

Voisin C25 Aerodyne Saloon 1934–35

- 1. NEVS testmula kör omkring i Trollhättan!**
- 2. Vätgas – Börsraket?**
- 3. Fler detaljer om elbilen Lucid.**
- 4. Nya Honda Jazz**
- 5. Vi har provkört Volkswagens första riktiga elbil ID.3**
- 6. Så mycket kostar Jaguars "billiga" elbilsmodell.**
- 7. Så mycket kostar det att äga en Bugatti Veyron.**
- 8. Rabattfest ger rusning efter laddbilar.**
- 9. Tesla på autopilot kraschade in i polisbil.**
- 10. Köp två tredjedelars Aston Martin DB5.**
- 11. Huracán med dubbelturbo.**
- 12. Debutttest för flygande bil i Japan.**
- 13. PROV: Viarelli Supermotard.**



1. NEVS testmula kör omkring i Trollhättan!

Stefan Haglund 24 augusti 2020 kl 22:24 [2 Kommentarer.](#)

Googleöversatt.

Efter de senaste nyheterna från Trollhättan, som hänvisade till PONS-projektet, [Den första generationen av autonoma fordon med ett anslutet användargränssnitt](#) i början av juli, och nyheterna från maj, när de lokala medierna märkte ankomsten av [10 nya test NEVS 9 -3 EV-bilar](#), här är de nya nyheterna - vi har spionfoton av de första testkörningsfordonen på en helt ny plattform.



NEVS 93 testmula

Efter en lång tid utan nyheter från NEVS och Saab kommer intressant information från [Sverige](#). På ljus dagsljus sågs **en testmula**, som rapporterats av den portugisiska bilportalen PlanetCarsZ. Som du kan se på spionfoton är det nya fordonet mitt i en utvecklingsprocess som enligt författaren till dessa uppenbara bilder är **helt elektrisk**. Ett faktum som vi kan ta för givet, eftersom det i bakre bilden inte finns något avgassystem.



NEVS testmula - framtida kompakt [SUV](#) ?

Detta indikerar bara att detta kan vara [en av de NEVS 9-3 EV-bilarna som anlände till Sverige](#) i maj, men att den har fått **en helt ny design till en helt ny plattform** . Vad gör det här fordonet så pittoresk körning på svenska vägar? Detta är nyckelfrågan. Vi känner igen konstruktionen av den klassiska **Saab 9-3** sedan, men det här är något helt annat. Fordonet spelades in nära Trollhättan, nära de gamla Saab-anläggningarna. Men förutom kamouflage, som har lite eller ingenting att dölja för att det är en testmula, är det riktigt viktiga **måtten, de stora hjulen och hjulbasen** .

Vi står inför en testmula som använder en ny plattform. Dessutom är hjulvalen och storleken på hjulen så stora att vi kan möta embryonfasen av **en framtida crossover (mitten av SUV - kanske [L113](#)) med 100% elektrisk mekanik** . Detta gör att vi kan ta en titt tillbaka, mer specifikt 2015. Det stämmer, för ungefär ett halvt decennium sedan [meddelade NEVS lanseringen av fyra helt nya elbilar](#) . [En plan](#) som förblev i lådan, eftersom de borde ha lanserats senast 2018.



The
DISTINCTIVE FAMILY SUV
Midsize SUV

Med [Evergrande som helt tar över NEVS](#) och investerar ytterligare verkar saker **accelerera**. Från den plan, av de fyra modellerna, var tre delningar. Så några av dem **kan passa perfekt med denna testmule** .

Även om det är sant att informationen för tillfället är mycket knapp och att dessa två fotografier inte tillåter att analysera mycket mer testmula, men det som är riktigt intressant är att denna observation har hänt. Ett faktum som bekräftar att NEVS arbetar med planerade projekt och att Saab Heritage är nyckeln.

Stefan Haglund

(Mula är en rullande testbänk för fordonsindustrin).



2. Vätgas – Börsraket?

Att det forskas och investeras i elmotorer har vi vetat sedan länge. Men vätgas är ett annat drivmedel som också är med i leken och får mer och mer uppmärksamhet.



En klassisk måttstock för vad konsumenterna tror på i framtiden är börsen. Tesla blev nyligen världens högst värderade fordonsbolag vilket definitivt skvallrar om att det är det folk tror är framtiden. Men en annan börsraket sedan sin introduktion i början av juni har varit lastbilstillverkaren Nikola.

Nikola Motors är ett amerikanskt hybrid-lastbilsföretag som grundades 2014. För tre år sedan kom nyheten att FKGs medlemsföretag Powercell med säte i Göteborg levererar bränsleceller till Nikola, och att det amerikanska lastbilsföretaget inte ska börja leverera fordon förrän 2021. Denna siffra står fast vilket innebär att de första fordonen kommer börja rulla på vägar nästa år. En av kunderna är bryggerijätten Anheuser-Busch som har beställt 800 långträdare.

Skillnaden mellan bränsleceller och el är att i ett energin lagras i vätgastankar i stället för i batteripaket. Och båda parter verkar se en ljus framtid. Nikola är nu förbi både Ford och Fiat/Chrysler på den amerikanska aktiemarknaden.

3. Fler detaljer om elbilen Lucid: ”Lägger inte till dum räckvidd”.

Publicerad 27 augusti, text Erik Söderholm.

Märkeschefen sågar konkurrenter som han tycker lägger till ”dum räckvidd” genom att stoppa i större batterier.



Det fortsätter dyka upp faktauppgifter om elbilen Lucid Air, som ska börja levereras nästa år. Företaget leds av en tidigare Teslachef som varit med och utvecklat Model S.

Tidigare i augusti kom uppgiften att Lucid Air får en [räckvidd på över 80 mil](#) enligt den amerikanska körcykeln EPA, och den slår därmed räckviddssiffran i Tesla Model S med råge.

Räckvidden är drygt 30 procent längre än i Tesla Model S vilket fick många att spekulera i att batteriet då också måste vara 30 procent större. Men nu bekräftar Lucid att batteripaketet är på 113 kWh – alltså bara 13 procent större än i Model S, så förbrukningen i Lucid Air är betydligt lägre.

Enligt Lucid är batteripaketet dessutom designat för att maximera innerutrymmena.

– **Det är ganska enkelt** att uppnå längre räckvidd genom att lägga till större batterier. Men att lägga till ”dum räckvidd” på det sättet ökar vikten och kostnaden, och ger mindre utrymmen. Lucid Air har lång räckvidd samtidigt som batteristorleken minskats, vilket är ett genombrott inom bileffektivitet, säger Lucidchefen Peter Rawlinson.

Lucid har haft ekonomiska problem under uppstartsfasen men hävdar nu att framtiden ser ljusare ut. Den första elbilmodellen ska börja levereras under nästa år, men priserna är ännu inte fastställda.

