



*Ford Model B Pickup 1932*

- 1. Vad är det för fel på Volvo?**
- 2. Därför är Tesla värt mer än Toyota**
- 3. Provkörning av Volkswagen ID.3**
- 4. Elbilen får bensinmotor**
- 5. Nya polska projektet: En elbil för folket**
- 6. Så här ser det ut inifrån ett hjul när en bil kör**
- 7. Unik Volvo PV659 från 1936**
- 8. Inviger uppfarten då kommer fyra Koenigsegg**
- 9. Jaguar XJ - lyxig underhållning**
- 10. Försökspadda**

*Krönika***Alrik Söderlind**

CHEFREDAKTÖR, AUTO MOTOR &amp; SPORT

## 1. Alrik: Vad är det för fel på Volvo?

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-08-03, 09:22, uppdaterad 2020-08-03, 10:41

**"Volvo har gjort en makalös resa de senaste åren. Men så var det det här med kvalitet och hur nöjda ägarna är. Kanske det är dags att byta fokus", skriver vår chefredaktör.**



**Köper Svenska folket fel bilar?** Det är tyvärr en hel del som talar för det. Och det är inte jag som påstår det – utan ägarna!

Volvo har gjort en makalös resa under de senaste åren. Man har slagit försäljningsrekord på löpande band, ökat inkomsterna rejält tack vare mycket dyrare modeller, byggt fabriker i Kina och USA, utvecklat massvis med spännande ny teknik, vunnit mängder av priser för sina nya bilar som för första gången på allvar verkligen känns premium. De är dessutom väldigt snygga på både ut- och insida.

Testlaget har till och med blivit anklagat för att vara partiskt när Volvobilar vunnit tester på ett vis som Volvos bilar inte gjorde på – låt säga Fordtiden.

**Man har därtill varit både smarta, skickliga och modiga** när det gäller strategiska beslut och marknadsföring. Jag tänker på det framsynta och ekonomiskt briljanta draget att skippa motorer med fler än fyra cylindrar. Det har sparat mycket pengar och gett en känsla av att företaget hänger med i tiden – miljötänket – och vågar gå sin egen väg.

Utspelet om att man ska bli ledande när det gäller elektrifiering gav också väldigt mycket goodwill. Hastighetsbegränsningen på 180 km/h var kanske lite väl utstuderat och lär knappast höja försäljningen på kort sikt – men vem vet, kanske i det längre perspektivet. Konsekvent är det i alla fall, eftersom man har säkerhet och miljö som de viktigaste budskapen.

Avknoppningen med Polestar tror jag också blir en succé – ett renodlat elbilsföretag med vassare attityd ligger absolut i tiden.

**I Europa har Volvo stått emot coronafallet** bättre än de flesta tillverkare, med en minskning av försäljningen på i sammanhanget låga 27 procent. Visst förvandlades en vinst på 5,3 miljarder till en förlust på 1,3 miljarder under det första halvåret, men siffrorna måste vara ännu värre för Audi, BMW och Mercedes som alla tappat en bit över 30 procent och totalt har bilförsäljningen i Europa fallit med 38 procent. I Sverige har Volvo fyra bilar på tio i topp-listan, allt borde verkligen vara frid och fröjd.

Men så var det det här med kvalitet och ägarnöjdhet.

**Den senaste tiden har Volvo inte fått goda betyg** av det amerikanska undersökningsbolaget JD Power och man ligger ofta i botten i tveksamt sällskap med Tesla.

Men det blir mycket värre än så. I tidningens gigantiska databas med betyg på över 55.000 begagnade bilar skämmer Volvo ut sig. Poängen för tillförlitlighet och nöjdhet med köpet ligger i den absoluta botten.

När vi sammanställer testbetygen med vad ägarna anser hamnar de flesta Volvo-modellerna längst ner i listorna. Även storsäljande VW får dåliga ägarbetyg.

**XC90 är enligt ägarna den sämsta Volvon**, med orimligt mycket elektronikproblem. Över 65 procent har haft ett garantiärende och hälften rapporterar problem med just elektronik. Jämfört med snittbilen är det här nästan dubbelt så höga siffror. På den raka frågan om man med facit i hand skulle ha gjort om köpet sticker Volvo ut negativt.

De senaste årsmodellerna är klart bättre än de tidiga, men tyvärr är laddhybriderna långt ifrån skottsäkra. Jag har hört att man till en början sköt problemen framför sig, bytte till moduler med samma lösningar i stället för att en gång för alla fixa problemen. Kanske slog växtvärken till, det gick för snabbt och bristen på programmerare verkar vara monumental. Just nu jobbar massvis med inhyrda it-specialister från Indien hos Volvo.

**Nu har sparkraven slagit till**, och det kan man förstå med tanke på Covid-19-krisen. Ryktet säger att kinesiska ekonomer håller på att ta över, och det lär betyda hårdare styrning från Kina/Geely och tuffare tag. Är siktet inställt på en börsintroduktion lär man göra allt för att snabbt få fina siffror – men tyvärr förmodligen inte lägga stora pengar på högre driftkvalitet.

Lite orolig är jag också för att man inte hänger med i omställningen till elektrifierat.

**Kanske borde man flytta fokus** från "For life" till "For quality"? Nöjda kunder är livsviktigt.



## 2. Analys: Därför är Tesla värt mer än Toyota

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-07-02 kl 09:00, uppdaterad 2020-07-23 kl 17:24

Saker och ting är inte som de brukar vara i bilbranschen. Stora, etablerade biltillverkare sliter med trög tillväxt på börsen, samtidigt som Tesla i juni gick om Toyota som världens högst värderade biltillverkare. Hur kunde det hända?



**Coronakrisen har inneburit en kraftig smäll** för hela bilbranschen, vilket inte minst syns på börsnoteringarna. I slutet av februari, när det började bli tydligt att viruset skulle komma att få stora konsekvenser, störtade aktiekurserna.

De fortsatte sedan att rasa i värde tills olika stabiliseringsåtgärder gjorde att de började plana ut och återhämta sig i mitten av mars. Händelseförloppet är ungefär likadant oavsett om man tittar på Volkswagens, Toyotas eller Hondas aktie. Men återhämtningen går trögt för de stora, traditionella biltillverkarna.



*Mikael Wickelgren, forskare.*

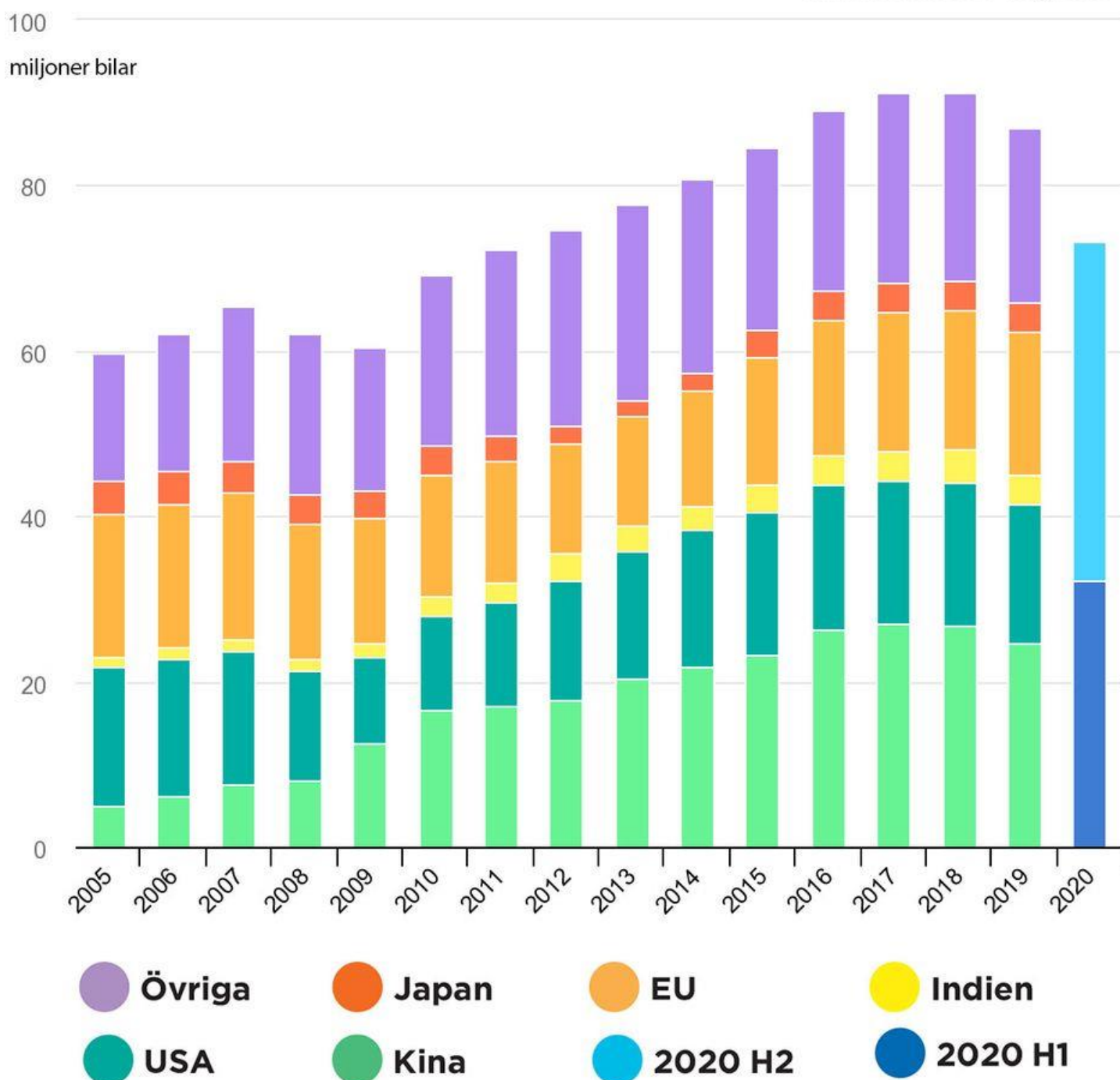
**Även om krisens effekter** har varit allvarliga är det ett faktum att utsikterna för bilindustrin sett dunkla ut under en längre tid. Den globala bilförsäljningen har varit på väg nedåt sedan 2018. Jättemarknader som USA och Tyskland verkar mättade och det diskuteras om att Peak Car – bilarnas guldålder – redan har passerat. Faktorer som ökad urbanisering och digitala delningstjänster för bilar har gjort att det inte är lika självklart för unga människor att ha egna bilar i dag.

