



*Alfa Romeo Giulietta Spider Prototipo 750 (1955)*

- 1. Volvo Cars satsar stort.**
- 2. Laddhybridernas uppgång och fall.**
- 3. Nya bilar lever betydligt längre.**
- 4. Skoda Citigo sjunger på sista versen.**
- 5. Nu börjar Toyota bygga GR Yaris.**
- 6. Prov: VW ID.3.**
- 7. TEST: Land Rover Defender.**
- 8. Höjdpunkterna från Volvos vitmotorer.**
- 9. Testbilen som kom över 80 mil för en "tvåhundraing".**



## 1. Volvo Cars satsar stort – köper Upplands Motor.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2020-09-07, 12:29.

**Volvo Cars har offentliggjort att man köper den Stockholmsbaserade återförsäljaren Upplands Motor, och har samtidigt föreslagit att totalt övertagande av Bra Bil för att slå ihop dessa med Volvo Bil.**



Anledningen bakom den här affären är att Volvo Cars vill modernisera sättet som deras kunder köper, leasar, prenumererar på och servar sina bilar i Sverige. **Målet är att man ska sälja 50 procent av sina bilar online år 2025.**

– De digitala och fysiska platserna som våra kunder besöker när de köper, leasar, prenumererar på eller servar sin Volvo ska hänga ihop och verkligen sätta kunden i fokus. Det är vi som ska röra oss runt våra kunder, inte tvärtom. Nu tar vi ett stort och viktigt steg i att förändra livet som Volvokund Sverige, och den nya verksamheten kommer att stå som förebild för hela landet", säger Jon Wakefield, vd Volvo Car Sverige.

**Den nya organisationen ska** användas som förebild för Volvos 29 befintliga återförsäljare.

– Det här handlar om att förändras tillsammans. Den fysiska återförsäljaren och möjligheten för konsumenter att möta engagerad, entusiastisk och kvalificerad Volvopersonal är fortfarande avgörande för vår framtid. Vi är fast beslutna att förbättra kundernas upplevelser genom att arbeta nära - tillsammans - med våra återförsäljarparters ", säger Björn Annwall, högst ansvarig för EMEA-regionen på Volvo Cars.



Krönika

**Cathie Björk**

KRÖNIKÖR I VÅR SYSTERTIDNING

**RECHARGE** 

## 2. Laddhybridernas uppgång och fall.

Av Cathie Björk, Publicerad 2020-09-06, 08:53.

*Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.*

**2030 kommer en laddhybrid vara lika intressant som en bil kompletterad med häst skulle ha varit 1915. Utifall bensinen skulle ta slut.**



*Risken är att en laddhybrid blir en tung post i privatekonomin, skriver vår krönikör.*

**Sverige och Belgien skiljer sig från övriga länder i EU.** Vi är nämligen de som än så länge köper betydligt fler laddhybrider istället för rena elbilar. Så kan det bli när landet mellanmjölk får välja.

Men varför har det blivit så? Det finns nog flera anledningar. Stimulanser, bensinpriser och mognad är troligen några. Det sistnämnda är kanske det jag förvånas över en aning. Vi svenskar brukar vara för ny teknik och snabba på att haka på innovationer. Men inte nu. Nä-E!, som Dynamit-Harry skulle ha sagt.

Liksom övriga EU är jag inte heller särskilt imponerad av laddhybrider. Visst fyller de en viktig funktion för många och jag är övertygad om att laddhybrider blir inkörsparten till en ren elbil lite senare i livet. Så långt är allt gott och väl, och på det viset har de givetvis ett existensberättigande. Men i övrigt är laddhybrider en kompromiss man helst skulle vilja klara sig utan.

Varför då?! Det är väl bra att köra på el så mycket det går? Ja, och det är just där det hela faller. Givetvis inte för att man delvis kör på el, men för att man måste bygga in dubbla drivlinor. Vill vi ha ännu mer dyr teknik för att kunna få futtiga tre–fem mils elkörning på resan till fjällsemestern?

**Anledningen till att jag måste nämna fjällsemestern** är att det jämt är den långresan som kommer på tal när elbilsskeptikerna (oftast med noll erfarenhet av elbilar) ska argumentera för laddhybrider. Dessutom verkar det ju vara helt omöjligt för dem att planera in att ta en bensträckare och en bit mat vid en laddstation. Det enda som faktiskt behövs för att lösa den där fjällresan. Tur och retur.

Nä! Jag måste kunna köra 70 mil i sträck. Det gör jag alltid!

Men du. Om det är så jäkla jobbigt att åka bil och umgås med familjen så att du måste få 70+ mil avverkade så snabbt som möjligt (utan stopp är argumentet) kanske du ska ta och fundera över din familjesituation istället? (Är familjelivet bra borde du ändå inte köra mer än fyra timmar i sträck.)

Tillbaka till laddhybriderna. Jag har tidigare hävdat att 2030 kommer en sådan vara lika intressant som en bil kompletterad med häst skulle ha varit 1915. Utifall bensinen skulle ta slut.

**Att laddhybriderna blivit så populära** beror givetvis på skattesystemet (mätmetoden) som är ett stort skämt. Hur man kan klassa in en del av dessa som miljöbilar (med låg skatt som följd) är en stor gåta för de flesta (till och med petrolheads).

Som systemet fungerar idag skulle man kunna sätta en liten elmotor på en finlandsfärja och klassa in den som miljöbåt trots att man mestadels kör på olja. Nu ser man dock över systemet för klimatbonus, så framtiden lär inte gynna nuvarande laddhybridsuvar på samma generösa sätt.

Men jag pendlar ju på el med min hybrid. Jag laddar hemma dessutom och det fungerar jättebra, säger en del. Grattis! Din nästa bil lär bli en ren elbil nu när du fått smutta på framtiden. Då kanske du upptäckt att det inte finns någon anledning att ha kvar den där ineffektiva tekniken från 1900-talet under huven? Den där gamla tekniken som vi vant oss med att man ska tanka dyrt, serva dyrt och som inte heller är särskilt vridstark från start. Jo, men när vi åker till fjällen ... Suck.

**En till anledning till varför laddhybriderna kommer att vara en parentes** i bilhistorien är att de inte är ekonomiskt konkurrenskraftiga. Det säger sig självt att dubbla drivlinor i en bil blir dyrare. Kan man räkna hem den kostnaden med 1 500 mil per år och i bästa fall hälften (jo tjena) på ren el? Nej. Det är nog snarare den där "tjock-tv"-effekten som spelar in för de som trots allt betalar mer för att få köra en laddhybrid.

"Det största uppvaknandet kommer troligen för den som har en gammal laddhybrid om fem–tio år."

Det känns helt enkelt lite mer "platt-tv" och är dessutom lite mer samvetsbefriande att veta att bilen ibland går på el. Greenwashing på individnivå? Miljöargumentet är nog det som vi historiskt reflekterat väldigt lite över eftersom vi har varit vana med avgasrör i över 100 år.