Läs också: [Lucid Air ska bli världens snabbast laddande elbil](#)

Relaterade artiklar.



[**Lucid Air ska bli världens snabbast laddande elbil**](#)
[Uppstickaren ska bräda Porsche Taycan och alla Teslamodeller.](#)



[**Första testet: Lucid Air får räckvidd på över 80 mil**](#)
[Uppstickaren börjar snart leverera en ny elbil med 30 procent längre räckvidd än Tesla Model](#)

DAGENS NYHETER.**4. Nya Honda Jazz är taktfast men svängig.**

PUBLICERAD 2020-08-28 kl 11:20.

Det svänger lite väl mycket om nya hybriden Honda Jazz, visar det sig, men bilen är fortfarande praktisk och håller takten väl. Låg förbrukning och goda innerutrymmen hör till bilens trumfkort och invändigt finns en avskalad men bra förarmiljö.



Samarbetet mellan filassistansen och farthållaren lämnar mer att önska av Honda Jazz.

Fjärde generationen av Honda Jazz har mjuka former som känns igen från märkets elbil "e" som även den har kommit till Sverige nu. Bilen är en så kallad hybrid där elmotorer enbart hjälper den vanliga bensinmotorn. En hybrid ska inte förväxlas med en laddhybrid som kan laddas i väggen och köras några mil på enbart el.

Nya Jazz har växt med ungefär 1,5 centimeter på längden medan bredd och höjd i princip är oförändrade. Däremot har den lagt på sig strax över 100 kilo och lastförmågan har försämrats.

Under huven finns både en bensinmotor med 97 hästkrafter och två elmotorer på 109 hästkrafter. De "dubbla" främre takstolparna ska ge ett bättre synfält men det krävs en aktiv förare för att finna andra trafikanter i glipan.

Invändigt är det, som det brukar heta, skandinaviskt avskalat. På ratten finns reglage för funktioner som farthållare, filhållningsassistans och rattvärme. "Mätartavlan" utgörs av en 7-tumsskärm som även visar saker som förbrukning samt hur kraften fördelas mellan bensin- och eldrift.



Honda Jazz bjuder på avskalad inredning på skandinaviskt vis.

På mittkonsolen sitter en 9 tum stor skärm som har stöd för både Android Auto och Apple Carplay som under provkörningen fungerade klanderfritt. Två USB-uttag är placerade framför växelspaken liksom ett vanligt 12-voltsuttag, men tyvärr ingen sladdlös induktionsladdare för mobiltelefonen.

Med mina 176 centimeter sitter jag väldigt bra i förarstolen och har inga problem att hitta en vettig körställning men vid långresa märks saknaden av ett justerbart svankstöd.



*USB-uttag i både fram- och baksäte,
men tyvärr ingen sladdlös induktionsladdare för mobiltelefonen.*



Behöver du lasta något högt kan du enkelt fälla upp bakre stolsradens sittdynor.

Den tvådelade baksätetsryggen kan fällas plant och stolsitsarna fälls rakt upp. Lasthöjden blir då 125 centimeter från golv till tak. Det går även att stoppa in packning under den bakre sätetsraden.

Baksätet har fått mer stoppning och även bak finns två USB-uttag.

Under varmare dagar har dock klimatanläggningen svårt att fördela kylan till baksätetspassagerarna.



MOTORNYTT

Vid körning på motorväg och mindre 70- och 90-vägar låg vår snittförbrukning på låga 0,39 liter per mil. Snittet ökade till runt 0,46 liter per mil när vi tog oss an E4:an.

Övergången när elmotorerna går in och ger extra kraft fungerar bra, men bensinmotorn ylar illa för att få bilen att ta fart. Annars är det förvånansvärt tyst i kupén.

Styrningen har bra känsla men är inte den mest exakta. När filassistansen som håller bilen mitt i körfältet ska samspela med farthållaren går det sämre, de kan inte hitta ett bra mellanläge och bilen studsar mellan vänster och höger vägmarkering.

Honda Jazz fortsätter på sitt tidigare spår och dess främsta styrka är goda innerutrymmen. Behöver du det så kan bilen vara ett bra val.

Honda Jazz 1,5 i-MMD Hybrid e-CVT Executive

Miljö

Koldioxidutsläpp: 104 gram/km.

Bensinförbrukning: 0,45 liter/mil.

Miljöförmåner: Ej bonusberättigad.

Ekonomi

Pris: 262 000 kronor.

Årlig fordonsskatt: 1 098 kronor de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, genomrostningsgaranti 12 år, lackgaranti 3 år.

Teknik

Motor: 4 cylindrar, 1,5 liter, 97 hk vid 5 500-6 000 varv/min, 131 Nm vid 4 500–5 000 varv/min.

Drivning: Framhjulsdraft.

Växellåda: Steglös automatlåda.

Acceleration 0-100 km/tim: 9,4 sekunder.

Toppfart: 175 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 404/169/152 centimeter.

Bagagevolym: 304–1 205 liter.

Maximal släpvagnsvikt: 0 kilo.

Betyg det för del

Köregenskaper: 3

Säkerhet: 4

Komfort: 3

Miljö: 4

Ekonomi: 4

Totalbetyg: 18 av 25

Plus

Utrymmen.

Bränsleförbrukning.

Förarmiljö.

Minus

Motorn rusar vid gaspådrag.

Vinglig filhållningsassistans.

Klen klimatanläggning.

Patrik Lindgren

Feber

5. Vi har provkört Volkswagens första riktiga elbil ID.3.

AV ROGER ÅBERG 2020-08-29 KL 13:20.

Lovande start på en ny era.