Forskaren och branschexperten Mikael Wickelgren ser en framtid där de stora, traditionella biltillverkarna kommer att fortsätta tappa i lönsamhet, på grund av de stora investeringar som krävs av dem framöver.

– De konventionella biltillverkarna som är baserade i fossilteknik befinner sig i en brytningspunkt nu, säger han till auto motor & sport.

## Global bilförsäljning sedan 2005

Källa: Internationella energirådet



**Enligt honom är det tre trender** som dominerar bilbranschen just nu. Nollutsläppsbilar, självkörning och det som brukar kallas industri 4.0 – den fjärde industriella revolutionen där industri och tillverkning transformeras och automatiseras med hjälp av smart teknik och artificiell intelligens. Bilindustrin är mitt uppe i sin kanske största omställning någonsin.

– Det här kräver investeringar som driver upp utvecklingskostnaderna. De traditionella biltillverkarna vill dessutom hålla liv i sin fossilteknik så länge det går, vilket gör att de har utvecklingskostnader på flera fronter. Några utsikter för bättre lönsamhet finns inte i när-tid och vinsterna kommer att gå ned, säger Wickelgren.

En annan utmaning för branschen är att de flesta biltillverkare har en affärsmodell vars lönsamhet till stor del är beroende av eftermarknaden, alltså service, för att vara lönsam. Men eftersom elbilar inte behöver i närheten av lika mycket underhåll som en förbränningsmotoriserad bil kommer den modellen inte att fungera i framtiden.



*Tesla är nu värt mer än Toyota och Volkswagen trots att företaget ännu inte har redovisat en helårsvinst.*

### De fem högst värderade biltillverkarna

Här är de fem högst värderade biltillverkarna i världen, per den 1 juli 2020. Ett företags börsvärde beräknas genom att multiplicera alla företagets utestående aktier med det aktuella aktiepriset.

#### 1. Tesla

Börsvärde: 1 946,25 miljarder kr

Vinst 2019: -8,02 miljarder kr

Sålda bilar 2019: 367 500 st

#### 2. Toyota

Börsvärde: 1 586,69 miljarder kr

Vinst 2019: 177,28 miljarder kr

Sålda bilar 2019: 8 958 423 st

#### 3. Volkswagen:

Börsvärde: 727,96 miljarder kr

Vinst 2019: 201,62 miljarder kr

Sålda bilar 2019: 10 974 600 st

#### 4. Honda

Börsvärde: 402,09 miljarder kr

Vinst 2019: 39,46 miljarder kr

Sålda bilar 2019: 4 790 000 st

#### 5. Daimler

Börsvärde: 398,84 miljarder kr

Vinst 2019: 28,21 miljarder kr

Sålda bilar 2019: 3 300 000 st

*Källa: Yahoo Finance & biltillverkarna*

## Tesla

### Tesla Inc (TSLA)



Börsvärde i miljarder dollar den 1/7 2020. Källa: Ycharts.com

– **Det här är ett jättelikt problem.** Var ska de tjäna pengar? Det här är en enorm huvudvärk för både biltillverkare och återförsäljare, säger Wickelgren.

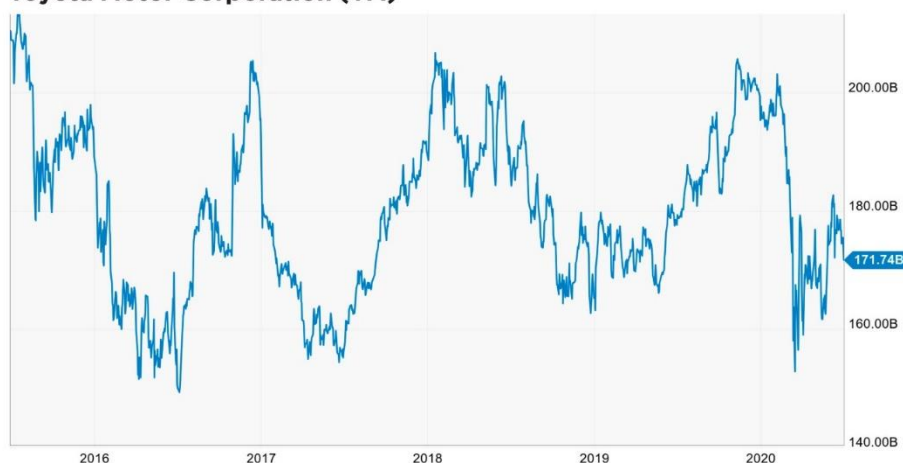
Biltillverkarnas aktiekurser talar för att inte heller investerarna ser några ökade vinstmöjligheter för de stora biltillverkarna i framtiden.

För Tesla, däremot, är historien en annan. Den lilla biltillverkaren från Kalifornien har i juni 2020 blivit världens högst värderade biltillverkare. För att sätta det i sitt sammanhang sålde Tesla 367 500 bilar under 2019 och redovisade en förlust på drygt åtta miljarder kronor.

Toyota sålde under samma år nästan 9 miljoner bilar – och tjänade 177 miljarder kronor. Volkswagen sålde ännu fler bilar under det året, nästan elva miljoner, men på börsen är den tyska giganten bara värd en dryg tredjedel så mycket som Tesla.

## Toyota

### Toyota Motor Corporation (TM)



Börsvärde i miljarder dollar den 1/7 2020. Källa: Ycharts.com

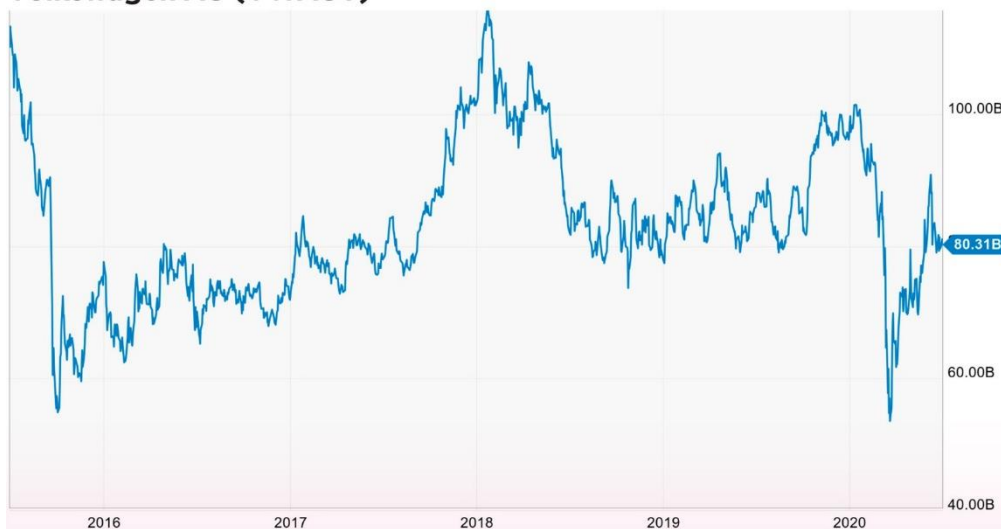
**Teslas höga värdering** kommer efter att företaget gjort en smått osannolik återhämtning på börsen efter att de, liksom de flesta andra biltillverkarna, befunnit sig i fritt fall mellan slutet av februari och mitten av mars. Men medan företag som Toyota och Volkswagen fortfarande ligger kvar på prisnivåer under det normala har Teslas värde dragit iväg som en raket. Den 1 juni slog de sin gamla rekordvärdering, och någon vecka senare körde de om Toyota.