Jag har dock på känn att Covid-19 har lyft upp ren luft på agendan hos många fler. Speciellt när de som levt i avgasfyllda megastäder faktiskt fått en glimt (bokstavligen) av hur ren luften skulle kunna vara tack vare den nedstängning som många länder gått igenom. "Blue sky is coming" har en kinesisk elbilstillverkare som slagord. Kanske har vi för blå himmel i Sverige för att motivera oss att ta det nödvändiga steget?

**Det största uppvaknandet** kommer troligen för den som har en gammal laddhybrid om fem–tio år. Anledningen är enkel: Är det helt orimligt att anta att om man som biltillverkare inte klarar av att producera egna rena elbilar, kan man knappast heller ha bra kunskap och erfarenhet av att bygga eldrivlinan i en laddhybrid? Med andra ord kan vi anta att man inte har så bra koll på batteriet och dess spänningsreglering samt hur temperaturstyrningen ska fungera.

Om det antagandet är sant kan vi lätt förstå att det inte blir mycket batterikapacitet kvar i laddhybriden efter ett antal år. Det blir lite som att ha den där platt-tv:n, men nu efter fem år har fjärrkontrollen redan börjat strula.

Ett annat exempel på vilken chansning en laddhybrid kan vara får man om man läser artikeln om Reza i DN (17 maj 2020). Han som gjort just det som många hoppas kunna göra med sin laddbara bil – nämligen att köra på el så mycket det går. Reza laddar hemma och kör många kortare sträckor ofta med sin Kia Niro Plug-In Hybrid. Han tankar hemskt sällan. Vid första servicen sade de på verkstaden att han inte skulle köra på el när motorn var kall ... Han hade nämligen fått bensin i motoroljan.

**Den tanken har slagit mig också.** Hur bra är det att köra på el i minus 20 grader och så plötsligt drar bensinmotorn igång. Kanske i hög fart dessutom. Känns som att be om bekymmer. Och en laddhybrid kommer garanterat att bli väldigt dyr att reparera.

Kia hävdar att med de relativt täta serviceintervallerna på ett år (eller 1 500 mil) borde detta inte utgöra någon fara för bilen, men man förstod ändå inte hur det kunde komma in bensin i motoroljan. Bilen är byggd för att klara all typ av körning. De antar att det är körmönstret som är orsaken (trots att de inte förstår varför). Om motorn nästan bara går kall kan motoroljan spädas ut, konstaterar man.

Det ska bli mycket intressant att se hur dessa bilar överlever tio svenska vintrar. Vi har nog bara skrapat på ytan av laddbara bilar som kommer behöva omfattande reparationer i framtiden. Uppenbarligen är det inte bara elhybridbatteriets lilla kapacitet som kan bli ett problem med tiden – utan ganska snabbt kan bensinmotorn också bli ett sådant. Dubbelt upp. Vem vill köpa en begagnad?

Givetvis har inga andra tillverkare stött på detta, enligt artikeln. Man har inte heller utfärdat några rekommendationer likt Kiaverkstadens uppmaning om att inte köra på el när motorn är kall.

Detta kommer givetvis att bli allmänt känt om det blir ett vanligt bekymmer i framtiden. Därmed kommer också andrahandsvärdet att bli därefter. Summa summarum kan det bli dyrt både för nybilsköparen och begagnatköparen.

**Är du fortfarande sugen på en laddhybrid** för att spara några tusenlappar i sänkt bensinförbrukning och skatt? Att en laddhybrid kommer att svida i plånboken på sikt är kanske ett för mildt uttryck. Risken är tyvärr att en laddhybrid på kort (och lång) sikt snarare kan bli en rejäl post i privatekonomin. Men som man brukar säga: Bad choices make good stories.

**Rostfria avgassystem  
för dina krav**



### 3. Nya bilar lever betydligt längre – av två anledningar.

Publicerad 2020-09-04 kl 8:06, text Erik Söderholm.

**Snart kan biltillverkarna sträcka ut livslängden för nya bilmodeller till tio år, enligt en analytiker.**



**En ny bilmodell** som precis lanserats brukar ha en livslängd på mellan fem och sju år, med plats för en uppdatering (eller "facelift") vid ungefär halvtid.

Anledningen är att nya och hårdare krav på krocksäkerhet och framför allt utsläppsnivåer träder i kraft löpande.

**Men nu är livslängden** på väg att förlängas rejält för nya bilar, skriver branschsjajten [Ward's Auto](#). Därmed utmanas den "gamla sanningen" om att en bilmodell automatiskt behöver förnyas med en helt ny modellgeneration inom fem till sju år.

– Vi ser hur bilarnas livscykel förlängs. För bara några år sedan tävlade alla med produktcykler på fem eller till och med fyra år, säger Joe Langley på analysföretaget IHS Markit.

**Enligt honom är det** ingen omöjlighet att nya bilars produktcykler sträcks ut till tioårsstreck. Att förlänga livslängden skulle också kunna spara biltillverkarna mycket pengar, både i utveckling och marknadsföring, eftersom investeringskostnaden kan slås ut på en längre livscykel.

Anledningen till att bilmodellerna lever allt längre är dels att allt fler av dem blir eldrivna vilket gör att bilarna inte behöver uppfylla avgaskraven som bensin- och dieslbilar, och dels att fler och fler nya bilar har mjukvara som kan uppdateras trådlöst via nätet och därmed hållas uppdaterade med nya funktioner och finesser på ett smidigare sätt än tidigare.

#### 4. Skoda Citigo sjunger på sista versen – ersätts inte.

Publicerad 2020-09-04 kl 11:57.

Text Erik Söderholm.

**Det finns ingen direkt ersättare när Skoda lägger ned tillverkningen av småbilen Citigo.**



**Det är nio år sedan** VW-koncernens ”minibilstrio” med Volkswagen Up, Skoda Citigo och Seat Mii visades upp. De tre småbilarna har byggts i en fabrik i Slovakien, men snart kan den lilla biltrion ha gjort sitt.

Nu bekräftar Skodas försäljnings- och marknadschef Alain Favey att Skoda Citigo snart försvinner – och inte kommer tillbaka.

– **Vad gäller Europa** är den helt slutsåld. Det blir ingen ersättare för Skoda Citigo och vi har inga planer på en modell i den storleken i framtiden, säger han till [Autocar](#).

Populära som elbilar

**Skoda Citigo och de** två andra syskonmodellerna hade bensinmotorer vid lanseringen, men kom senare med eldrift. När de uppdaterades med större batteripaket lockades många att slå till eftersom de små elbilarna hade låga prislappar jämfört med andra elbilar.

Det finns uppgifter om att Volkswagen planerar en eldriven ersättare till Up-modellen med [namnet ID 1](#). Men Alain Favey säger sig inte känna till några sådana planer.