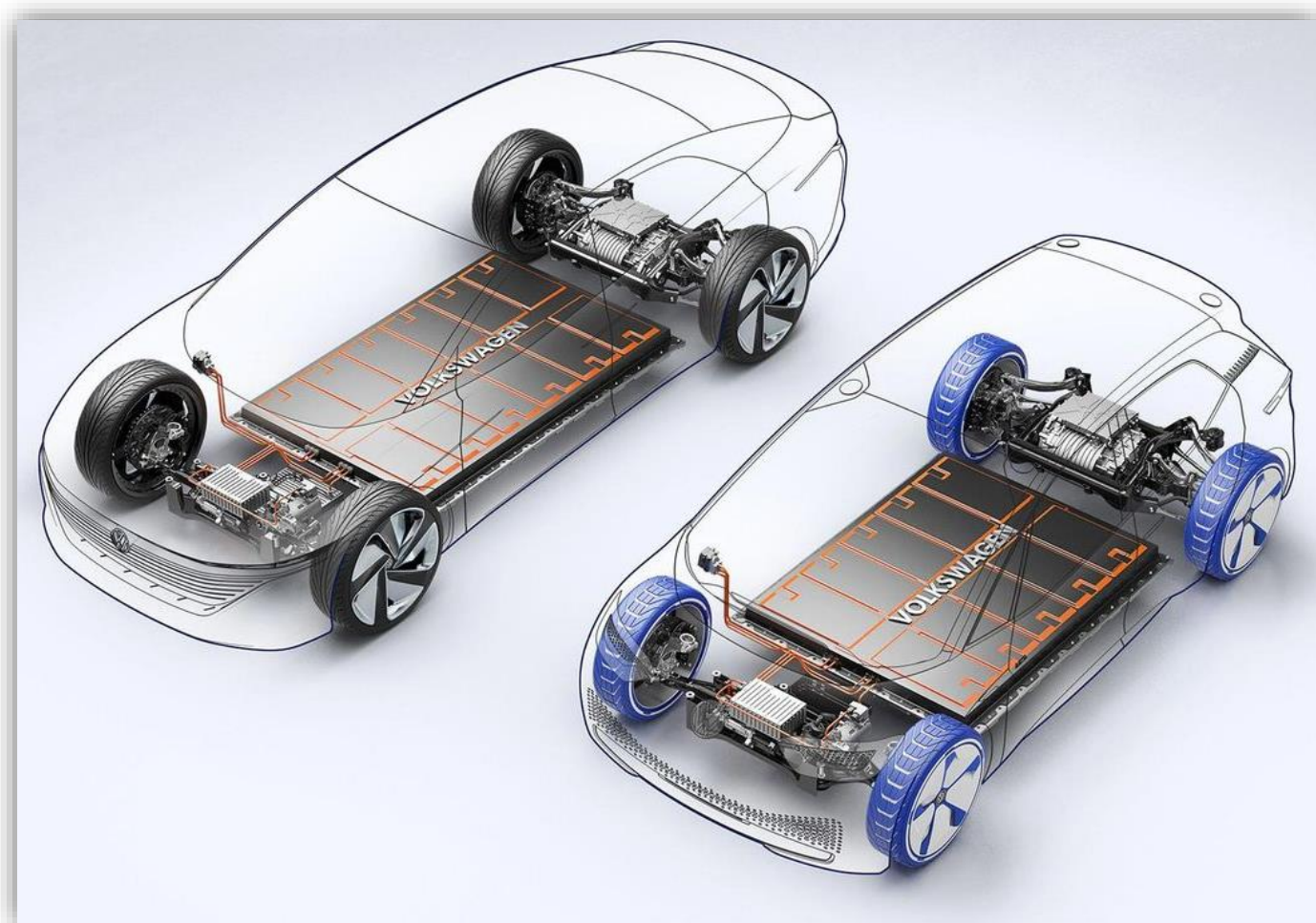


Elbilar är framtiden. Eller i alla fall en stor del av framtiden. Efter att ha varit rätt så motsträviga på den här punkten börjar bilvärldens jättar nu äntligen vakna på riktigt och nu vill även de leverera elbilar i stor skala. Problemet är att det går långsamt och segt, lanseringen av Volkswagens första riktiga elbilar ID.3 har blivit uppskjuten flera gånger.

TL;DR Volkswagen ID.3 är imponerande rolig att se på och köra, men inredningen känns riktigt billig. Oavsett så kan det här bli en riktig succé för Volkswagen om de bara får igång tillverkningen!

Men nu är den här, typ. Vi har provkört koncernens första riktiga elbil under några timmar och ambitionen är hög men någon självklar homerun är det verkligen inte.

Jag säger "riktiga" om och om igen för VW har levererat elbilar tidigare, men då har det varit elbilar som är mer eller mindre omgjorda fossilbilar. Den här bilen bygger dock på plattformen MEB som är utvecklad av Volkswagen men kommer även att användas av gruppen andra märken, främst Skoda, Audi, Seat. Porsche har ansvarat för plattformen J1 som Taycan bygger på och som även kommer att användas av Audis E-tron GT. Gruppen har även plattformen PPE på gång som är tänkt att vara basen för lite större premium-bilar.



MEB kommer alltså att vara grundstenen i märket Volkswagens framtida elbilar, oavsett om det handlar om en [modern folkabuss](#) eller framtidens [elbilsversion av Passat](#) eller som i det här fallet den eldrivna motsvarigheten av Golf. Att det här är framtiden är det dock ingen tvekan om, senaste generationen av Golf fick verkligen minimalt med uppmärksamhet från utvecklingsteamet och [när jag körde den](#) hade jag en stark känsla av att detta nog mycket väl kan bli den sista generationen.

När jag kommer till Södertälje står det också en urbubbla, en Golf GTI och en ID.3 uppställda för att verkligen poängtera att man är på väg in i en ny era, inte bara för Golfen utan för hela märket. Den stora frågan är väl då om märket och koncernen kommer att vandra in i den eran med en fullpängare eller inte.

Bilföretag som måste göra något speciellt kring deras elbilars namn har jag lite förakt för. BMW med sin i-serie till exempel, varför inte bara göra en riktigt bra vanlig elbil, varför spexa till det? Eller Audis lika konstiga e-tron, varför göra en elsuv som typ är som deras andra suvar men med el? Det känns mest som att snart kommer att stå där med en massa konstiga namn på saker som typ är samma sak.

För Volkswagen är det dock rätt rimligt eftersom man faktiskt kör en ny plattform och för att man kommer att byta ut hela sin flotta med tiden. Det blir nog sista generationen av Golf men den kommer att få leva i en åtta-tio år till för att världen inte är redo för el. [Passat fick precis ok](#) på att leva en generation till men det var på håret och så vidare. Volkswagen hade nog faktiskt, om de hade kunnat, helt enkelt sagt att ID.3 är nya Golf och så var det klart med det, men Golfen kommer som sagt att leva många år till och ID.3 är en för annorlunda bil för att bara kalla den för eGolf eller nåt.



En utsida som lovar gott

FILM: <https://youtu.be/NDb3jTpJRVA>

Utsidan på hela ID-serien, alltså ID.3, kommande ID.4 och alla koncept som har visats, lovar gott. Man har en ny stil och man har vågat göra något nytt utan att vara för spexig. Om det är snyggt eller inte kan man diskutera, men man har vågat ta i lite och man har vågat leka med de nya möjligheterna som plattformen gett. I fallet med ID.3 handlar det om väldigt kort överhäng både fram och bak och ett rejält utökat axelavstånd jämfört med Golf. Jag gillar looken även om jag nog inte skulle gå så långt som att kalla det för en vacker bil.



En insida som lämnar mycket att önska



En förarmiljö som faktiskt fungerar

När man skapar en ny bilmodell så gör man så mycket man kan på alla delar av bilen och sedan blir det förhandling. Om allt på en bil får vara det bästa och därmed kosta hur mycket som helst skulle alla bilar kosta en miljon eller mer, speciellt när det handlar om elbilar där det också finns ett batteri som kostar multum. Men en efterföljare till Golf kan ju så klart inte kosta en miljon. I förhandlingen kring ID.3 förlorade helt klart gänget som pysslade med inredningen, de fick helt enkelt ingen budget alls att leka med. Tyvärr verkar inredningsgänget inte ha sett detta som en intressant utmaning utan istället sagt upp sig på sittande möte för inredningen är katastrof.