Mikael Wickelgrens analys är att det här beror på att marknaden ser en potential i det som Tesla håller på med, alltså elbilar, teknik och mjukvara. En potential som de traditionella biltillverkarna, som fortfarande i huvudsak säljer fossildrivna bilar, saknar.

– Värderingen är inte helt utan grund, även om till och med Elon Musk har sagt att aktien är för dyr. Det finns omständigheter som underbygger att Tesla är värt mer än Toyota. De har inte den kvarnsten runt halsen som utvecklingskostnader för fossilteknik innebär, säger han.

## Volkswagen

### Volkswagen AG (VWAGY)



Börsvärde i miljarder dollar den 1/7 2020. Källa: Ycharts.com

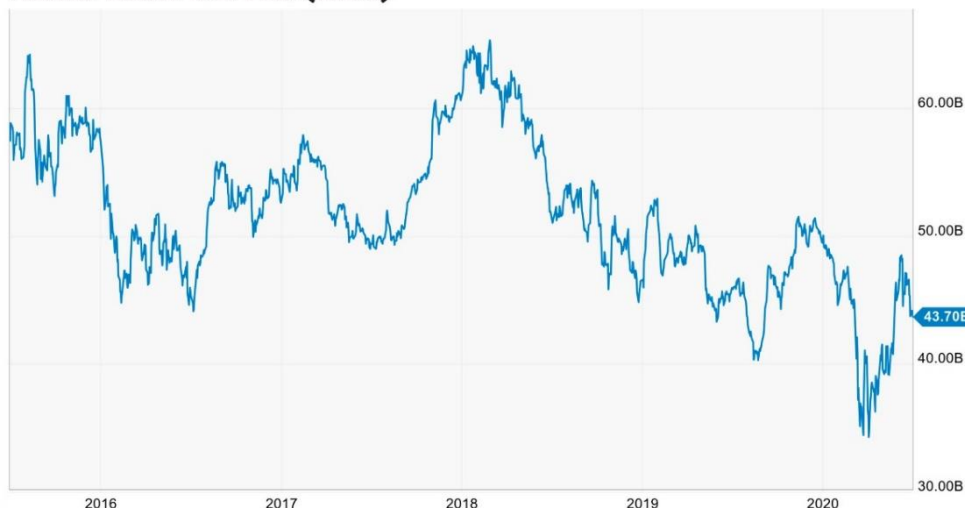
**Tesla skiljer sig också från mängden** genom att vara ett teknikföretag lika mycket som ett bilföretag. De bygger inte bara bilar. De bygger solpaneler, sina egna batterier, sina egna laddstationer, utvecklar sina egna autonoma system och skriver sin egen kod till mjukvaran. Enligt Mikael Wickelgren är det inte alls orimligt att de i framtiden slutar tillverka sina egna bilar för att bli underleverantörer i stället, om de inte överlever som biltillverkare.

– De identifierar sig inte som bilföretag. De skulle förmodligen gladeligen sälja mjukvara, styrsystem och batterier till andra i stället i så fall, säger han.

En annan faktor som gör att Tesla mer liknar ett teknikföretag än en biltillverkare är deras så kallade P/E-ratio, alltså förhållandet mellan börsvärde och vinst. Medan alla andra stora bilföretag har positiva P/E-värden, och alltså tjänar pengar åt sina aktieägare, gör Tesla inte det. Ännu.

## Honda

### Honda Motor Co. Ltd. (HMC)



Börsvärde i miljarder dollar den 1/7 2020. Källa: Ycharts.com

**Under hela företagets livstid har de aldrig redovisat en årlig vinst** (även om det andra kvartalet 2020 var det [fjärde i ordningen med svarta siffror](#)). Att börsvärdet trots det är så högt innebär att investerarna har förtroende för att de kommer att göra vinster i framtiden. Detta är ganska vanligt bland techföretag, men ovanligt i bilbranschen.

Själva varumärket, och vad folk associerar med det, har också stor betydelse för börsvärdet. Och även här har bilindustrin problem. Marknadsresearchföretaget Kantar publicerar varje år en lista över världens mest värdefulla varumärken, kallad Brandz Top 100. Varumärkena får en prislapp baserat dels på företagets börsvärde och dels på svar från en enkätundersökning som mäter kundernas attityd till dem.

På 2020 års lista ligger Toyota i topp bland biltillverkarna, före Mercedes, BMW och Tesla. Tesla har klättrat fyra placeringar sedan förra året, och är det enda märket i biltillverkarnas topp 10-lista som inte tappat i värde sedan förra mätningen. Det här beror enligt Brandz Kantars strategichef Graham Staplehurst på att konsumenternas intresse för bilar avtar.

## Daimler

### Daimler AG (DDAIF)



Börsvärde i miljarder dollar den 2/7 2020. Källa: Ycharts.com

– **Fordonssektorn har minskat i värde** sedan 2008 och har aldrig återhämtat sig. Den är väldigt annorlunda än andra branscher, säger han till tidningen Automotive News.

Enligt Staplehurst är eldrift och ny teknik avgörande för att väcka liv i konsumenternas intresse för bilar. Men den utvecklingen har störts av viruskrisen.

– 2020 skulle ha blivit året då alla pushade för elbilar, men så fick vi det här massiva avbrottet, säger han till tidningen. Han menar också att de företag som tydligt kommunicerar att de har ett fokus på elbilar, som Volvo och deras undermärke Polestar, ligger bäst till för att minska devalveringen av sina varumärken och i förlängningen få sina aktiekurser att vända uppåt. Budskapet är att företag som fortsätter investera i elbilar har störst chans att växa i framtiden.

### 3. Provkörning av Volkswagen ID.3

Jan-Erik Berggren

3 augusti 2020

Det är den viktigaste bilmodellen från Volkswagen sedan Golf presenterades 1974. Kanske är det den enskilt viktigaste bilnyheten i Europa de senaste tio åren. Och äntligen har vi fått köra den: nya Volkswagen ID.3.



Det presenteras ett 50-tal nya bilmodeller varje år – bara i Europa. Lägg sen till minst tre gånger så många nya karosser och en hel drös med nya drivlinor till fjolårets nyheter. Var tredje år ska alla de här nya bilarna och varianterna få en lättare ansiktslyftning och ibland ytterligare ett motoralternativ.

I den här floden av bilnyheter så dyker det då och då upp bilar som är viktiga på riktigt. Ibland förstår vi först senare betydelsen av en bil, som till exempel när [Tesla Model S presenterades 2008](#), och ibland har vi längtat och trånat efter att bara få se och känna, som till exempel när Volvo visade sin [nya XC90](#) på den nya plattformen.

Volkswagen ID.3 är allt det här och lite till. Det är en bilnyhet som vi redan på förhand förstår kommer att få stor betydelse för elbilens stora genombrott, framför allt hemma i Tyskland som ligger några år efter Sverige. Och vi har längtat, som vi har längtat, att få komma in bakom ratten och trycka på startknappen.

Jo, den har faktiskt en startknapp trots att det inte behövs. Marknadsavdelningen på VW tyckte att det var att gå lite för långt att plocka bort knappen som finns till höger på rattstången. Men den behövs inte då nyckeln väcker ID.3 till liv.



Interiören är ett mellanting mellan det öppna landskapet i till exempel [Tesla Model 3](#) och det mer instängda i såg [Polestar 2](#). 10-tumsskärmen mitt på instrumentbrädan påminner om den i [nya Golf](#), och jo, de små knapparna under skärmen är lika svåra som Golf. Instrumentbrädan sitter lågt och designen är lekfull som i en [Up!](#) Vill du inte peka dig fram på skärmen eller styra 5,3-tumsskärmen framför ratten med pekknapparna på ratten så kan du säga "Hello ID" och röststyrningen är aktiverad. Jag lyckades att få den att förstå "höj volymen" på svenska till och med, men under en period verkade ID.3 helt döv. Till vänster om ratten sitter ett mindre gäng knappar för olika ljus.

De korta överhängen, batteriet i golvet, elmotorn på bakaxeln och kylare i fronten ger innerutrymmen som i en mellankombi, till exempel VW:s egen [Passat](#). Mina 189 centimeter sitter väldigt bra på alla fem platser, inte minst tack vare bra takhöjd och ett helt platt baksäte. Med det 1,36 kvm stora panoramaglastaket blir det en verkligt ljus och öppen planlösning.

ID Light är en finurlig nyhet. Det är en led-slinga som löper under vindrutan och visar till exempel åt vilket håll jag ska svänga, i blått, hur batteriet laddas, i grönt och den kan varna föraren, i skrikande rött.

Väljer du utrustningsalternativet Plus får du ratt- och stolsvärme, fler USB-C-kontakter, 2-zons klimatanläggning och till och med värme i vindrutespolningen. Ett fint paket för svenska förhållanden.

Alla som kört en Volkswagen känner igen sig. ID.3 är behagligt förutsägbar och väldigt enkel att köra. Styrningen är följsam och avvägd. Det som skapar frågetecken är ett hoppig och stötig framvagn. Problemen finns inte på de släta fina tyska landsvägarna men så fort vägen blir sämre eller med lite längre gupp så börjar det att leva om. Det finns såväl 18- som 19- och 20-tumshjul till bilen och beteendet tyder på ett däck- och hjulproblem.