– **Om det kommer** en version av VW-gruppens MEB-plattform som tillåter mindre bilar att byggas än i dag skulle vi ha en Skodaversion, men jag känner inte till några sådana planer. Vad gäller Citigo är det slutkört, säger han.

## Låg milkostnad

Att bygga småbilar på ett lönsamt sätt har länge varit en av biltillverkarnas svåraste utmaningar. Vinstmarginalerna är minimala och det är betydligt lättare att tjäna mer pengar på en större modell eller en suv.

Skoda Citigo och dess koncernsyskon har ofta hamnat i topp när det gäller bilmodeller med låg milkostnad. Volkswagen Up är den [näst billigaste småbilen vi testat](#) sett till milkostnad, och de eldrivna versionerna av Up, Citigo och Mii blev de överlägset billigast i vår genomgång av de [billigaste elbilarna att äga](#).

Modellerna har dock fått kritik för att de inte har något vettigt autobromssystem trots att de ofta körs i stadstrafik.

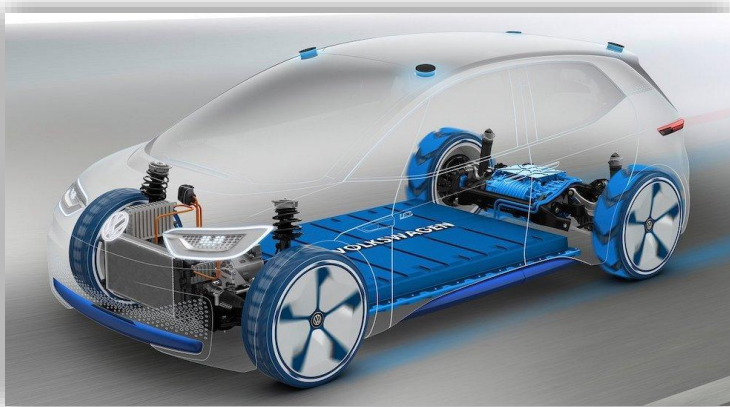


Erik Söderholm

## Relaterade artiklar



[Volkswagen ID 1 och ID 2 på gång – första uppgifterna om nya elbilmodellerna](#)  
[Flera modeller på ingång med lägre pris än ID 3. 9](#)



[Nya uppgifter: Seat har fått "sparken" från utveckling av billig elbil](#)  
[Fråntas det prestigefyllda projektet.](#)

## 5. Nu börjar Toyota bygga ”kompaktraketen” GR Yaris.

Publicerad 3 september.

Text Erik Söderholm.

Produktionsstarten har gått och de första kunderna får sina bilar i november.



**Toyota har främst** gjort sig kända för sina hybridmodeller som länge varit med i toppen bland Sveriges mest sålda bilar.

Men det finns fortfarande en del udda inslag i modellprogrammet – inte minst bränsle-cellsbilen Mirai och sportbilen GR Supra som utvecklats tillsammans med BMW.

**Nu har Toyota även** börjat bygga den lilla ”kompaktraketen” GR Yaris i Motomachifabriken i Japan. Produktionsstarten blev i slutet av augusti och de första köparna får sina bilar i november.

Toyota GR Yaris har en drivlina som är fjärran från den vanliga modellens hybriddrift: under huven finns en trecylindrig 1,6-litersmotor med turbo på 261 hästkrafter. Toyota GR Yaris har även fyrhjulsdraft och även manuell växellåda, något som blir allt ovanligare i nya prestandabilar.

I Sverige kostar modellen [från 394 900 kronor](#) och den som vill kan välja till ett bankörningspaket för ytterligare 22 000 kronor.

**Erik Söderholm**



## 6. Prov: VW ID.3 – Das Auto 2.0.

Av Jörn Thomas, Publicerad 2020-09-07, 05:50.

Det är äntligen dags att dra igång den emotsedda elbilsrevolutionen från Wolfsburg. Frågan är bara om VW ID.3 verkligen kan leverera på alla plan? Vi provkör!



*Få nya bilmodeller har föregåtts av sådan hype som ID.3.  
Nu har vi kört den – och kan ge svaren.*

**Historien upprepar sig** men alltid i en annan skepnad, i alla fall om man ska tro på orden som lär ha yttrats av den danska filosofen Søren Kierkegaard. Han tänkte nog inte på nya ID.3 när han sade det, vilket kanske är så konstigt med tanke på att dansken dog redan 1855. Men nu är ID.3 äntligen här och tänker göra just det: upprepa samma framgångshistoria som storsäljarnas storsäljare VW Golf kan ståta med fast utan förbränningsmotor förstås.

Målsättningen är på sedvanligt VW-manér allt annat än blygsam. Senast 2025 ska koncernen bli den globala marknadsettan i elbilssegmentet, allt annat räknas som ett nederlag. Det du. Ambitiöst så det räcker och bli över, men vad vore vi utan tydliga mål i livet?

**Visst har det funnits en rad eldrivna bilar** i portfolion, men med ID.3 påbörjar man ett mycket viktigt kapitel. ID.3 är nämligen den första modellen på märkets universella elbilsplattform MEB och den ska göra detsamma för märkets kommande elbilsarmada som MQB-arkitekturen gjorde för modellerna med förbränningsmotor.



*Lätthanterad, säker och komfortabel.*

*Det är bara 20-tums-fälgarna som gör bilen en aning stel på dåligt underlag.*

**Skillnaden mot MQB** är att MEB-plattformen är bakhjulsdriven och dessutom har en drivlinelayout à la Volkswagen Typ 1 (Bubblan alltså) vilket innebär att hela drivlinan sitter bak i bilen. En mindre revolution så att säga, som så småningom ska ersätta den smarta framhjulsdreven modellen som har varit måttstocken för alla kompaktbilar sedan 1974 men som i sin åttonde generation verkar tappa lite flås i försäljningsstatistiken.

Det har skrivits mycket om bilen och spekulerats, men körts ytterst lite. Vi har sett bilder på tusentals ID.3 stående stilla i väntan på mjukvaruimplementeringen, hört rapporter om hur katastrofalt dålig sagda mjukvaruplattform egentligen är, men egentligen är det ingen som vet hur det ligger till förrän man själv glider ned i förarsätet och bildar sig en egen uppfattning.

Sagt och gjort. Ergonomin bakom ratten är inte alls dum, man sitter bekvämt i stolarna med tillräckligt mycket sidostöd och ratten har god justermån. Materialkvaliteten å andra sidan visar tydligt att ID.3 handlar om hög avkastning.