Jag har inget emot en billig inredning men det måste göras med stil och charm. Volkswagen själva har varit rätt duktiga på detta med deras modell Up som har en billig inredning men som ändå gör en glad. Roliga lösningar och roliga färgval gör att det funkar, men i ID.3 är det bara sorgligt. Hinkplast precis överallt och materialval i stolarna som får mig att tänka på såna där överdragsklädselar som kostar 199 kronor för ett helt set. Det hade varit ok i den billigaste versionen av ID.3 men inte i Max-versionen som kostar över halvmiljonen. Alla de som har varit tveksamma till inredningarna i olika Teslor får snabbt tänka om här och Polestar ska ha väldigt mycket cred för att de bygger något som känns väldigt lyxigt för 130.000 kronor mer än ID.3. Inte ok Volkswagen!

Vad som däremot verkligen är ok är utrymmena! Kupéen känns oerhört rymlig, framförallt med panoramatak, och man har verkligen använt det nya utrymmet som har skapats med det långa axelavståndet och det faktum att man inte behöver ha en kardantunnel har gjort en del för antal ställen att lägga saker.



En pigg och trevlig körning

Mer än ok är också ljudnivån i kupéen tycker jag, elbilar är ju tysta och ska vara tysta och Volkswagen har gjort ett bra jobb här, speciellt med tanke på prisklassen.

När jag körde nya Golf blev det en rejäl sågning av entertainment-systemet. Det var helt enkelt superdåligt, vilket inte lovade gott för ID.3 som ju har haft mängder av rykten om teknik och utveckling som inte fungerar. Men som förare trivs man i ID.3. Två skärmar finns, en mindre på 5,3 tum framför näsan och en större på 10 tum i mitten. Den lilla framför näsan får gott betyg av mig. Den har egentligen tre delar och från vänster är det assistans där man ser information om bilen känner igen linjerna längs vägen och om status för bilar framför. Nu är det en bra bit tills den här bilen blir autonom, men att detta fått fokus visar ändå att man tänkt till lite. Den adaptiva farthållaren får förresten med beröm godkänt, den känner av hastighetsmärkningen korrekt både på karta och i verkligheten (till skillnad från koncernsyskonet Audi) och inbromsning och hastighetssänkning vid kurvor och rondeller fungerade galant under provkörningen. Jag körde långa stunder utan att ha foten på gaspedalen, trots att det inte bara var rak väg.

I mitten ser man sedan aktuell hastighet, hur snabbt man får köra och hur långt man kan köra. Till höger ser man navigeringsanvisningar. Alltså allt man behöver, levererat på en liten och kompakt yta. Personen som gjort detta på Volkswagen ska få en liten julbonus tycker jag.

Skärmen i mitten liknar den i Golf men är inte lika fruktansvärd. Systemet är till och med ok, men mer än så är det inte. Det laggar inte, men det flyter inte heller speciellt bra. Det är inte supertydligt, men inte heller rörigt. Det är helt enkelt helt ok.



Sju galna versioner

Touchknapparna under skärmen däremot, här har någon gjort om bara för att och som bekant ska man inte uppfinna hjulet på nytt. Det är idioti att göra det. I mitten finns en skåra som man, enligt Volkswagens representant, ska kunna lägga fingret i och sedan enkelt kunna höja och sänka utan att ta ögonen från vägen. Vet ni vad som också fungerar? Ett helt vanligt klassiskt volymvred. Som man snurrar på. Fantastiskt uppfinning.

Till höger och vänster om volymen finns kontrollen för värmen och även detta är äckliga touchknappar. De fungerar, oftast, och klickar man på båda samtidigt (alltså både varmt och kallt) får man igång stolsvärmen. Det fungerar, oftast, men ibland råkar man stänga av ljudet helt på musiken eftersom den sitter precis bredvid och också är touch och det är omöjligt att veta vad som är vad utan att ta bort blicken från vägen. Ge mig vanliga knappar, för i hela fridens namn!

ID.3 kan uppdateras utan att man besöker återförsäljaren, och tur är väl det. För den mer avancerade och med AR kryddade heads up-skärmen kommer efter årsskiftet, just nu får man nöja sig med hastighet och lite enklare navigeringsanvisningar. CarPlay och Android Auto saknas också just nu och kommer först efter årsskiftet.

När man ska starta bilen så kan man faktiskt göra det på en gömd startknapp men man behöver inte. Har man keyless entry så känner bilen av att du är på väg mot den och låser (och med rätt utrustning) lyser upp för dig. Samma sak om du stannar, lägger i P-läget och går ur, då stänger den av sig själv. Det fungerar faktiskt väldigt smidigt, jag använde startknappen för att jag ville ha igång bilen när jag var utanför den när jag fotade, men det är ju knappast ett normalläge. Just ja, den känner av om du går ur bilen men lämnar nyckeln och går då in i ett standbyläge.



Tre storlekar på batteriet

Väl redo att köra så lägger man i drive-läget med en växelväljare som sitter på skärmen framför näsan. Förutom att den går åt fel håll för min hjärna så funderar denna ypperligt och det är enkelt att snabbt växla från drive till reverse. Tummen upp för denna! Framåt så finns inte bara drive-läget utan också ett B-läge där man helt kan köra bilen utan att behöva använda bromsen. Funkar finfint och återgenereringskraften är väl avstämt, kör du med lite framförhållning behöver du aldrig använda bromsen.

När du trycker på gasen händer det saker, det är ju en elbil. Den har 204 hästkrafter och 310 Nm vilket räcker gott och väl och lite till för de allra flesta. Noll till hundra går på 7,3 sekunder vilket kanske inte är så imponerande men den viktigare siffran är noll till 60 som går på 3,4 sekunder. Den här bilen är nämligen snabbast där det gäller, upp till 70, och det blir faktiskt lite tryck mot stolen när man accelererar fullt. Kul! Inte Tesla-galenskapslägeskänsla, men fullt tillräckligt för lite fniss! Jag gjorde en omkörning i 60-70 och även där finns det kraft men sedan dör det. När man kör upp på motorvägen går det rejält kvickt upp till 80 och sedan tröttnar bilen rejält. Man kommer upp i 120 km/h utan att skämmas men sista biten är lite seg och ovanför finns det inte alls mycket att leka med och toppfarten är satt till 160 km/h. Vilket inte gör något alls, jag tycker verkligen att Volkswagen har gjort rätt här. Man har levererat en bil som är kul och kvick i stan och på landsväg och som precis fungerar att tuffa på motorväg med. Perfekt för de allra flesta!