ID.3 niger lite fint vid stark acceleration och det påminner så härligt om den gamla bakhjulsdrivna tiden som nu är på väg tillbaka. Där flera konkurrenter gått för snabbast möjliga acceleration har Volkswagen en lite mer återhållsam respons i både gas och bromspedal. Tack för det, för därmed slipper jag den där svävande känslan som gör mig lätt åksjuk.

Hela ID.3-familjen har ett effektuttag från elmotorn på 150 kW, eller 201 hästkrafter. Det kommer en drivlina med en effekt på 143 hästkrafter, i alla fall till ID.3 med 45 respektive 58 kWh. Hela motorpaketet väger bara 90 kg.

Energiåtervinning är en viktig funktion för alla elbilar och Volkswagen har valt två lägen, Drive och Brake. I Drive är det energiåtervinning först när bilen bromsas men i Brake bromsas bilen med 0,3 g och ner till nästan helt stillastående. Det är inte lika kännbart som [Nissans e-pedal](#) men det ger heller inte samma ryckiga körning. En effektiv återvinning och motorbroms har fått VW att välja trumbromsar bak. Fram sitter mer konventionella ventilerade skivor på 330 mm. Växelspaken sitter lite gömd bakom ratten till höger och är svår att manövrera.

Vi kör på kurviga och tyska landsvägar där ID.3 är stabil och utan överraskningar. I Sport Plus-paketet, som i Sverige ingår i utrustningsalternativet Max ingår adaptivt chassi där körlägena Eco, Comfort och Individual påverkar stöddämpning, respons från elmotorn och styrning. I Sport Plus ingår också progressiv styrning. Med adaptiva dämpare och differentialen i samverkan ska ID.3 bli väldigt rollstabil i kurvorna. Men det får vi testa när de fullutrustade modellerna kommer till Sverige. Redan nu vänder ID.3 snabbt och styrningen är en av bilens styrkor.

Mycket av exteriördesignen präglas av olika detaljer för att håller nere luftmotståndet. Med en koefficient på 0,27 ska ID.3 spara energi så långt det är möjligt. De platta fälgarna är ett exempel och varje liten detalj på bilen handlar om att minska motståndet och få luften att släppa taget. Det är av den anledningen som VW valt bort möjligheten att ha rails, takräcke och därmed takbox.



Det skulle påverka för mycket. I stället finns en dragkrok för cykelhållare och väskor som har en maximal lastvikt på 55 kg. Led-lampor fram och bak, där blinkersen kan svepa inifrån och ut och där bromsljusen bildar ett tydligt X, ska också bidra till designen och få ID.3 att ge ett vänligt intryck. Totalt finns sex olika färger att välja på men det är överlag nedtonat. Inget i ID.3:s design stör eller säger emot. Vissa tycker att det är tråkigt men det här är en bil som VW tänker sälja till massorna, den ska inte sticka ut för mycket.

ID.3 är också den första bilen med ett nyutvecklat operativsystem döpt till vw.os. Systemet använder Automotive Cloud som baseras på Microsofts molntjänst Azure. VW och Microsoft har tillsammans utvecklat tekniken som är en plattform för all kommunikation till och från bilen via internet. Volkswagen har haft [stora mjukvaruproblem](#) på de ID.3-bilar som byggts under vintern och våren men ingen vet om det beror på Automotive Cloud eller på något mer lokalt i bilen. Under en period tvingades VW parkera färdigbyggda bilar i väntan på ny mjukvara. Programvaran använder två kraftfulla datorer (In Car Application Servers), som sköter om all teknik och all kommunikation i bilen. Datorerna tillåter också uppdateringar över internet och all kontakt med en app i din smartphone. App Connect och en del av tekniken för information med hjälp förstärkt verklighet på vindrutan har försenats och bilar levereras just nu utan den mjukvaran men med löfte från VW att den kommer senare.

Det räckte heller inte med att utveckla en mängd nya tekniker till bilen. För att ytterligare sätta press på organisationen byggde VW om sin fabrik i Zwickau för att framför allt minska klimatavtrycket av produktionen av ID-bilarna. VW tvingade batterileverantören LG Chem att använda grön el i sin fabrik då produktionen av batteriet står för 43 procent av en elbils klimatavtryck i produktionsledet. Volkswagen började bygga de första ID.3-bilarna i Zwickau i september förra året och serieproduktionen började i november. Det egna dotterbolaget Volkswagen Kraftwerks levererar grön el till fabriken och produktionen klimatkompenseras dessutom. LG Chem använder sin batterifabrik i Polen för att bygga ID-batterierna och precis som andra tillverkare är de inte öppna med exakt varifrån de hämtar de viktiga metallerna till cellproduktionen.



ID.3-bilarna med det minsta batteriet, på 45 kWh har en maximal laddkapacitet på 50 kW. Men det mellanstora batteriet – som är merparten av försäljningen i dag – kan snabbaddas med 100 kW. Senare har VW lovat maximalt 125 kW på alla modeller, det är också standard på modellerna med det största batteriet. Laddkapaciteten är en av de saker som ska kunna uppdateras över internet.

Hela batteripaketet är 14 centimeter högt och 145 centimeter brett. Det mellanstora batteriet är 144 centimeter och det största 182 centimeter långt. Mellanstora har nio moduler och det större 12, det större batteriet väger 495 kg vilket betyder att VW lyckats gå under tumregeln på 7 kg per kWh batteri.

Batteriet är vätskekyllt men kan också värmas med samma vätska. Rätt temperatur på batteripaketet är viktigt för livslängden och laddkapaciteten. VW lovar minst 70 procents prestanda från batteriet efter 8 år eller 16 000 mil.

Volkswagen har döpt hela assistanssystemet till IQ.Drive där filkörningsassistent, autobroms för andra trafikanter på vägen och även vid sväng, hjälp att styra runt hinder och bromshjälp vid parkering. Vid provkörningen lever filkörningsassistenten sitt eget liv och vingelvarnar trots att jag sitter med båda händerna på ratten och styr spikrakt fram. Det händer kanske 50 gånger under vår provkörning. Kanske är även det här ett av [mjukvaru-problemen som VW brottas med](#).

Standard är också Eco Assistance där bilen säger till föraren när det är dags att släppa på gasen inför kurvor eller korsningar. Eco Assistance arbetar tillsammans med navigatören och optimerar förbrukningen.

Men det finns förstås ytterligare tillval. Paketet Assist System innehåller bland annat att bilen stänger rutor och drar åt bälten vid en eventuell kollision.



Det finns en nivå till på assistanspaket, ett Assist System Plus. Där finns framför allt tekniken för att göra ID.3 lite mer självkörande där filkörningsassistenten också styra in bilen i körfältet. Där finns också den adaptiva farthållaren. De lite mer avancerade hjälpsystemen i Assist System Plus kallas Travel Assist och det finns ett Emergency Assist som ska stanna bilen helt och helst köra till väggkanten om något händer så att föraren inte kan köra bilen.

Den tysk-ungerske musikproducenten Leslie Mandoki fick uppdraget att [skapa det ljud som ID.3 ger ifrån sig](#) när jag kör långsammare än 20 km/tim, VW:s ljud är igång till cirka 30 km/h. Enligt EU-regler som infördes i september 2019 [måste alla elbilar låta i låga farter](#). EU-kravet kallas Acoustic Vehicle Alerting System och varje tillverkare har fått ett unikt ljud. Du ska alltså kunna höra om det är en elbil från [Kia](#) eller Volkswagen som kommer smygande i parkeringsgaraget. Ljudet är subtilt och försiktigt.

Så tyst har aldrig en så här viktig bilnyhet lämnat parkeringen i Wolfsburg.





### Det här är nytt!

**Eget namn.** Volkswagen väljer att byta namnstrategi för elbilarna som alla heter något med ID.

**Egen plattform.** Modular Electric Drive Kit blir enligt Volkswagen förkortningen MEB.

**Egen fabrik.** Volkswagen har byggt om sin gamla fabrik i Zwickau där den sista bilen med förbränningsmotor byggdes i juni i år. Här ska bara elbilar byggas i framtiden.





## Volkswagen ID.3 1st Plus

**Pris:** 471 900 kronor.

**Motor:** El. borstlös likströmsmotor. Max effekt 201 hk (150 kW), max vridmoment 310 Nm, batterityp litiumjon, 62 kWh brutto, 58 kWh netto. Snabbladdning 100 kW.

**Kraftöverföring:** Motor bak, bakhjulsdrift. 1-växlade reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** (PREL) Krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,2 m.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram, trumbromsar bak. Antisladdsystem.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 215/50 R19.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 277, längd 426, bredd 181, höjd 157, spårvidd f/b i.u. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 1 869 kg, maxlast 541 kg, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 385-1 267 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 7,3 s, toppfart 160 km/h.

**Bränsleförbrukning (WLTP):** 17,1 kWh per tio mil. Räckvidd 34 mil.

**Garantier:** Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år, Batteri 8 år/16 000 mil.

**Skatt:** 360 kronor per år.

## Rivaler



### Tesla Model Y

Teslas lilla SUV ska klara drygt 50 mil på en laddning och modellen är ett större hot mot de etablerade biltillverkarna än Model 3.

