bör bytas till ett rostfritt. Det tål inte det svenska saltet och kan liksom kylfläktstermostaten ställa till med en del oreda.



**STILSTUDIE.** François Delecour tog Portugal med storm 1993.

Cosworth-experten Ulf Larsson ger råd

"Framdelen av bottenplattan kommer från Sierra Cosworth, som kapades i höjd med baksätet där en ny bakdel skarvades i. Hjulbasen kortades något och i drivlinan är det bara den bakre kardanaxeln och utgående axeln till den på växellådan som skiljer den från en Sierra. I bakkanten på hjulhusen i motorutrymmet fick Escorten några luftkanaler upptagna där den varma luften från motorutrymmet leds ut genom framskärmarna och evakueras framför dörren.

Körupplevelsen i en Escort slår Sierran med hästlängder. Den något kortare hjulbasen i kombination med bilens aerodynamiska fördelar gör Escorten riktigt rolig att köra på krokiga vägar. Men downforcen kostar effekt, rakt fram är Sierran betydligt snabbare med samma effektuttag.

Weber-Marelli-systemet, alltså den tidiga versionen av motorstyrning, är överlägsen den nyare som var en förenklad lågprisversion. Förutom motorn som bör få någon form av uppgradering för att det ska bli körglädje i bilen så rekommenderar jag en sats med hårdare bussningar i hjulupphängningen fram och till tvärbalken bak. Lite bättre stötdämpare ska man nog kosta på sig också. "

### **Ett avtryck i rallyhistorien**

Åtta tävlingssegrar i Grupp A, plus ytterligare två när bilen klassades in i WRC 1997. Det är ett imponerande facit för Escort RS Cosworth efter den fem år långa karriären.

Även om bilen aldrig kunde bidra till en förar- eller märkestitel något av åren, innebar Escort RS Cosworth ett lyft för Ford Motorsport efter några mediokra rallysäsonger med Sierran.

I nationella tävlingar har den kvicka Forden gjort bra ifrån sig. Fråga bara Mats Jonsson, flerfaldig svensk mästare med sin pålitliga Escort!

### **VM-segrar med Ford Escort RS Cosworth**

#### **1993**

Rallye de Portugal – Vinho do Porto, François Delecour

Tour de Corse – Rallye de France, François Delecour

Acropolis Rally, Miki Biasion

Rallye Sanremo – Rallye d'Italia, Gianfranco Cunico

Rallye Catalunya – Costa Brava, François Delecour

#### **1994**

Rallye Monte Carlo, François Delecour

Neste 1000 Lakes Rally, Tommi Mäkinen

#### **1996**

Bank Utama Rally Indonesia, Carlos Sainz

#### **1997**

Acropolis Rally (Ford Escort WRC), Carlos Sainz

Rally Indonesia (Ford Escort WRC), Carlos Sainz

## 19. Cardin Cadillac

Publicerad 2020-07-08 kl 7:00

Text Mårten Carlsson

**Hur skulle man kunna toppa den lyxiga och välutrustade Cadillac Eldorado? Jo fråga Pierre Cardin!**



Pierre Cardin grundade sitt modehus 1950 och får anses vara en mångsysslare inom, mode, design och kultur.

I bilvärlden hade han på sjuttioalet tagit fram ett "Pierre Cardin" paket åt AMC Javelin, detta fanns åren 1972-73.

Nu kom idén att göra en specialmodell av yppersta klass och lyx - och vad vore då bättre än att starta med en Cadillac Eldorado?

Den här specialmodellen byggdes inte hos Cadillac, utan bilarna togs till American Coach Custom i Kalifornien för att förvandlas till Eldorado Evolution som den kom att heta officiellt.

Där började man med att förse dom med en futuriskt ljusramp bak. Fram blev den mer kontroversiell, den redan långa nosen på Eldoradon gjordes nästan 25 centimeter längre!

Den försågs med en ribbgrill och dolda lampor. För att få det hela att passa ihop togs framskärmarna från Oldsmobile Toronado. Extra stor vikt lades vid lackeringen, metallicfärger i många lager för djup och lyster.

På insidan gick man loss fullständigt, allt som kunde göras i finaste läder gjordes det. Som innetaket och till och med handskfacket kläddes. Den gick att få med glastak, kylskåp, det ingick även ett litet barskåp med vinkaraff i kristall - designad av Pierre Cardin själv.

Lammullsmattor och detaljer pläterade i 24 karats guld fanns också med i paketet. För underhållning stod den finaste utrustningen från Sherwood på musiksidan, baktill fanns TV med inbyggd videobandspelare.



Det var en enormt påkostad bil med en enorm prislapp såklart. Eldoradon var en dyr bil från början med en prislapp på drygt 19.000 dollar. Pierre Cardins Eldorado Evolution landade på närmare 60.000 dollar!

Med premiär 1981 hade man en plan att göra 300 Cardin Cadillac om året, men det målet kom man inte i närheten av. Specialmodellen gjordes bara 1981 och 1982 och knappt 100 stycken lär det ha blivit.

En Eldorado Evolution gjordes som 1983 års modell. Det var en cabriolet som GM själva beställde för att ha som utställningsbil.