Eftersom batteriet ligger i botten på bilen är tyngdpunkten låg och förutsättningarna för bra väghållning stora. ID.3 levererar, men bara precis. Bilen känns inte så tight som man kanske hade önskat och jag känner inte riktigt att jag kan ta kurvorna så fort som jag kanske hade önskat. Men och andra sidan är det en elbil, så det är nästan roligare att bromsa lite extra i ingången av kurvan för att kunna känna vridet i utgången av kurvan.



Blandade men positiva känslor

Helt klart är att man blir mycket gladare av att köra den här än en Golf med någon mellanmjölksmotor. Mycket, mycket gladare. Jag tänker flera gånger när jag kör hur mycket roligare det kommer att vara i framtiden för de tidigare Golf-köparna som nu istället för njuta av elbilens klara fördelar.

Har ni hört historien om Snövit och de sju dvärgarna? De hade tydliga namn som gjorde att man direkt visste vem det var man hade att göra med, Prosit, Blyger, Trötter, Glader, Butter, Kloker och Toker. Första versionen av ID.3 som levererats till de som beställde först heter 1st och kom i tre versioner och det var allt som behövdes, men när Volkswagen drog i gång den vanliga beställningen hade man helt plötsligt lagt till fyra till. Och till skillnad mot de kortväxta så har [de här sinnessjuka namn som](#) Life, Business, Family, Style, Tech, Max och Tour. När den billigare versionen med det mindre batteriet kommer så kommer det ytterligare en eller två, plus att det verkar komma en sportigare version efter nyår. Tio versioner med oklart innehåll är idioti. Tanken med paketering på det här sättet är att man ska göra livet enklare för fabriken, för säljare och för köpare och effekten här är tvärtom. Förvirring. Gör om gör rätt.

Just nu finns det alltså sju versioner varav sex har samma batteri som är på 58 kWh och har en räckvidd på 420 km. Tour-versionen har ett större batteri på 77 kWh och en räckvidd på 540 km, men då får man bara plats två personer i baksätet. Oklart varför, men det verkar handla om att bilen blir för tung om den specas för fem personer. Lite senare så kommer det versioner med batteri på 45 kWh och en räckvidd på 330 km och det är denna som kan bli folkbilen på riktigt. Räkna dock inte med att du kommer att kunna kombinera det minsta batteriet med "lyx", det blir nog till att följa de redan färdiga paketen.

Inget takräcke, ingen dragkrok

Tyvärr får inte ID.3 varken ha något på taket eller bakom sig. Man erbjuder ett ställ för cyklar, men det är allt. Takräcke och dragkrok är bara att glömma. Vi får hoppas att detta inte har med plattformen att göra, för en Passat-ersättare utan dragkrok är inte en så rolig tanke.



Billig men ändå dyr

Volkswagen ville med ID.3 leverera en elbil under 400.000 kronor men där är man inte riktigt, billigaste versionen heter Life och kostar 434.900 kronor. Men versionerna med lilla batteriet är inte här ännu och då kommer man kanske under 400.000 kronor vilket med rabatt från staten blir något som är rimligt för de flesta. 340.000 kronor är fortfarande mycket pengar att slanta upp, men med privatleasing så ska man kunna få en ID.3 från 3.490 kronor per månad, under vilka förutsättningar är dock oklart. Hemsidan är inte uppdaterad och väljer du en version som är rimligt utrustad får du betala i alla fall 5000 kronor i månaden.

Men kan du ladda hemma blir det en helt ok affär. Volkswagen har gjort en deal med Jämförkraft där de till en början bjuder på el vad det kostar att ladda hemma för en normal användare. Volkswagen har även en deal med Ionity där man får de första 2000 kWh (under första året) gratis. Man kommer alltså i princip att rulla gratis det första året.

Förmånsvärdet är på låga 1240 kronor så det här kan nog bli ett riktigt trevligt alternativ på tjänstebilsmarknaden där totalkostnaden för ägandet blir riktigt trevlig.

Som ni kanske märker gillar jag den här bilen och den här satsningen, men det är också väldigt tydligt att det inte är så enkelt att leverera bra elbilar i stor skala till bra pris. Volkswagen försöker verkligen men någon självklar homerun är det inte. Däremot ett riktigt intressant första slag som får ut Volkswagenskoncernens bollspel på planen. Kanske är det ändå en början på en ny era vi ser.



[Fler versioner av VW ID.3 går nu att beställa](#)
[Men ännu inte instegsversionerna](#)



[Volkswagen Passat får leva vidare!](#)
[Det tackar nog svenskarna för](#)



[Vi har kollat in nya generationen av Volkswagen Golf](#)
[Börjar säljas i dag](#)



[VW visar ännu ett Folkabuss-koncept](#)
[Det här är I.D. BUZZ Concept](#)



[Volkswagen presenterar den eldrivna kombi ID. Space Vizzion](#)
[Lanseras i slutet av 2021](#)

6. Så mycket kostar Jaguars ”billiga” elbilsmodell.

Publicerad 28 augusti.

Text Maria Dahlin.

EV320 har lägre prestanda vilket pressar ner priset till under 800 000 kronor.



Elsuven Jaguar I-Pace har som standard 400 hästkrafter och kostar drygt 900 000 kronor i grundutförandet i Sverige. Nu erbjuder Jaguar ytterligare ett alternativ. EV320 har – som namnet antyder – 320 hästkrafter istället för 400, eftersom Jaguar har kaliberat om elmotorerna.

Enligt biltillverkaren har den samma uppmätta räckvidd som innan, alltså 47 mil, enligt WLTP. Köpare av EV320 måste dock räkna med att de förlorar lite i accelerationsförmåga. 0-100 km/tim tar 6,4 sekunder i EV320, istället för 4,8 sekunder som det tar i 400-hästarsvarianten.

EV320 kommer att säljas under en begränsad period i utvalda europeiska länder, men det finns ingen information om hur många exemplar man planerar att bygga. Modellen ska säljas även i Sverige och får då en prislapp på 799 900 kronor.

Specialmodellen har även trefasladdning och uppdaterat infotainmentsystem.



Maria Dahlin



7. Så mycket kostar det att äga en Bugatti Veyron.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-12-02 kl 15:18, uppdaterad 2020-08-28, 15:36.

Bugatti Veyron fanns i produktion i 10 år och byggdes i 450 exemplar. För att lägga vantarna på en måste du slanta upp mellan 25 och 30 miljoner. När du väl har bilen i din ägo ska du också underhålla den. Och det är inte billigt. Fastighetsmogulen Manny Khoshbin avslöjar i en ny Youtubevideo hur mycket det egentligen kostar att äga en Bugatti Veyron.