Pris: från 634 000 kronor.



### Polestar 2

Volvos premiummärke Polestar har redan rullat fram sin första elbil. PS2 är också den första bilen med nytt operativsystem från Google. Något högre elförbrukning än ID.3.

Pris: 659 000 kronor.



### Volkswagen ID.3 1st Plus provkörning 30 bilder



#### 4. Mazdas märkliga besked: Elbilen får bensinmotor

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-08-03, 15:50

Och det handlar inte om en räckviddsförlängare.



*Mazda MX-30 har självmordsbakhöjare, precis som exempelvis BMW i3.*

**Mazdas elbil, MX-30**, får något överraskande ett förbränningsmotor alternativ vid sidan av ren eldrift. Det handlar alltså inte om den räckviddsförlängande [wankelmotorn som vi har rapporterat om](#), utan om ett helt eget motoralternativ.

Enligt [autoevolution](#) får e SkyActive G, som mildhybriden skall heta, samma motor som i syskonet CX-30. Det handlar om en 2-liters bensinmotor på 150 hästar och 213 Nm. Mildhybridsystemet är inte på 48-volt likt många andra mildhybridsystem, utan startmotor/-generatoren lagrar ström i en 24-voltsbatteri.

**Elbilen Mazda MX-30** har ett batteri på 35,5 kWh och en WLTP-räckvidd på ganska beskedliga 21 mil. Elmotorn sitter monterad på framaxeln och producerar 145 hästar och 265 Nm.

Elversionen av MX-30 kostar från 347.900 kronor.

[Mazdachefen: Vår elbil blir ingen folkbil – det lämnar vi åt Volkswagen](#)

[Mazdas elbil MX-30 är här – så mycket kostar den](#)



Patrik Lundin



## 5. Nya polska projektet: En elbil för folket

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-08-04, 12:06

Polens nya elbilmärke Izera lovar att lansera sin första modell om tre år.



Även om Polen är en av Europas största bilproducenter har de inget eget bilmärke att visa upp. Men det kan det bli ändring på nu, med det nya bilmärket Izera.

Märket har döpts efter en bergskedja i sydvästra Polen och är skapat av Electromobility Poland – ett samarbete mellan fyra polska energibolag och den polska staten. I början av augusti gjorde de entré med två prototypmodeller – en suv kallad Z100, och en halvkom-bimodell kallad T100.

**Målet är att** bilarna ska gå i produktion redan 2023. Specifikationerna som utlovas är konkurrenskraftiga, om än inte revolutionerande. Räckvidden ska bli uppåt 400 km, 0–100 km/h ska gå på under 8 sekunder och snabbladdning från 0–80 procent ska kunna avverkas på en halvtimme.

Modern teknik utlovas också. Bilarna ska få appstyrning, kollisionsvarning, trafikskyltingenkänning med mera.

Även om Izera är polskt och ambitionen var att använda så mycket inhemska komponenter som möjligt verkar det som att man tar in en hel del hjälp från grannländerna. Designen är signerad italienska Torino design, tillsammans med den polska bildesignern Tadeusz Jelec som länge har jobbat på Jaguar.

Även plattformen kommer enligt uppgift att hämtas utifrån, möjligtvis från antingen Volkswagen, Toyota eller Hyundai som redan har färdigutvecklade arkitekturer för elbilar, [skriver Electrifycar.com](https://www.electrifycar.com/).



**De två modellerna** är inte tänkta att vara några lyxprodukter, utan prisvärda elbilar anpassade efter den polska befolkningens förväntningar. Ägarkostnaden ska vara lägre än för en jämförbar förbränningsmotoriserad bil. Ambitionen är att IZera-bilarna även ska säljas i andra europeiska länder. Tiden får utvisa hur det går för dem.



[+57 BILDER](#)



**Magnus Kvandal**



## 6. Så här ser det ut inifrån ett hjul när en bil kör

AV BOBBY GREEN 2020-08-03 KL 15:40

Kamera monterad på fälgen under gummit



**FILM:** <https://youtu.be/rILyBq7Zjel>

Om du alltid har undrat hur fälgen ser gummit som omsluter den när en bil är ute och kör är denna video för dig. Warped Perception monterade helt enkelt en liten kamera på insidan och kunde därefter visa upp för oss hur det hela ser ut. Rätt ballt faktiskt.



## 7. Unik Volvo PV659 från 1936

Publicerad 31 juli, 2020

Youtube-kanalen [Motornörd](#) har träffat Rune som ägnat 37 år att renovera denna unika Volvo PV659. Det byggdes endast 170 exemplar av Volvo PV659 och denna är den enda körbara som finns kvar i Sverige



**FILM:** <https://youtu.be/14hZtCEN5gA>



## 8. Inviger uppfarten då kommer fyra Koenigsegg

Redaktören bytbil 2020-08-04

Svenske Youtubestjärnan: "Det här mycket svensk kraft"



**FILMER:** <https://youtu.be/HvJlhKaVyzA>

<https://youtu.be/swMqQUo9iRM>

<https://youtu.be/swMqQUo9iRM>

Jon Olsson ville superbils-inviga sin nya uppfart. Då kom en viss biltillverkare från Ängelholm på besök. Med sig hade de fyra Koenigsegg: En Regera, en Jesko, en Regera och en Jesko Absolut.

– Detta är den bil på planeten som jag vill ha allra mest. Det är inte ens en tävling, säger Jon Olsson om en av bilarna.

På Youtube är den svenske skidåkaren, influencern tillika bilentusiasten Jon Olsson en stor stjärna. 37-åringen har 1,5 miljoner följare på sin Youtube-kanal, i vilken han delar med sig av sitt alldagliga liv.

Eller ja, särskilt alldagligt är det inte. Hans senaste två avsnitt är tydliga exempel på det.

Nyligen har Jon Olsson byggt om uppfarten till sitt lyxhus på Marbella. Han ville förstås att lågt byggda superbilar ska kunna nå hans nyrenoverade garage. Och vad passar då bättre än att låta en svensk superbil inviga den? Jo, att låta fyra svenska superbilar komma på besök samtidigt.

I en tredelad serie på hans kanal får först en [Koenigsegg Regera köra ner för backen](#) och inviga den nya uppfarten. De pratar om bilens färdigheter och Olsson har bara varma ord att säga om Christian von Koenisegg.

En Koenigsegg Regera blev den första superbilen på Jon Olssons nya uppfart.

– Det är vad jag älskar med Christian och Koenigsegg. De är inte rädda för att göra svåra saker. För det enda sättet att göra saker bättre är att ta sig an utmaningar, säger Jon Olsson i videon.

Han bekräftar sedan att den nya infarten faktiskt fungerar för superbilar, och tillägger:

– Och det coola är att när vi pratade om att testa uppfarten så sa Koenigsegg att ”vi har faktiskt har några fler leksaker”. Men det hade blivit lite trångt på uppfarten, så vi har placerat dem längre ner på gatan. Jag tycker att vi ska gå dit och kolla. Jag har sett på många bilder på dem, men jag har inte sett dessa bilar i verkligheten, säger Olsson.

[I det andra avsnittet](#) (i videospelaren ovan) får Olsson och hans entourage också komma i kontakt med en Koenigsegg Jesko, en Regera och en Jesko Absolut. Tillsammans med Regeran är dessa fyra bilar värda någonstans mellan 80 och 100 miljoner kronor – om man skulle köpa dem nya, det vill säga. På andrahandsmarknaden går de för ännu mer.

**Jon Olssons första ord** när han får se de tre andra vrålåken är:

– Det här är mycket svensk kraft. Det är inte ofta man ser en kollektion så här stark.

Man kan nog inte direkt anklaga Jon Olsson för att överdriva heller.

Koenigsegg Regera, med sina 1500 hästkrafter, är världsrekordhållaren på 0-400 km/h. Banbilen Koenigsegg Jesko, som är döpt efter Christian von Koenigseggs far, har en 5.0-liters dubbelturbo V8 som producerar 1280 hästkrafter på bensin och 1600 hästar på E85. Dess syskon Jesko Absolut är ännu värre. På Koenigseggs hemsida står det att denna modell är ”den snabbaste Koenigsegg som någonsin gjort och bolaget kommer aldrig sträva efter att bygga en snabbare serieproducerad vägbil – någonsin”. Toppfarten ska ligga en bra bit över 530 km/h.

Koenigsegg Gemera, Jesko Absolut och Jesko.

**Sist men inte minst** står det en Koenigsegg Gemera på gatan. Det är deras första fyrsitsiga bil som ska tillverkas i 400 exemplar. Bilen gör 0-100 km/h på smått otroliga 1,9 sekunder och toppfarten på 400 km/h gör den på 20 sekunder. Den har en kombinerad effekt på 1700 hk från tre elmotorer och en liten trecylindrig motor. Och den har åtta kopphållare som kan temperaturregleras. Prislappen ligger på 18,24 miljoner kronor.