*I de ljusa framstolarna sitter man luftigt och bekvämt, självklart med perfekt ergonomi. Annars erbjuder ID.3 även översiktliga och tydliga skärmar och massor med smarta stuvfack.*



**Här finns massor av hårdplastytor** och det är faktiskt endast en panel på instrumentbrädan som har en lite lyxigare finish. Allt annat andas dessvärre Toyota från 90-talet. Byggkvaliteten är på topp, men materialvalen och detaljkänslan lämnar en hel del övrigt att önska.

Utrymmeskänslan i den 4,26 meter långa elbilen präglas av batteriet som ligger i golvet bakom framaxeln och fortsätter långt bakåt. Batteriets aluminiumhus förbättrar visserligen konstruktionens styvhet och krocksäkerhet samtidigt som tyngdpunkten sänks, men höjer å andra sidan bilen indirekt.

Det gör dock inget. I de främre stolarna har man gott om utrymme åt alla håll, i baksätet är det trångt i höjdlängd för passagerare över 180 centimeter. Man kan i alla fall glädjas åt ett ypperligt benutrymme som nästan är på Passatnivå. Ingen större överraskning utan snarare en vanligt förekommande egenskap hos MEB-arkitekturen.

Här upprepar sig historien återigen. När Golf 1 kom låg bilens tjusning knappast i ett revolutionerande och överlägset motorutbud utan snarare i ett ytterst lyckat helhetskoncept.

**ID.3 följer såklart samma recept.** AC-kompressorn, styrväxlarna och 12-voltsystemet ligger i frunken, högspänningsbatteriet finns under golvet, den 90 kilo tunga synkronmotorn är integrerad i bakaxeln och styrelektroniken samt den enstegade växellådan befinner sig i bilens akter. Här tar en nyutvecklade multilänkaxel hand om greppet, och även framaxeln med tvärgående bärramar och McPherson-fjäderben är självklart en nyutveckling.

Den som hoppades på dubbla lastutrymmen kommer att bli besviken. ID.3 erbjuder ingen användbar frunk utan man får nöja sig med det traditionella bagageutrymme bak som dock erbjuder en generös lastvolym på mellan 385 och 1 267 liter.

ID.3 kommer att finnas med tre olika effektuttag samt tre olika stora batteripaket. Än så länge finns endast ett av dessa effekt- och batterialternativ på den svenska marknaden, nämligen konfigurationen med 204 hk i kombination med 58-kWh-batteriet.

Räckvidden är 420 km och priserna börjar på 434 900 kronor för Life-modellen. Beroende på vilken utrustningsnivå man väljer kan grundpriset komma att justeras upp till 531 900 kronor för den fyrsitsiga Tour-varianten.



*Motorn bak och bakhjulsdrift. Precis som anfadern Bubblan.*

**Oavsett vilken version man väljer** ingår dock alltid filhållnings- och frontassistent med nödbromsfunktion, adaptiv farthållare, LED-strålkastare, induktionsladdning, DAB+-radio och en mängd andra mer eller mindre viktiga funktioner.

Sedan har vi nykomlingens storslagna ljusspel som hälsar föraren glatt med en strålkastarblinkning när han/hon närmar sig, säger hejdå på samma sätt och dessutom kan coacha föraren med hjälp av ett LED-band i cockpiten. Bandet bekräftar valda kommandon, stöttar vid navigeringen och lyser rött vid fara.

VW vill dessutom gärna lyfta fram det praktiska i att inte behöva trycka och vrida på några fysiska knappar längre och utrustar därför bilens ratt med glänsande svarta tryckkänsliga ytor. En mikrofon underlättar också handhavandet av bilens funktioner med hjälp av språkstyrning.

Men hur fungerar allt detta med tanke på det usla rykte som omgett mjukvaruarkitekturen?

Under vår testdag är allt till belåtenhet. Det spelar ingen roll om det gäller de digitala instrumenten, infotainmentsystemet, språkstyrningen eller de beröringskänsliga ytorna. Allt går som det ska. Head up-displayen visar matnyttig information och tillvalsfunktionen Augmented Reality som projicerar varningar tio meter framför bilen kommer bara lite senare via en online remote update.



*Generöst benutrymme, men desto mindre plats i höjled.*

**Nu ska vi dock inte glömma bort** själva körningen i bilens digitaldjungel. Den är nämligen fantastisk och uppskattas av både elbilsproffs och helgröna nybörjare som kommer att gilla den enkla inlärningskurvan. Tryck växelväljaren framåt, ge gas och du är iväg med det elbilstypiska vinandet under färdens första metrar. Dessutom med 310 Nm. Direkt och omedelbart.

Då kan ingen TSI-föraren hålla jämna steg utan får snällt vänta på att turbon tar ett djupt andetag och DSG-lådan lyckas peta i rätt kugge. Elmotorn å andra sidan är alltid på gång, levererar alltid kraft och vrid i mängder helt utan fördröjning.

Styrningen följer självklart samma struktur: säker, exakt och lättkontrollerad. ID.3 är alltså ingen hetlevrad kilowattslukare men inte heller en trött trädskramarkoja utan helt enkelt ett fulländat helhetskoncept med en homogen styrning.

Ja, det känns igen från Golf och där skiljer det verkligen knappt mellan bilarna förutom att den 1,8 ton tunga ID.3 med sin låga tyngdpunkt och fördelaktiga viktfördelning erbjuder ett alldeles eget handlingkoncept.



**Med de futuristiska 20-tumsfälgarna** (tillval) rullar bilen visserligen en aning stelt över vägbulor och asfaltsskador men åtminstone är man häftigast i kvarteret. Dessutom kan man alltid köpa till adaptiva dämpare (snart i Sverige).

Oavsett vilket erbjuder ID.3 alltid en rolig och självklart fullt vardagsduglig körupplevelse. Dessutom med en förvånansvärt liten vändcirkel på tio meter. Här profiterar bilen definitivt på sin drivlinelayout som skapar plats fram och förbättrar fästet.



*ID.3 kan snabbladdas med upp till 125 kW.*

**Kraftreaktioner i ratten** under full acceleration? Icke. Inte ens när vridmomentläggen träffar med full kraft. Medan framhjulsdrivna bilar alltid kämpar med sina avlastade framaxlar under accelerationstester trycker ID.3 sina bakhjul hårt i asfalten.

Även under inbromsning kan elbilen bromsa betydligt bättre än konventionella kompaktbilar med hjälp av den dynamiska hjullastförskjutningen bak, trots bakre trumbromsar. Å andra sidan har dessa en nästan obegränsad livstid och inga korrosionsproblem.

Energiåtervinningen sker nästan omärkbart med upp till 0,3 G, övergången från bromskraftsåtervinningen till den traditionella bromsen är smidig och bekväm samtidigt som vi gillar bromspedalkänslan skarpt på grund av dess tydlighet.