FILM: https://youtu.be/PYpexKP_jTs

Bugattis rekommendation är att man byter motorolja på sin Veyron en gång om året. Gott så, men själva bytet kostar inte mindre än 240.000 kronor. En bidragande orsak till det häftiga priset är att jobbet är oerhört komplicerat, i jämförelse med ett "vanligt" oljebyte.

Hjul, bromsar och delar av underredet måste skruvas av för att komma åt de 16 (!) oljepluggarna.

På tal om hjul. Däcken ska bytas vartannat år, enligt Bugattis rekommendationer. En ny uppsättning gummi till en Veyron kostar 364.000. Lägg därtill att du var 1.600:e mil ska byta fälgarna – till en kostnad av 478.000 kronor.

De ovanstående kostnaderna är alltså återkommande. Skulle det vara så att något måste bytas av slitage eller för att det går sönder kan det bli dyrare. En ny bensintank till en Bugatti Veyron kostar 191.000. Jobbet för att byta den går på 210.000. Allt som allt står man med en nota på strax över 400.000 kronor.

Glöm heller inte att det tillkommer kostnader för skatt och försäkring.

[Så svindyrt är det att äga en Bugatti Veyron](#)

8. Nya siffror: Rabattfest ger rusning efter laddbilar.

Publicerad 2020-08-31 kl 7:35.

Text Erik Söderholm.

Renault har kört om Tesla som halkar efter på den europeiska bilmärknaden.



Bilförsäljningen börjar långsamt återhämta sig efter våren då siffrorna pekade brant nedåt.

Juli blev bästa månaden i år för den europeiska bilförsäljningen som bara backade med fyra procent jämfört med samma månad förra året, enligt siffror från Jato Dynamics.

Nästan en av fem bilar som registrerades i juli månad var antingen en hybrid, laddhybrid eller elbil, vilket är en rekordhög marknadsandel. Under juli månad var 18 procent av alla nyregistrerade bilar elektrifierade på något sätt jämfört med 7,5 procent i juli förra året.

En viktig anledning är att flera länder infört [kraftiga rabatter på nya laddbara bilar](#) för att få igång ekonomin.

Det är dock viktigt att komma ihåg att siffran alltså även innefattar vanliga förbränningsbilar med mildhybridteknik som inte är laddbara eller kan köras någon längre sträcka på el.

Läs också: [Så billiga blir elbilarna med Tysklands nya rabattpaket](#)

Renault kör om Tesla

Tittar vi på helt eldrivna bilar ökade antalet registrerade bilar från 23 400 till 53 200, en ökning med 127 procent. Bästsäljare blev Renault Zoe, och Tesla verkar ha halkat efter på grund av förseningar i leveranserna till Europa.

Antalet nyregistrerade Teslabilar minskade med 76 procent i juli jämfört med för ett år sedan.

– **Till skillnad mot** den globala trenden med ökande efterfrågan på elbilar, tappar Tesla mark i Europa. Det kan till viss del förklaras med problem som är relaterade till produktionen i Kalifornien, men också av hög konkurrens från europeiska märken, säger Felipe Munoz, analytiker på Jato Dynamics.

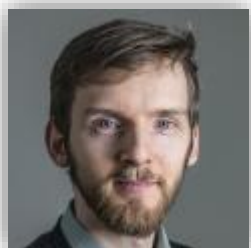
Fyra av tio nyregistrerade bilar i Europa är numera suvar. Volvo XC40 blev en av modellerna där antalet registrerade bilar ökade mest, med 66 procent.

Läs också: [Elbilsförsäljningen rusar – men Tesla halkar efter](#)

Populäraste bilarna i Europa

Siffrorna gäller juli månad.

1. Volkswagen Golf (31 169)
2. Renault Clio (25 054)
3. Skoda Octavia (22 569)
4. Peugeot 208 (20 520)
5. Renault Captur (20 361)
6. Peugeot 2008 (20 006)
7. Volkswagen T-Roc (19 977)
8. Opel Corsa (19 902)
9. Dacia Sandero (19 219)
10. Volkswagen Tiguan (19 204)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Nya siffror: Rusning efter laddhybrider – dieseln rasar](#)

[En av fyra nya bilar som säljs i Sverige har laddsladd. Medan dieselbilarnas andel rasar har elbilarna och laddhybriderna ökat enormt.](#)

9. Tesla på autopilot kraschade in i polisbil - föraren kollade på film.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-08-28, 10:42.

Trots att funktionen heter Autopilot är Tesla Model S delvis självkörande. Det innebär att föraren hela tiden måste ha fokus på trafiken men det struntade en amerikansk förare i. Han kollade istället på film. Resultatet blev en rejäl krock med en stillastående polisbil.



MOTORNYTT

Olyckan skedde i Nash County, North Carolina, USA. Polisbilen stod vid väggkanten där det tidigare skett en trafikolycka. Två polismän slogs till marken när en Tesla Model S körde in i deras radiobil, men båda klarade sig utan skador.

Föraren erkände direkt att han sett på film under färden och låtet Autopilot-funktionen ta hand om körningen. Nu väntar han åtal på två punkter: dels för att ha utsatt blåljuspersonal för fara och dels för att ha använt tv i bilen.



[Tesla kritiseras efter dödsolycka – autopiloten såg](#)

[inte lastbilen](#)



[Stulen Tesla kraschar våldsamt – klyvs i två delar](#)



[Tesla Model S-förare dog i eldsvåda – dörrhandtagen gick inte att öppna](#)



[Drömduellen: Polestar 2 mot Tesla Model 3](#)

HÖGSTA VÄXELN

10. Köp två tredjedelars Aston Martin DB5.

Av Karl Cajmatz - 27/08/2020.

...betala bara en tiondel av priset!



Om du fick välja mellan världsfred och Bill Gates förmögenhet, vilken färg skulle din Lamborghini då ha? Så lyder ett skämt som cirkulerat på internet i några år, och träffar nog ganska väl in ett av de största dilemman någon som kommit över mer stålar än smak ställs inför. En person med det omvända förhållandet mellan smak och pengar skulle kanske snarare fråga sig hur den ska komma över den James Bond-silvriga Aston Martin DB5 den så desperat tränger – eftersom Bill Gates-kontot tillhör just Bill Gates. The Little Car Company i England har just presenterat en möjlig lösning.

Det rör sig om en miniatyrreplika av DB5 Volante i skala 2:3, kallad DB5 Junior. Bilen är eldriven, erbjuds endast i kulören Silver Birch (James Bond-färgen) och är jättebillig, åtminstone jämfört med sin förebild från 60-talet; grundpriset ligger på dryga 403 tusenlappar, ex moms.



Bilarna ska rymma en vuxen och ett barn i bredd. Instrumenteringen ser ut som i den riktiga bilen, och ratten – som består av mahogny och aluminium – likaså. Inredningen är i skinn, och erbjuds till skillnad från karossen i valfri färg. Såväl motorhuv som bagagelucka går att öppna och stänga.