Så, vilken av dessa fyra monster väljer Jon Olsson? Det visar sig vara den sistnämnda. Han är ju numera småbarnsfar till sonen Leon.

– Detta är inte bra för mig att se. Jag kan definitivt se mig själv i denna med Leon i baksätet. Det är en bra bil. Perfekt familjebil, säger han.

När han sätter sig i baksätet och sträcker ut benen i den rymliga kabinen säger han med ett leende att denna bil, Koenigsegg Gemera, är hans nya favoritbil.

– Bra gjort, Koenigsegg. Detta är den bil på planeten som jag vill ha allra mest. Det är inte ens en tävling.

Ett tredje avsnitt väntar i hans serie om superbilarna. Det återstår att se om det då nalkas en åktur – med mycket svensk kraft.

## Relaterade artiklar

[Koenigsegg dundrar ut den nya modellen Gemera](#)

[Top Gear kollar in Koenigsegg Gemera](#)

[RykteKoenigsegg har råbarkad banbil på gång](#)

## 9. Jaguar XJ - lyxig underhållning

Publicerad: 2020-02-25 kl 07:04

**Text: Robert Lagerström**

Jaguar XJ är en bekväm och underhållande bil som känns mindre än vad den är. Den är hyfsat snabb också! XJR gör noll till 100 km / h på drygt fem sekunder. Den sjunde generationen är troligtvis den sista med det klassiska XJ-utseendet - en bil som nu börjar komma ned i pris.



Jaguar var känt som ett mossigt bilmärke. Till råga på allt var produktionen ineffektiv, kvalitet undermålig och lönsamheten dålig. Kort sagt såg det mörkt ut för den brittiska tillverkaren under 1960-talet.

Men snart skulle man skåda ljuset! Den räddande ängeln kom i form av XJ6, och ståtlig sedan som lanserades under hösten 1968. Motorjournalisterna blev alldeles till sig över den moderna och vackra bilen och som över en natt var Jaguars tråkstämpel borta. Första gången i dess historia fick tvåskift införas för att möta efterfrågan.

Namnet XJ stod för Experimental Jaguar, vilket bilen kallades under utvecklingen. Och fler XJ skulle det bli. Efter ett par modeller med V12: en från E-Type presentatörer och ny serie 1973. Då var dock företagets grundare, sir William Lyons, inte längre delaktig i arbetet.

Kampen mot tyskarna

Tiden gick och XJ levde vidare. Runt millennieskiftet började bilen docka kännas omodern. Pris med sina (tyska) konkurrenter, och det var dags för en uppdatering. Resultatet blev en vagn med internbeteckningen X350, den sjunde generationens XJ, som visades upp i Paris under hösten 2002. Vid det laget hade det byggnader cirka 800.000 bilar i serien.



Trots att ekipaget såg ut ungefär som tidigare var det kraftigt omstöpt. En stor teknisk nyhet var den självbärande aluminiumkarossen. Den bestod av hopfogade sektioner, medan vissa interiördetaljer var tillverkade av superlätt magnesium. Detta gjorde XJ: n runt 200 kilo lättare än föregångaren.

Nu klockade den på cirka 1.600 kilo, en storartad siffra för en premiumbil som samtidigt hade gjorts större. Den var nämligen sju centimeter längre samt både högre och bredare, vilket gjorde kupén betydligt rymligare. Även bagageutrymmet hade ökats, med hela 25 procent, delvis genom och flyttad bensintank.

Både förare och passagerare satt bekvämare i den nya vagnen. Som grädde på moset hade samtliga medlemmar i X350-familjen utrustade med datorstyrd stötdämpning med luftfjädring, från tyska Wabco. Systemet reagerar på information om vägstandard, körstil och hastighet och ställer i sig automatiskt. Jag låga farter mjuknar fjädringen och när det går undan styvas den upp, samtidigt som karossen sänks 15 millimeter för att ge och förbättrad stabilitet.

#### V8 på topp

Från början har tre olika kraftkällor att välja mellan. XJ6-modellerna hade en bensindriven treliter V6, som även användes i andra Jaguar-bilar. Den gav 240 hästar och ett vrid på 293 newtonmeter. Nästa steg var XJ8-syskonens nya V8 på 3,5 liter, vilken var god för 260 hästkrafter och 380 newtonmeter. Samtliga bilar i serien hade samma fina sexstegade automatlåda från tyska ZF.

Överst på skalan tronade en V8 på 4,2 liter, som jag modellerar som SE och Sovereign klämde ur sig 298 hästar och 420 newtonmeter. Men det fanns större krafter än så! XJR och Super V-8 hade samma spis, men genom överladdning skrämdes göra upp till 396 viliga hästkrafter samt 553 Nm. Det innebär att 0 till 100 km / h kunde avverkas på 5,3 sekunder, drygt tre sekunder snabbare än trelitaren.

#### Citatet

”Nya Jaguar XJR tar framgångsrikt upp kampen med de tyska lyxbilarna.” - Bilsport nr 13/2007

Som sig bör är interiören i X350 sober. Vissa skulle kalla den för gubbig, med träpaneler och en gammaldags formgivning med runda analoga mätare. Men utrustningsnivån är hög och beroende på modell finns finesser som parkeringshjälp, urkopplingsbart antisladdsystem, adaptiv farthållare och eluppvärmd fram- och bakruta. En kul detalj är elektroniskt justerbara pedaler som standard.



**BRITTISK ELEGANS.** X350 har en prydlig och lite gammalmodig design med trädetaljer. I X358 växte stolarna samtidigt som en modernare interiör fanns att tillgå. Standardutrustningen är generös även om bilen har en pekskärm i stället för ett hi-tech-system. Minus för plastiga dörrhandtag och askfat.





**BETYDLIGT RYMLIGARE.** Jämfört med föregångaren växte X350 med sju centimeter på både längden och höjden, samt är kön centimeter bredare. Detta tillsammans med en flyttad bränsletank ökade bagageutrymmet till 470 liter, inte så mycket mindre än Mercedes S-klass.

Trots att bilen var rymligare än föregångaren fanns det kunder som ville ha ännu mer plats. Därför erbjöds förlängda versioner av X350. Dessa hade en 125 millimeter längre hjulbas, vilket gjorde att ekipaget blev torrt 5,2 meter långt.

#### Ansiktslyftning 2007

Efter torrt två år på ekonomiskt sätt de tre drivkällorna sällskap av en fjärde. AJD-V6 var XJ-seriens första diesel och en spis på 2,7 liter som hade byggts av Ford tillsammans med Peugeot-koncernen. Den hade dubbelturbo och levererade 205 hästkrafter samt 435 newtonmeter.

Lagom till 2007 försvann V8: en på 3,5 liter. Då genomgick X350 även en ansiktslyftning, som resultatade i beteckningen X358. Detta innebär bland annat en grill och kofångare, spoiler på bakluckan och ventilationsöppningar på bilens sidor. Den allra lyxigaste modellen var Super V-8 när den såldes under namnet Daimler.

Att köra en XJ är en trevlig upplevelse. Inne i bilen är det tyst och bekvämt, och betydligt hemtrevligare miljö än tyskarnas kliniska perfektionism. Tack vare den fina fjädringen och den styva aluminiumkarossen är vägegenskaperna högklassiga. Bilen kan pressas hårt i kurvor utan att knota och överlag känna den mycket mindre än vad den är. Den enda nackdelen är en okänslig styrning.

Till årsmodell 2010 ersattes X358 av den åttonde generationens XJ. Den hade ett betydligt mer modernt och alldagligt utseende, sålde halvdant och slutade tillverkas i somras. Nästa generation byggs på en ny plattform och ska bli eldriven.

Troligtvis blev XJ X350 och X358 den sista serien med den klassiska Jaguar-looken - den där charmiga och gentlemannamässigt brittiska.

## SNABBA FAKTA

## Jaguar XJR 2007

<b>Kaross:</b>	4-dörrars, 5-sitsig sedan.
<b>Motor:</b>	V8, kompressor, 4.196 cc.
<b>Max effekt:</b>	396 hk / 6.100 rpm.
<b>Max vridmoment:</b>	553 Nm / 3.500 rpm.
<b>Sändning:</b>	Bakhjulsdrift, 6-växlad automat.
<b>0-100 km / h:</b>	Ca 5,3 sekunder.
<b>Toppfart:</b>	250 km / h.
<b>Förbrukning:</b>	12,3 l / 100 km.
<b>Nypris:</b>	926.000 kr.

## TIDSLINJE

- 1968** XJ skakar liv i Jaguar och blir en framgång.
- 2002** Nyheten X350 premiärvisas i Paris under hösten.
- 2005** XJ-seriens första diesel, AJD-V6, får premiär.
- 2007** X350 får en ansiktslyftning och förvandlas till X358.
- 2009** Den sjunde generationen av XJ går i graven.
- 2010** XJ X351 är en nyhet med ett mindre särpräglat utseende.
- 2020** Nästa generation byggs på en ny plattform och ska bli eldriven.