Förbrukningen då? Under blandad körning krävde vår testbil knappt 18 kWh/100 km, i motorvägshastigheter runt 120 km/h förhållandevis låga 20 kWh/100 km. Man kan ladda bilen med upp till 125 kW (CCS) vilket ger en räckvidd på mer än 200 km på endast 30 minuter. Är man tvungen att förlita sig på en 11 kW växelströmladdare hemma (ID Charger) tar laddningen självklart längre tid i anspråk.

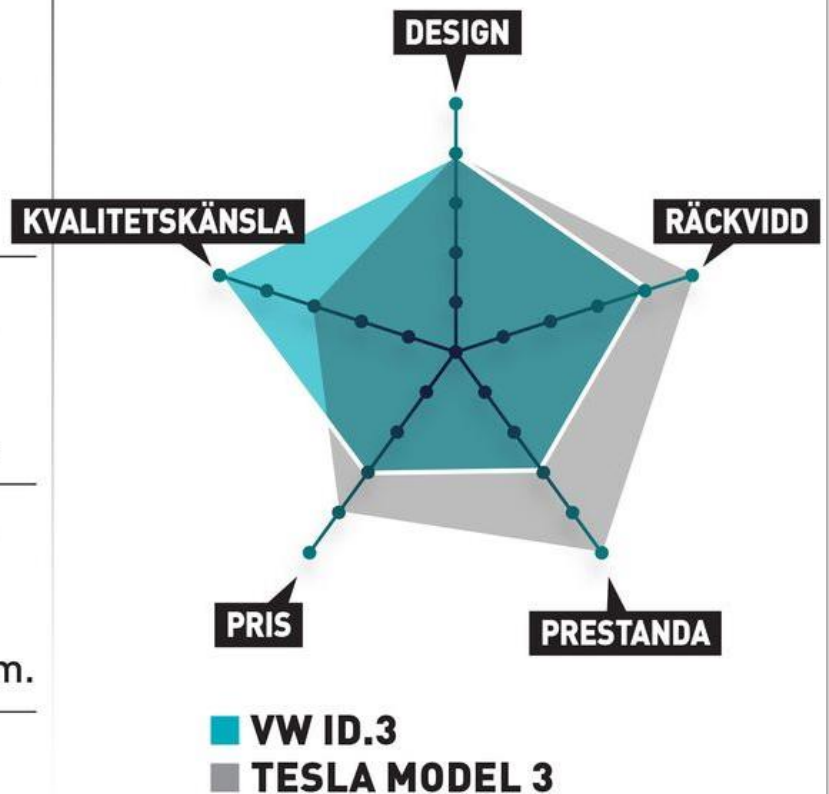
**VOLKSWAGEN ID.3****TEKNISKA DATA**

**MOTOR:** El, permanentmagnet synkron, 204 hk, 310 Nm. Litiumjonbatteri 58 kWh. Bakhjulsdrift. Enstegad automatlåda.

**KAROSS:** L/b/h 4 261/1 809/1 568 mm. Axelavstånd 2 770 mm. Tjänstevikt 1 794 kg. Bagagevolym 385–1 267 liter.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 7,3 sek. Toppfart 160 km/h. Förbrukning (WLTP) 15,5 kWh/100 km. Räckvidd 424 km.

**PRIS:** Från 434 900 kronor (Life).

**PERSONLIGHET****SUMMERING**

**BÄST:** Köregenskaper, utrymmen, komfort, hanterbarhet.

**SÄMST:** Lite lågt i tak i baksätet. Stötig med 20-tumsfälgar.


**POWER ON**  
**PEUGEOT PLUG-IN HYBRID**
**NYA PEUGEOT 3008 SUV**  
 Plug-In Hybrid

Förmånsvärde från **1.247** kr/mån  
 Pris från 389.900 kr



UPPTÄCK MER >



## 7. TEST: Land Rover Defender – en revolution.

Av John Eriksson, Publicerad 2020-09-04 kl 05:48.

**Land Rover DEFENDER 110 D240 // Nya Defender har tagit ett gigantiskt kliv framåt jämfört med den gamla generationen. Den är nu en helt annan typ av bil som på vissa områden känns som det modernaste och bästa Land Rover har att erbjuda.**



*Testbilen är i utförandet First Edition, vilket inkluderar svart exteriörpaket med bland annat svarta bokstäver på motorhuven. Snygg kontrast.*

**Sentimentala typer som vurmar ömmande** för den tid som flytt kommer att bli besvikna på nya Defender. Vi kan lika gärna rycka av det plåstret på en gång. Det finns nämligen inte mycket – egentligen ingenting alls – som påminner om upplevelsen man fick i den gamla bilen.

Nya Defender är ljusår bättre än föregångaren och är kompetent på fler områden än bara ute i terrängen. Har Land Rover gjort rätt genom att förvandla modellen till en "modern" bil – och hur bra är den? Vi testar, analyserar och filosoferar!

Det finns en ganska naturlig jämförelse att göra med senaste generationen av Suzuki Jimny (se provkörning i ams nummer 12/2019), trots att bilarna har vitt skilda prislappar. Båda har en lång historia och har utvecklat kultstatus, samt är mycket kapabla för terrängkörning och som oömma arbetshästar. Men tillverkarna har valt två helt olika strategier för de nya varianterna av sina legendariska modeller.



Suzuki har behållit Jimnys ganska primitiva teknik och förhållandevis oförfinade egenskaper. Steget från den tidigare generationen är väldigt litet och man känner igen mycket av upplevelsen. Bilen är absolut inte modern. Den har därför kvar en stor del av sin identitet. På gott och ont.

Undertecknad konstaterade efter provkörningen att den i första hand riktar sig till den som söker ett arbetsfordon för svår terräng, och till den som vill ha charmen, då det finns mycket bättre bilar.

Land Rover har som sagt istället valt att göra motsatsen. De har tagit Defendern in i det 21:a århundradet, gjort den lika bekväm, lättkörd, teknikspäckad och uppkopplad som vilken annan samtida bil som helst. De har slipat bort de ålderdomliga, kantiga och svåra egenskaperna, som var en del av charmen.

**Nya Defender, med internkod L663**, använder sig av Jaguar/Land Rovers D7-plattform och har en självbärande kaross i lättviktsaluminium. Bottenplattan ligger även till grund för en stor del av koncernens aktuella modeller, bland annat Jaguar XE, Jaguar F-Pace, Land Rover Discovery och Range Rover. Den har stöd för elektrifierade drivlinor och Defender kommer att erbjudas i laddhybridutförande längre fram.

Redan nu finns den som mildhybrid med 48V-system. Men då måste man välja den stora bensinmotorn, en treliters rak turbohexa på 400 hästar. Den är utrustad med en kombinerad startmotor/generator och ett litet litiumjonbatteri. Bilen kan återvinna energi vid inbromsning och sedan använda den efter behov för att hålla förbrukningen nere.

Drivlinorna känner man i övrigt igen från andra Jaguar- och Land Rovermodeller. Vår testbil är utrustad med den stora dieselmotorn, en konventionell tvåliters fyrcylindrig maskin på 240 hästar. Mer om den längre fram.