**Läs mer om:**

**[Hasses lågmilare](#)**

[Orkesterledaren Hasse hittas tack vare de anonyma vännerna i Sundsvall. Arne väljer ett sjukhus som bakgrund för lågmilaren. 1](#)

**[Kandidat #11 Cadillac Eldorado 1963](#)**

[Det är dags att rösta fram Årets Klassiker 2015! Här är kandidat nr 11, Bo Rönnbäcks Cadillac Eldorado!](#)

**[Grattis Cadillac Eldorado Biarritz!](#)**

[Idag firar vi Birgitta och Britta. Men på Klassikers unika vis även Biarritz. Cadillac Eldorado Biarritz. Hurra!](#)

**[Grattis Cadillac Eldorado!](#)**

[Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Ernst och Erna har namnsdag passar vi på att hylla Eldorado!](#)



## 20. eSkootr drar igång Internationell racingliga för el-sparkcyklar

AV WILLE WILHELMSSON

2020-07-08 KL 18:00

Nästa år kommer det att dra igång en racingliga för alla dem som gillar att åka snabbt på elsparkcyklar.



Det handlar om en internationell liga som fått namnet eSkootr Championship (eSC) vilken är tänkt att genomföra tävlingar i flera städer runt om i världen.

Deltagarna kommer att använda sig av specialtillverkade elsparkcyklar som ska kunna nå hastigheter på upp till 100 km/h. I ett pressmeddelande skriver arrangörerna bakom eSkootr Championship att man för samtal med en leverantör av elsparkcyklar om att ta fram de specialbyggda fordonen. Vilken det är nämns dock inte.

Det verkar inte klart i vilka städer man planerar att arrangera eSkootr Championship och inte heller när den första tävlingen är tänkt att gå av stapeln. Här nedan hittas någon slags introduktionsfilm till eSC.

**FILM:** [https://youtu.be/H\\_gOqLI6MA8](https://youtu.be/H_gOqLI6MA8)

[esc.live](https://esc.live) +

## 21. Fernando Alonso gör comeback i Formel 1

AV WILLE WILHELMSSON 2020-07-08 KL 15:40

Ska börjar köra för Renault igen



*Fernando Alonso*

Idag släpptes den lite oväntade nyheten att den 38-årige Fernando Alonso kommer att göra comeback i Formel 1 från och med nästa år.

Den dubbla världsmästaren Alonso lämnade F1-cirkusen 2018 efter 17 år. När han nu återvänder till F1 kommer han att köra för Renault, teamet som han kammade hem två världsmästerskap med 2005 och 2006. Där kommer Alonso att ersätta Daniel Ricciardo som nästa år kommer att köra för McLaren, teamet som Alonso körde för när han lämnade F1-racingen 2018.

Fernando Alonso säger själv om sin comeback i ett uttalande på F1:s hemsida:

**(Översatt av Google):** "Renault är min familj, mina käraste minnen i Formel 1 med mina två VM-titlar, men jag ser nu framåt. Det är en stor källa till stolthet och med en enorm känsla jag återvänder till det team som gav mig min chans i början av min karriär och som nu ger mig möjlighet att återvända till den högsta nivån. Jag har principer och ambitioner i linje med teamets projekt. Deras framsteg i vinter ger trovärdighet åt målen för säsongen 2022 och jag kommer att dela all min racingerfarenhet med alla från ingenjörerna till mekaniken och mina lagkamrater. Laget vill och har möjlighet att komma tillbaka på pallen, liksom jag."

via [dn.se/formula1.com](https://dn.se/formula1.com) +



[Fernando Alonso lämnar Formel 1](#)  
[Säger hejdå till McLaren efter den här säsongen](#)



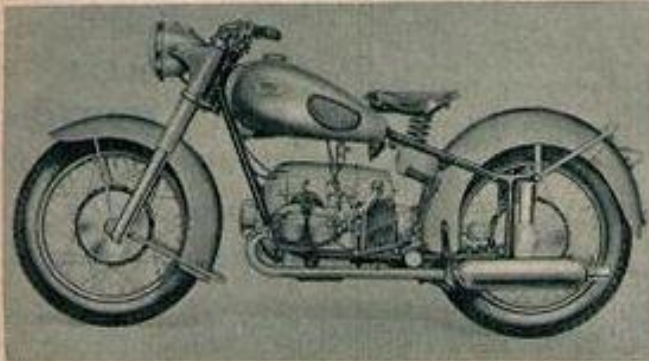
[SE FERNANDO ALONSOS LÄSKIGA KRASCH](#)  
[KLARADE SIG OSKADD](#)



[Fernando Alonso får ett eget eSport-lag](#)  
[F1-stjärnan startar FA Racing G2 tillsammans med Logitech](#)

# ZÜNDAPP

## 1953



### KS 601

MOTOR: 4-takts, 2-cyl. 597 cc. 28 hkr  
vid 4700 v. Kardandrift. Kr. 4.925:—



**Comfort** MOTOR: Encylindrig tvåtakts  
blockmotor. Cylindervolym 198 cc. Effekt  
8,7 hkr vid 4.250 varv/min. Bing dubbel-  
förgasare med separat luftreglage och kraftig  
luftrenare. Bakhjulsfjädring. Kr. 2.375:—

GENERALAGENT

**AB MOTORKRAFT**

REGERINGSGATAN 89 - STOCKHOLM C  
TEL. VÄXEL 23 24 90

**SLUT**