*Första XJ-serien kom 1968.*



*Första dieseln i en XJ kom 2005.*



*Ansiktslyftet 2007 kallades internt X358.*



*År 2010 presenterades nya generationen XJ (X351).*

#### **PROBLEM**

**Rost.** Tack vare att karossen och bottenplattan är tillverkade i aluminiumsuger man mycket rost. Men det finns förstås annat som kan ta stryk. Fram- och bakvagnsramen är av stål, liksom broms- och bränslerör. Bara bromsrören rostas ganska lätt.

**Motorstrul.** Motorerna är robusta och tillförlitliga men kan dricka mycket olja. Samtidigt är det rätt vanligt med glapp baktill på grund av slitage i triangellänkarnas bussningar. När det finns återkallelser har parkeringsbromsen krånglat på årsmodell 2003. För samma år och året där återkalladerna XJ för ett läckande bränslefilter, och 2004 hade vissa problem med växellådan.

**Ryckig gång.** När man startar med kall motor och ligger i 50-60 km / h kan bilen gå ryckigt. Det är dock inte spisen som krånglar, utan automatlådan som har svårt att bestämma sig för att växla eller inte. Detta kan ofta avhjälpas via en omprogrammering.

---

#### **VÄRT ATT VETA**

**Elegant.** Hatt, tweedkostym och paraply med trähandtag? Nej, den looken måste man inte ha för att köra en XJ. Män visst utstrålarbil och brittisk elegans, som inte faller alla jag smaken. Vi andra älskar designen. Det är elegant, skapar egensinne och ser så att ekipaget inte ser ut som alla andra bilar på vägen.

**Underhållande.** Den sjunde generationen av XJ är ett steg framåt. Trots det präktiga brittiska utseendet är bilen smidig och rapp, jag synnerhet XJR och Super V-8 som är oväntat snabba. XJ är även välutrustad och de dyrare modellerna fullproppade med finesser.

**Behändig.** Jag stadstrafik är XJ lätthanterlig, utom kanske när det finns parkering. Ute på större vägar flyterbil fram, tyst och värdigt, och känns aldrig lika stor som den faktiskt är. Vikten är ganska låg och kurviga sektioner i höga hastigheter är inga som första problemet.



**FYRA SPISAR.** Även 3-litersexan är hyfsat livlig och rolig att köra. Den är ungefär lika rapp som diesel på 2,7 liter (bilden). Snabbast är förstås den kompressormatade V8: en på 4,2 liter och 396 hästar. Och då går det undan för att vara en premiumbil på torrt fem meter.

#### MOTORALTERNATIV

**2003-2006** 3,5 V8, 260 hk 380 Nm

**2003-2009** 3,0 V6, 240 hk 293 Nm

**2003-2009** 4,2 V8, 298 hk 420 Nm

**2003-2009** 4,2 V8, 396 hk 553 Nm

**2005-2009** 2,7 V6 TDVI (diesel), 205 hk 435 Nm

#### UPPGRADERINGAR

Även en brittisk gentleman kan bli kvickare. Många som vill ha lite bättre prestanda väljer elektronisk motoroptimering som beroende på motoralternativ kan ge upp till 70 hk extra.

#### PRIS

XJ av generationen sju börjar bli till åren, vilket betyder att priset så sakteliga sjunker. Men det är ont om objekt på svenska begagnatmarknaden, varför man kanske nya vända blicken mot Tyskland, eller till och med USA. De sista årsmodellerna är väldigt eftertraktade och sådana lågmilare är på väg att bli samlarbilar.

Minst kostar förstås äldre ekipage med många mil på mätaren. Insteget är XJ6, med V6: en på tre liter, som går på runt 90.000 kronor. En nyare XJR med att få mil på mästarna ligger runt det tredubbla.

## ALTERNATIVEN

**Audi A8** Den andra generationen av den välkända premiummodellen har en V8 på 4,2 liter och 330 hästar. Bilen är sportig, modern och högklassig.

**BMW 7-serie** En sportig och smidig lyxbil. 745i är körglad och kör av en V8 på 4,4 liter, som kan ge 325 hästar och 447 newtonmeter.



*Audi A8*



*BMW 7-serie*

## JAG KORTHET

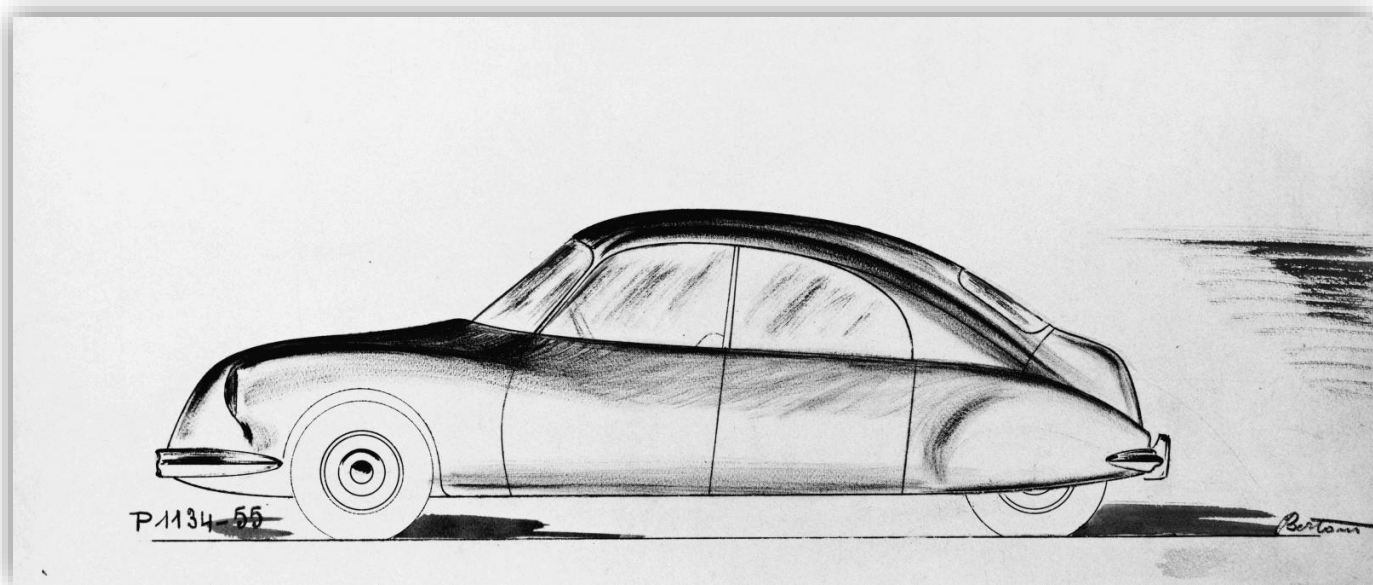
- + Smidig, bra väghållning
- + Bekväm och tyst kupé
- + Mycket välutrustad
- Lite okänslig styrning
- En look som inte lockar alla
- Vissa billiga interiördetaljer