Formgivningen är naturligtvis det första man möts av hos nya Defender. Testlaget gillar den. Bilen är tuff med ett retromodernt utseende och den sticker verkligen ut från mängden. Folk kollar efter den. Kvinnor, män, unga och gamla. Detta är fel kärra om du vill vara anonym, men rätt om du vill synas. Intrycket säger finbil snarare än oömt arbetsredskap, vilket kan vara ett medvetet drag för att flytta modellen mot fler kunder och livsstilsköpare.



**FÖRARMILJÖ**

- 1** Dörrsidorna är monterade med skruvar vars skallar är fullt synliga. Tufft och funktionellt.
- 2** Digitalt och anpassningsbart kombinstrument är standard.
- 3** Tiotums pekskärm med navigation är standard. Knivskarpa satellitkartor i klass med Tesla och Audi. Infotainmentsystemet är snabbt, snyggt och lätt-skött. Mycket bättre än i Land Roversyskonen.
- 4** Gummiklädd avläggningsyta, även bakom skärmen. Här finns också ett USB-uttag.
- 5** Knappar för fjädring, körlagen och klimat sitter samlade. Och det är fysiska knappar, inte touch. Ergonomiskt och bra!
- 6** Djupt avläggningsfack och tre eluttag, USB-C, USB 3.0 och ett 12V.
- 7** Gummiklädda mugghållare. Ytan blir dock snabbt repig. Trådlös laddning för mobil bakom.



**BETYG SITTA FRAM**

SMAL										BRED
HÅRD										MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J									
UTDRAGBART LÄRSTÖD	N									
TIPPBAR SITTDYNA	J									
GENERÖS RATTJUSTERING	J									
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>4,5</b>									

**Interiören präglas däremot framför allt av** en praktisk, grovhuggen funktionalism. Man har massor med gummiklädda avläggningsytor och förvaring, och det finns gott om sarger att grabba tag i för att hålla sig själv på plats när det lutar (men trist nog inga handtag på insidan av A-stolparna). Fotbrunnarna fram och bak är helt inklädda i gummiaktig plast, vilket gör det lätt att hålla rent oavsett vilken skit man släpar med sig in, eller om man vill spola ur bilen invändigt.

Förarmiljön har bra ergonomi med rejäla fysiska vred och knappar istället för dubbla pek-skärmar som i lyxigare Range Rover. Vi räknar till fyra eluttag fram och sex stycken bak, och materialvalen känns mer tåliga än flotta. Kupén upplevs dock inte spartansk eller billig, snarare ändamålsenlig.

Mitt i allt detta finns också massor med modern teknik integrerad. Kombiinstrumentet är digitalt, aktiv filhållning är standard och adaptiv farthållare finns som tillval. Men man kan inte säga att bilen är "självkörande". Den har ibland svårt att se vägmarkeringar, till och med på rena, torra sommarvägar, och filhållningen reagerar ofta sent, den är helt enkelt mest av nödhjälpskaraktär.

Infotainmentsystemet är Land Rovers helt nya Pivi Pro som introduceras i Defender. Det är ett stort lyft! Systemet är snabbt, har snygg och lättförståelig grafik, samt är enkelt att använda tack vare färre menynivåer än tidigare. Navigationskartorna är nu knivskarpa satellitbilder fullt i klass med de i Audi och Tesla.

Via systemet har bilen en egen internetuppkoppling och den kan ta emot mjukvaruuppdateringar på distans hemma i garaget, eller i skogen. Pivi Pro är i sig en anledning att överväga Defender om man vill ha en Land Rovermodell, för deras andra infotainment är så mycket sämre.



## DEFENDER-HISTORIK

**Det brittiska företaget Rover** (ordet betyder "vandrare" på engelska) började i slutet av 1800-talet som cykeltillverkare innan man gav sig på bilar strax efter sekelskiftet.

Före det andra världskriget hade man etablerat sig som ett premiummärke för folk med högre ambitioner än Ford och Austin, men efter kriget fanns inte samma marknad och man behövde en ny modell för att komma igång med tillverkningen igen.

Med inspiration från Willys Jeep föddes år 1948 modellen som helt enkelt kallades Land Rover och som man brukar hänvisa till som Series I. Den var från början tänkt som ett praktiskt jordbruksredskap och en gårdstraktor. Modellen blev en stor framgång för företaget och var deras storsäljare under 50-, 60- och 70-talet. Den behöll hela tiden mycket av sitt ursprung men genomgick mindre utveckling under åren.



*Kameror visar hur den omgivande terrängen ser ut och en bild på axlarna visar hur bilen fjädrar för tillfället.*



*Under mitt-armstödet finns kylfack.  
Del av komfortpaket för 16 900 kr.*

Namnet Defender kom till 1990 för att undvika sammanblandning med den då nya bilen Discovery. Om man lägger ihop Defender och de tidiga Series-bilarna sedan 1948 hann man tillverka mer än två miljoner exemplar innan produktionen av förra Defender avslutades i början av 2016.

Den nya generationen bryter det tekniska arvet med föregångaren. Modellen är verkligen alltigenom en ny konstruktion som inte hämtar någon teknik eller delar från tidigare version.

**Delvis inkorporerat via skärmen** är även Land Rovers Terrain Responssystem där man väljer körläge beroende på underlag. Nytt är att det finns ett läge då bilen automatiskt anpassar sig efter omständigheterna, samt en meny där man kan konfigurera drivlina, styrning, differentialer och antispinn om man tycker att man vet bäst själv. De här två nyheterna är dock tillval för 9 900 kronor.

Standard är däremot finesser som vadvningsavkänning som visar på skärmen hur djupt vatten man kör genom och 360-graders kameravy runt bilen. Man kan också zooma in på specifika kameravinklar beroende på vad man behöver se i till exempel terrängen.



*Trots ganska kantiga hörn kan det vara svårt att se var bilen slutar och hur långt man har kvar till låga hinder i terrängen. Då hjälper bilens kameror till, även om detaljer kan vara svåra att se. Man får heller inte vara rädd om lacken om man ska använda bilen som skogsmaskin. Men man kan beställa den med matt skyddsfilm för 37 900 kronor.*

Vi använde detta när vi tog ut bilen i skogen för fotografering för att undvika stora stenar och stubbar. Det fungerar som hjälp, men det är ändå svårt att avgöra hur stora hindren är, hur långt man har till hjul och karosskanter, och det är knepigt att se detaljer som vassa grenar. Vi föredrog därför hjälp från någon utanför bilen som vinkade och pekade.

Men visst är den kompetent i terrängen med bra förutsättningar. Fyrhjulsdraft är naturligtvis standard, liksom tvåstegad fördelningslåda med hög- och lågväxel, samt låsbar mitt-differential. Därutöver kan man välja till en elektrisk aktiv diff bak för 14 900 kronor.