Produktionen är begränsad till 1 059 exemplar, eftersom det var så många DB5:or Aston Martin ursprungligen tillverkade. Tillverkningen är uppdelad i två varianter, där den som heter Vantage kostar 10 000 pund extra. För pengarna får man då dubbelt så mycket batterikapacitet och dubbelt så hög effekt. Det innebär 13,6 hästkrafter och 3,6 kWh batteri. Vantage består också till viss del av kolfiber för att spara vikt, och får bromsad differential för bättre köregenskaper.

Likt verklighetens DB5 har alla DB5 Junior stel bakaxel och skivbromsar runt om. Den som vill visa upp sina färdigheter som ministuntförare har dessutom hjälp av en hydraulisk handbroms. Jag undrar om man kan registrera DB5 Junior som mopedbil. Då kanske tonårsföräldrar med Bill Gates-pengar skulle kunna skämma bort sin avkomma med fordon som skulle göra mig glad, snarare än ge mig hjärnblödning.



BILSPORT.se

11. Huracán med dubbelturbo.

Text: Björn Magnusson.

Publicerad: 2020-07-24 11:04.

Lamborghini Huracán är ingen hösäck till bil. Nä, den är potent och rasande kvick. Men hur vore det om någon smällde dit dubbla turbos på V10:an och vred upp effekten till 1.200 hästkrafter? För det är precis vad norska Zyrus har gjort, ekipaget kallar de för Huracán LP1200. 24 exemplar kommer att byggas – 12 för bana och 12 för gata.



Nu har ju inte Zyrus bara slängt dit ett par stressfläktar, nä de har dessutom bytt avgassy-stemet till ett dito i titan. Rivit ut allt onödigt, strösslät med kolfiber och adderar aerokit

MOTORNYTT

som genererar en downforce på 1200 kilo. Vikten då? Ja, den är samma som marktrycket, 1200 kilo.





*Visst låter det mysigt? Vill du höra hur mysigt?
Ja då spanar du in filmklippet här nedanför när ekipaget rattas och testas runt Nürburgring.*

FILM: <https://youtu.be/b28YQwWBp08>



12. Debüttest för flygande bil i Japan.

Redaktören bytbil 2020-08-31.

Ska vara redo för produktion 2023.



FILM: <https://youtu.be/58kEzTpPzSO>

Det japanska teknikbolaget SkyDrive har nått en ny milstolpe. De har genomfört en första framgångsrik testkörning av en flygande bil. En förare lyckades flyga fordonet två meter ovanför marken i fyra minuter och landade sedan säkert.

Det där med flygande bilar har varit en dröm sedan lång tid tillbaka. Med ett hundratal projekt runt om i världen som jobbar mot detta mål kommer vi närmare denna framtidsvision för varje år som går.

Av många olika anledningar lär det nog ändå dröja länge innan det blir verklighet – åtminstone kommersiellt. Men det japanska bolaget SkyDrive kommer nu med en nyhet som kan få vissa tvivlare att tänka om.

Sedan 2012 har de jobbat på ett ensitsigt fordon som i det närmaste kan beskrivas som en flygande bil. Fordonet drivs av fyra propeller och kan lyfta vertikalt från marken.

I det nya testet lyckades en förare flyga två meter ovanför marken under fyra minuter och sedan landa säkert (se i videospelaren ovan).

Med den stundande tekniken ska SD-03, som det eldrivna fordonet heter, kunna flyga i tio minuter. Nästa steg i utvecklingen ska enligt SkyDrive vara att det ska kunna flyga i 30 minuter.

Bolaget säger att den flygande bilen ska vara produktionsklar om tre år och de har säkrat 37 miljoner dollar (cirka 320 miljoner kronor) i finansieringsstöd.

Enligt tidskriften [Tech Xplore](#) är den japanska regeringen positiv till utvecklingen av flygande bilar. Redan nu ska de ha en "road map" under utveckling för denna typ av fordon. Det är däremot först på 2030-talet som man faktiskt planerar för en kommersiell användning av flygande bilar. Men redan 2023 kan den japanska regeringen se hur denna typ av

fordon kan användas i olika sammanhang. Det skulle i sådant fall kunna vara ett hjälpmedel under olika typer av katastrofer samt en möjlighet för att koppla ihop avlägsna områden som inte kan nås med landfordon.

Relaterade artiklar



[Så blir Porsches flygande sportbil ihop med Boeing](#)



[PAL-V Liberty är en flygande bil](#)



[Galna limousinen - nu kan du flyga lågt helt lagligt](#)



13. PROV: Viarelli Supermotard – kaxig tvåhjulning.

Av Elias Medelberg, Publicerad 2020-08-20, 14:17.

Elmopeder och elsparkcyklar tar över huvudstaden. De är smidiga men inte direkt coola. Har Viarelli byggt ett elfordon som får det att kittla i magen?



HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Supermotard är storleken större än de flesta andra elmopeder. Det gäller även däcken som är på 13 tum. Det gör mopeden stabil i hög fart och den påverkas knappt av stora ojämnheter.

Fjädringen är ganska fast och tar väldigt skickligt hand om farthinder och annat. Dock var den något för stum i det utförande vi fick den i, vilket gjorde den lite snackig. Fjädringen går som tur är att ställa in både fram och bak. Dessvärre saknade vi verktyget som krävs för att justera den bakre fjädern. Fram räckte det med en vanlig skruvmejsel och nog blev det en behagligare resa när man valt komfortinställningen.

Det är inte bara fjädringskomforten som är trevlig. Sitsen kan först uppfattas som hård men är inte ens ett problem under längre turer. Sittpositionen är inte riktigt lika avslappnad som på en mer konventionell moped men storleken gör att man får en mer utsträckt körställning, om än inte lika upprätt. Dessutom kan man använda karossen för att stödja benen.

Elmotorns 3 kW gör mopeden rapp och kul att köra. Den sticker iväg bra men drivlinan uppfattas inte som riktigt lika len som den man hittar i exempelvis Vässla. Motarden hackar lite lätt när man drar iväg från noll med Sportläget valt, som om något mellan motorn och hjulet inte riktigt klarar av effekten.



Nyckellöst system är smidigt men det funkar bara om man låter bli styrlåset. Annars måste man använda nyckeln ändå. Det går att starta på distans med ett dubbelklick på blixten. Om man lyckas slarva bort sin moped kan man klicka på högtalarsymbolen. Då tutar den lite för att visa var den är.



Mellan styret och sadeln finns en lucka som gömmer laddkontakten för mopeden och två USB-laddkontakter för mobilen.



Displayen är väldigt tydlig och allt är lätt att se även under lite soligare dagar. Det finns en dåligt placerad knapp på baksidan av skärmen som kan användas för att klicka fram körsträcka, trippmätare och kvarvarande räckvidd. Blinkers-visarna ovanför skärmen är dock svåra att se när det är ljust ute, dessutom finns det inget högt blinkersljud som påminner om att man ska stänga av.