## 10. Försökspadda

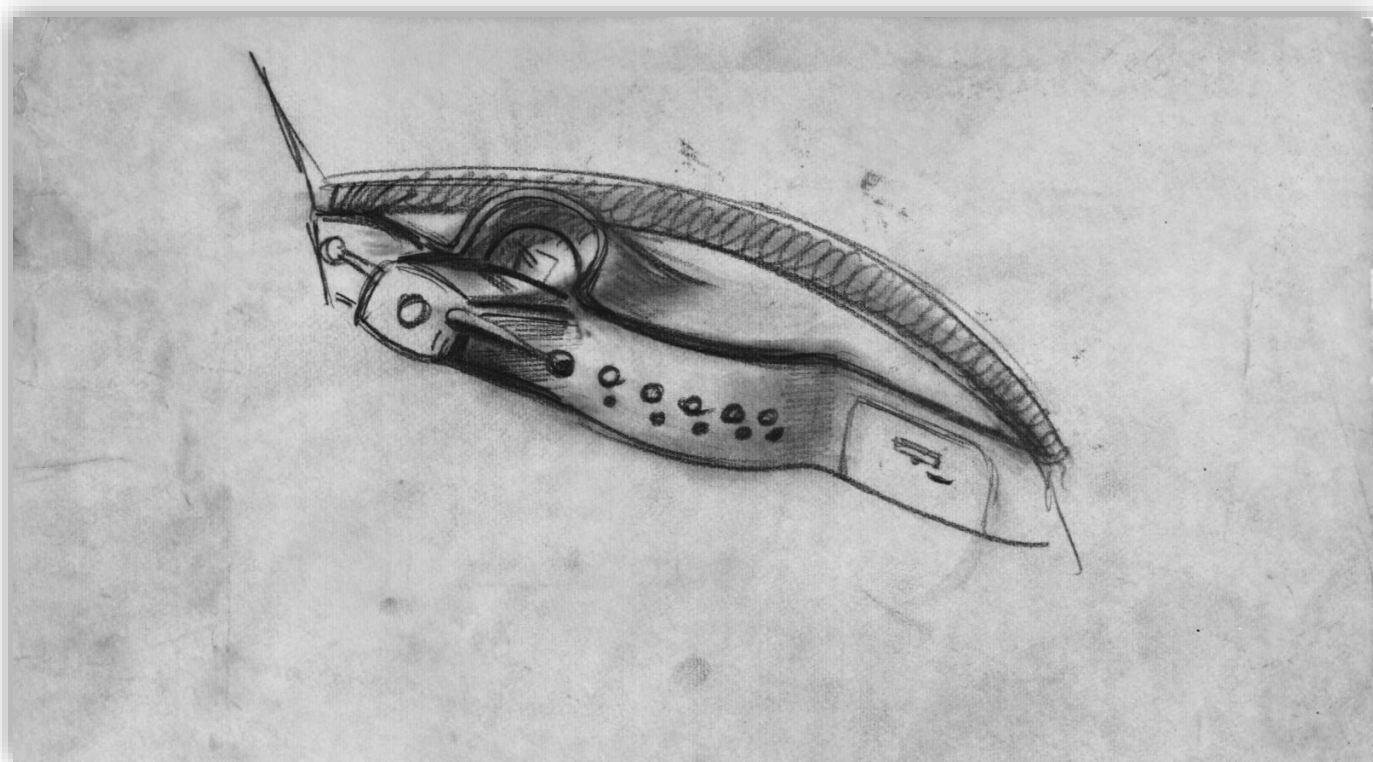
Publicerad 2020-08-03 7:00

Text Mårten Carlsson

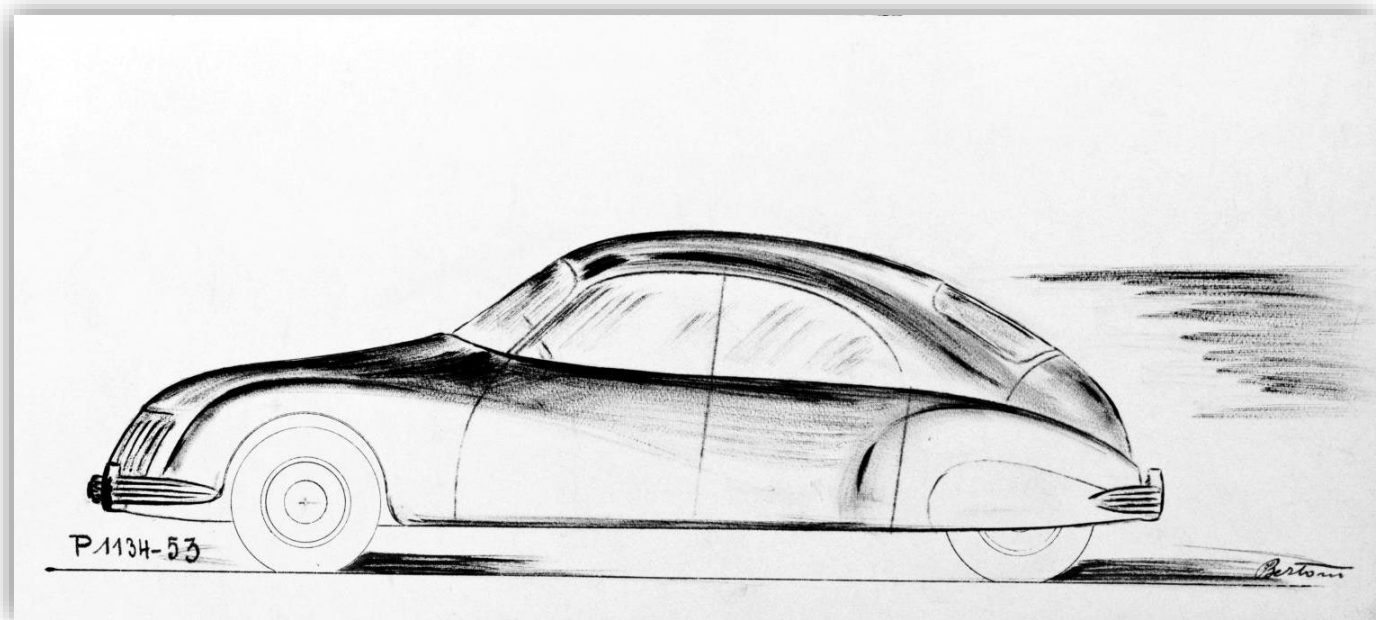
Redan i slutet av fyrtioalet hade man klart för sig hur den nya moderna Citroënen skulle se ut.



*Ett tidigt utkast från runt 1950*



*Redan 1951 hade man klart hur framtidens instrumentbräda skulle se ut*



Lite mer finslipning och så sakta börjar den blivande DS ta form  
Citroën måhända varit sist ut med att få fram en ny efterkrigsbil - men vilken bil det blev!

När Citroën DS premiärvisades 1955 kändes alla andra nya bilar föråldrade över en natt.

**Läs mer om:**

### [Gudinna i bilder](#)

[Vi kallar den ofta lite ofint för Paddan... I Frankrike däremot håller man Citroën DS mycket högre än så. Där kallas den Gudinnan, Déesse, en ordlek med modellens bokstaver. Och det finns ett oräknligt antal reklam, studiobilder och liknande med Gudinnan i centrum, här är några stycken.](#)

### [Campbells Bluebird](#)

[Citroën DS kan man skriva mycket om, men här handlar det om den märkliga farkosten i bakgrunden.](#)

### [Citroën DS i USA](#)

[Vi tittar i lite broschyrer och annonsblad för Citroën DS hur det såg ut för den amerikanska marknaden.](#)

### [Citroën DS cabriolet på Samlarbil 2017](#)

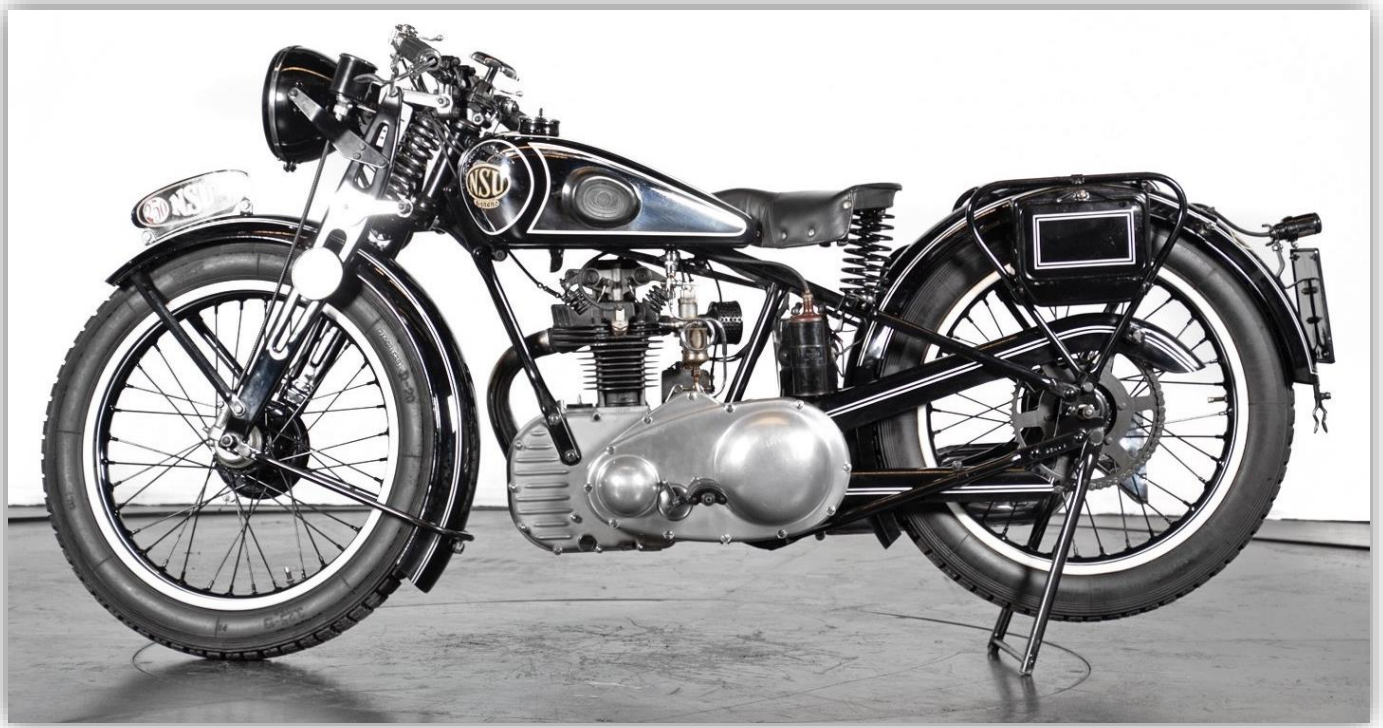
[Cabrioletversionen av Citroën DS som karosserimakaren Chapron byggde är högt värderade idag. Curt Nileman ställer ut sitt vackra exemplar på Samlarbil2017.](#)

### [Japancorde](#)

[Fyra Citroëner och en Peugeot står och väntar vid en Concorde som inte kan flyga.](#)

### [Inte mainstream i Maine](#)

[Franska delikatesser i Amerika.](#)



*1934 NSU OSL 251*

**SLUT**