Karossöverhängena är dessutom korta och bilen har imponerande frigångsvinklar på 38 och 40 grader fram respektive bak med luftfjädringen höjd till Off roadläget.

**Men frågan är hur många ägare** som kommer att använda bilen till vad den faktiskt klarar, eller som ens vågar göra det? För nya Defender har trots allt inte samma råbarkade och oömma framtöning som den gamla generationen.

Det tar nämligen emot att leda ut den på knixiga skogsstigar med grenar och taggbuskar som inte går att undvika. Lacken är för fin och plastdetaljerna verkar för känsliga, medan den föregående modellen hade mer av en skit-samma-det-går-attityd. Vetskapen om att testbilen i First Editionutförande kostar mer än 900 000 kronor hjälper inte heller.

Defender har dock blivit mycket, mycket bättre på vägen, där gamlingen hade gott om brister. Moderna och kraftfulla drivlinor innebär goda prestanda. Defender är rask för sin storlek. D240-motorn är pigg och stark med bra respons och jämn kraftleverans. Maskinen har en len gång och ett mjukt, mulligt ljud som påminner om en sexa. Den känns alldeles lagom för bilen. Automatlådan jobbar harmoniskt med motorn och svarar för det mesta också den rappt på förarens instruktioner.



*Riktigt reservhjul på samma fälg som bilen är utrustad med ingår och sitter på baddörren. Men skydd till hjulet (bilden) kostar 2 300 kronor extra.*

**Styrningen är medellätt** med en naturligt linjär och lugn utväxling. Den passar utmärkt till vardags. Vägkänslan är filtrerad, men man har tillräcklig uppfattning om underlag och grepp. Av de Land Rover vi kört på sistone (Discovery och Range Rover Sport) har faktiskt Defender den mest trivsamma styrningen.

Men det mest imponerande med bilen är luftfjädringen och chassit. Defender påminner om en stor lyxbil i uppträdandet. Den rör sig mjukt följsamt och böljande på vägen, sväljer stora ojämnheter kontrollerat och filtrerar bort många smågrejer. Grusvägar känns ofta onormalt släta och tvättbrädor blir näst intill utsuddade. Här briljerar Land Rover.

Vid stressad körning kränger bilen en del i böjarna, men när man skruvar upp tempot svarar Defender med en spänstighet som man kan luta sig mot och det går att köra överraskande fort med den på kurviga småvägar. Upplevelsen påminner om en Mercedes – i grunden en karaktär med ett värdigt och behagligt lugn, men med en personlighet som klarar fart och fläkt när det krävs.

Åkkomforten är god över lag, bland annat tack vare den fina och avslappnade fjädringen. Man sitter bekvämt både i fram- och baksätet med gott om utrymme att sträcka ut. Kupén är och känns luftig, speciellt med testbilens stora panoramataklucka (23 900 kronor). Ljudnivån invändigt är godkänd. Oväsen från motorn och däckbuller är väl dämpat.



# TID FÖR LÄSNING!

## 5 äldre nummer för 200:-

Välj fritt  
bland 10  
olika titlar

Gäller de nummer som kostar 60 kr. Ett paket per köptillfälle.





*Defender 110 har höj- och sänkbar luftfjädring som standard. Med normalhöjd är markfrigången nära nog 22 cm och i terrängläge (övre bilden) ökar den till 29 cm. Dessutom finns ett så kallat "åtkomstläge" (den nedre bilden) för att underlätta insteget. Man får nämligen kliva upp i bilen även normalt. I sitt lägsta läge är Defender 5 cm närmare marken.*

**Däremot är vindbrus kraftigt framträdande** från området kring A-stolparna och sidospieg-larna. Vi noterade det från drygt 80 km/h och sedan var det starkt ökande. Bilen har visserligen en ganska upprätt vindruta, men vårt testexemplar var utrustat med snorkel längs vänster A-stolpe som förmodligen var den stora boven i dramat. Skippa därför den om du faktiskt inte har användning av den.

Innerutrymmena är generösa, för såväl passagerare som bagage, det är ytterligare en styrka hos Defender. Modellen går dessutom att få som antingen fem-, sex- eller sju-sitsig. Mellanalternativet innebär att man byter ut mittkonsolen fram mot ett ihopfällbart extra-säte – man kan då alltså sitta tre fram.

Även om Defender fortfarande är extremt kapabel i terrängen, är dess numera främsta kvaliteter – som majoriteten av köparna verkligen kan dra nytta av – att den har blivit en bekväm, flexibel och rymlig vägvagn. Känslan av äventyr får man på köpet.

**TESTFAKTA**

LAND ROVER

DEFENDER 110 D240

**MOTOR**

Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>	R4, turbodiesel/1 999
Effekt, hk vid r/min	240 vid 4 000
Vridmoment, Nm vid r/min	430 vid 1 400

**DRIVLINA & CHASSI**

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Automat
Antal växlar, man/aut	-/8
R/min, högsta vxl vid 110 km/h, man/aut	-/1 800
Drivning	Fyrhjulsdrift

**MÅTT**

Mätvärden gäller detta växellådsalternativ	Automat
Broschyrvikt/maxlast, kg	2 323/827
Transp.styrelsens vikt/maxlast, kg, testbil	2 553/597
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	750/1 100/3 500 <b>1</b>
Längd/axelavstånd, mm	4 758/3 022
Bredd/höjd, mm	1 996/1 967
Markfrigång, normal/terräng, mm	218/291
Tankstorlek, l	85 <b>2</b>
Bagagevolym, lVDA	857-1 946
Innerbredd, f/b, mm	1 628/1 593
Innerhöjd, f/b, mm	1 035/1 012
Däckdimension, standard	255/65 R19
Däckdimension, testbil	255/60 R20 113V
Däckfabrikat, testbil	Pirelli Scorpion Zero

**1** Defender klarar att ta mycket last och den kan dra väldigt tunga släpkäror – men man måste ha en avancerad körkortsbehörighet för att kunna utnyttja bilens fulla kapacitet för dragvikt.

**2** En rejäl bränsletank är bra att ha när man ska ut på äventyr! Räknat på vår blandade testförbrukning ger det bilen en teoretisk räckvidd på strax över 100 mil.