Väljer man D (Dynamic) istället för S (Sport) får man tjugo procent mindre vridmoment och acceleration. Dessutom blir toppfarten något lägre. I Eco kommer man upp i runt 30 km/h innan accelerationen avstannar. Både D och Eco är förstås bättre för räckvidden. Det blir nog ändå till att hålla sig till Sportläget. I och med att det är en klass 1-moped måste man undvika gång- och cykelbanor och istället hålla sig på vägen och då vill man inte puttra runt i låg fart.

Det här är en av få elmopeder som inte har navmotor. Istället sitter maskinen ungefär vid fötterna och driver bakhjulet via kedja. När man kommit upp i över 5 km/h, vilket går fort, känns drivningen hur smidig som helst.

Supermotard har energiåtervinning vid gasuppsläpp som varierar beroende på vilket av de tre körlägena man kör i. Återvinningen är starkast i Eco och svagast i Sport. Det hade varit kul att kunna ställa in det individuellt från körlägena.

Bromsarna är rejäla och stoppsträckan kan jag inte tro är speciellt lång även om vi inte hade tid med någon exakt mätning. Bromsarna skulle funka bra även i högre hastigheter än 45 km/h där spärren går in. Det går också att lösa, Viarelli säljer ett USB-trimchip som tar mopeden upp i närmare 75 km/h. Väldigt kul om man har något inhägnat område att bränna runt på. På allmän väg är chippet olagligt.

Ljudet är intressant. Mopeden låter faktiskt rätt mycket. Ljudet är svårt att beskriva men jag skulle säga att motorn har ett metalliskt vinande. Det är dock ett klart lägre och trevligare oljud än det från en förbränningsmotordriven moped.



Batteriet är stort (180 x 140 x 360 mm), tungt (ca 12 kg) och knepigt att lyfta ur. Det är krångligt om man inte kan ladda direkt i mopeds laddkontakt och är tvungen att ta med sig batteriet. Dessutom har dosan på laddsladden en fläkt som låter. Man ska alltså inte koppla in den på kontoret om man inte vill bli osams med kollegorna. Under sadeln finns det plats för ett extra batteri, men det kostar 10 990 kronor extra. En 13-tums Macbook från 2015 får plats men med liten marginal på grund av utformningen av utrymmet. Hjälmen får inte plats, men det finns en krok att låsa fast den i.

HUR FUNKAR DEN I VARDAGEN? Räckvidden kan kanske anses kort. Jag kom 48,5 km innan det var dags att ladda batteriet. Då körde jag dock i det kraftfullaste läget och främst på rätt stora vägar där det är full gas som gäller. Värt att tänka på är att mopeden blir tröttare de sista kilometrarna. Däremot var det först vid de sista två som det störde körningen ordentligt. Hur som helst är det nog bäst att räkna med att den inte klarar mycket mer än något över 40 kilometer innan det dags att ladda i 6–8 timmar.

Viarellin är jättestor. Vikten är 110 kg vilket kan jämföras med en Vässla som väger 60 kg. Skillnaden märks, det var inte alls lätt att få in mopeden i förrådet hemma. Den är också svårmanövrerad vid parkering. Jag är 185 cm och når ner till marken med inte alltför god marginal. Detta kan göra det krångligt för kortare personer att backa med mopeden.

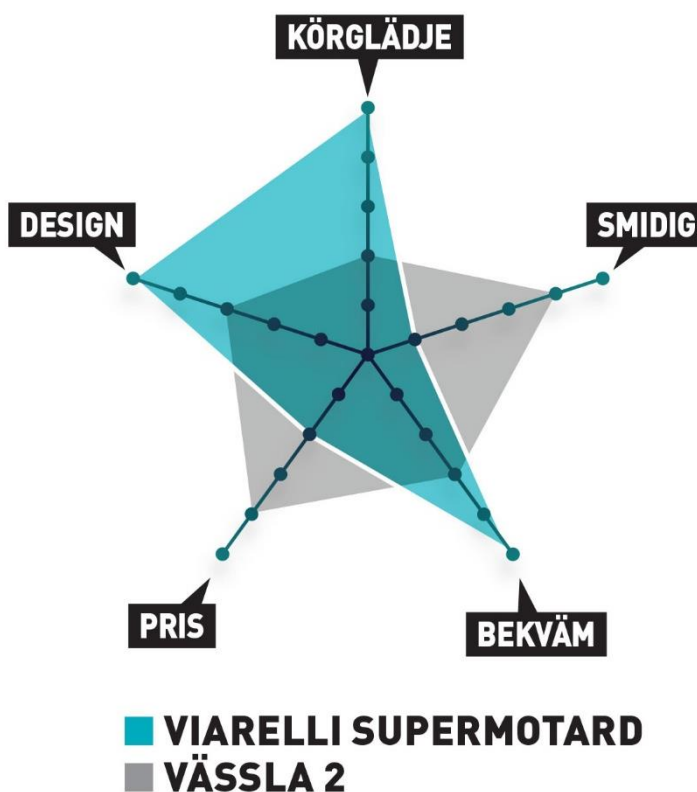
VIARELLI SUPERMOTARD**TEKNISKA DATA**

MOTOR: Luftkyld, permanentmagnet synkron, borstlös. 3 000 W. Litiumbatteri, 72V 26Ah, 1,84 kWh.

KAROSS: L/b/h 2080/860/1 150 mm. Axelavstånd 1 477 mm. Sitthöjd 880 mm. Vikt med batteri 109 kg. Max belastning fram/bak 108/162 kg. Totalvikt transportstyrelsen 270 kg.

PRESTANDA: Toppfart 45 km/h. Räckvidd tillverkare/test 60/48,5 km.

PRIS: 39 990:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET**SUMMERING**

BÄST: Stark motor, trevliga köregenskaper, bekväm, fräck design.

SÄMST: Priset är högt, storleken är otymplig, räckvidden är inte så bra som man hade hoppats.



BORDE JAG KÖPA EN? För 40 000 kronor kan det vara ett svårmotiverat köp men detta är den första elmoped jag har kört som verkligen har gett en rejäl dos körglädje och begär.

Vässla och Niu, de två bästsäljande elmopedtillverkarna i Sverige, har en mer helgjuten elmopedsupplevelse. Tystare, alltid mjuk acceleration och mer behändigt format. De kostar också under 30 000 kronor.

Däremot är Supermotard en klart intressantare skapelse och det verkar de flesta hålla med om. Jag parkerade den på mc-parkeringsplatser och mer än en gång frågade folk på klart större och fränare tvåhjulningar vad de var för tuff pryl jag kom farande på. Det måste ändå räknas som ett bra betyg.



1977 Moto Guzzi Le Mans

SLUT