## TESTFAKTA

LAND ROVER

DEFENDER 110 D240

## PRESTANDA

Mätvärden gäller detta växellådsalternativ	Automat
0-40 km/h, sek	2,1
0-80 km/h, sek	5,7
0-100 km/h, sek [fabriksuppgift]	<b>1</b> 8,3 [9,1]
0-120 km/h, sek	11,9
0-140 km/h, sek	16,8
0-160 km/h, sek	24,4
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	188
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	<b>2</b> 44,5

## FÖRBRUKNING

Mätvärden gäller detta växellådsalternativ	Automat
WLTP-norm/test ±%, l/100 km	9,1/ <b>8,3</b> -9% <b>3</b>
CO <sub>2</sub> WLTP/test, g/km	240/ <b>218</b>

## BULLER I KUPÉN

Mätvärden gäller detta växellådsalternativ	Automat
50/80/100/120 km/h, dB(A)	60/64/68/71

## EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris	807 900:-
Grundpris efter eventuell bonus	807 900:-
Autobroms	Standard
Xenon/LED	-/Standard
19-tumsfälgar	Standard
Metalliclack	12 900:-
Parkeringshjälp bak/fram & bak	Standard
Backkamera	Standard (360 grader)
Nyckelfritt låssystem	10 900:-
Navigation	Standard
Adaptiva dämpare/luftfjädring	-/Standard
Dragkrok	8 900:- (Avtagbar) <b>4</b>
Fordonsskatt år 1-3/år 4	<b>5</b> 18 244:-/6 692:-
Försäkring	6 835:-
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	15 923:-
Bränslekostnad/år	27 390:-
Nybilsgaranti/vagnskada	3 år/3 år
Värdeminskning, kr/år	112 650:- (13,9%)
Förmånsvärde, kr/mån	10 038:-

MILKOSTNAD, SEK <sup>1)</sup>

97,63

MÅNADSKOSTNAD, SEK <sup>1)</sup>

16 271:-

- 1** Nya Defender med 240-hästars dieselmotorn rör sig riktigt raskt och den känns pigg. Vi lyckades till och med slå fabriken egen tid till 100 km/h.
- 2** Lång bromssträcka trots stora bromsar. Skivorna fram är 349 millimeter i diameter (som på en Porsche 911 Carrera S). Förklaringen sitter bland annat i att testbilen rullade på så kallade "All season"-däck.
- 3** Vår blandade testförbrukning landade under tillverkarens egen uppgivna WLTP-förbrukning. Då går det dessutom att köra bilen ännu snålare än vad vi gjorde.
- 4** Dragkrok finns i två varianter, antingen som avtagbar eller som elektriskt in- och utfällbar. Den senare är dyrare och kostar 15 900 kr eller 25 900 kr som del av paket för släpvagnskörning.
- 5** Malusskatten är hög! De tre första åren betalar man hela 54 732 kr. Det motsvarar över 9 kr per mil bara i fordonsskatt om man kör 2 000 mil/år. En bil för Mona Sahlin?

<sup>1)</sup> Skatt, försäkring (Folksam, mån, 50 år, boende i bostadsrätt i Stockholmsförort), diesel 16,50 kr/l, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utebliven avkastning (0,10 %). Resterrande belopp lånat till ränta av 4,82 %.

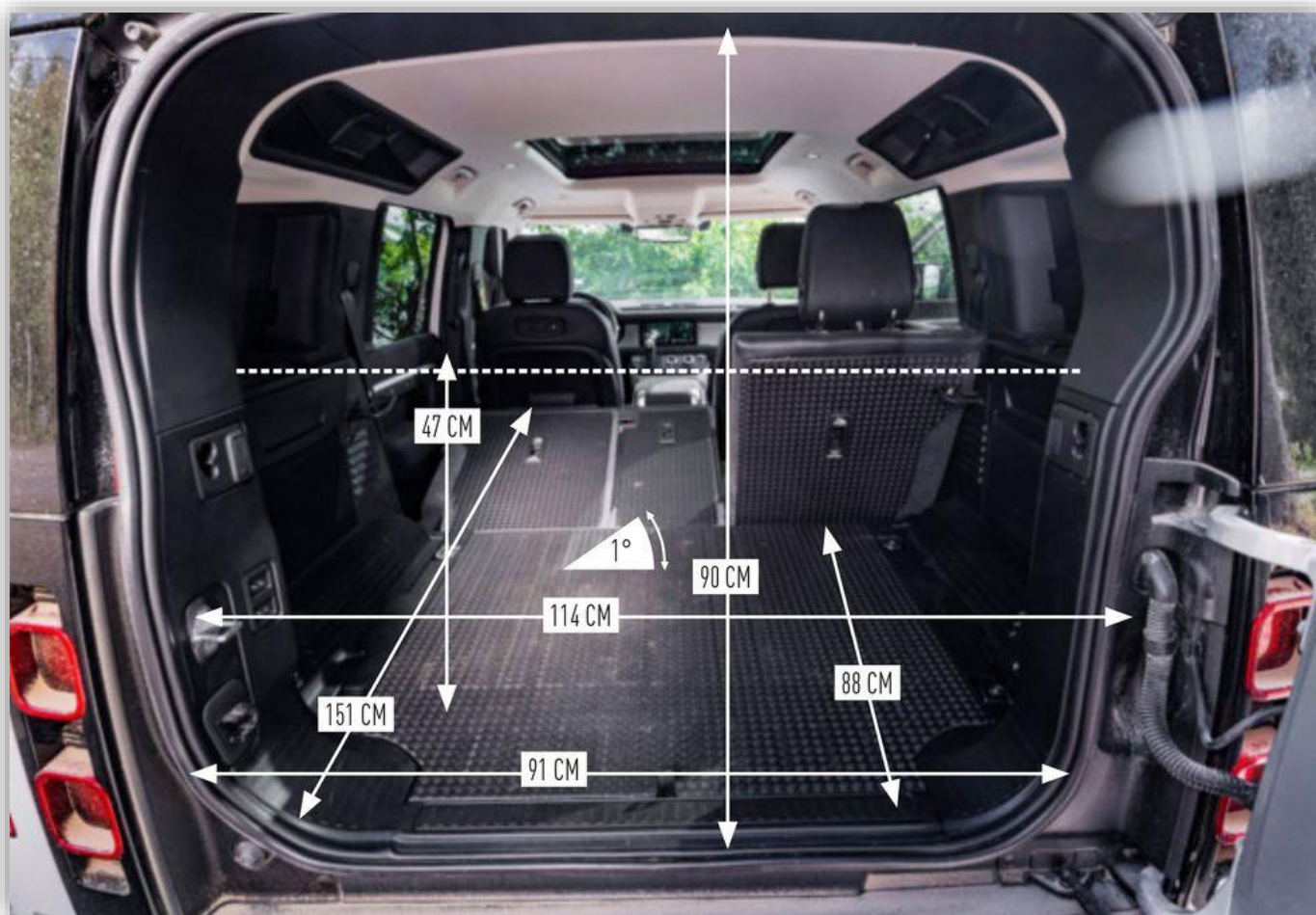


## BÄSTA BILEN ATT ÄGA OCH LEVA MED

DELMOMENT 1/3

LAND ROVER

EKONOMI		★★★★
Driftkostnad och värdefall	4	Dyr i inköp, hög malusskatt och förväntat hög värdeminskning, även om den haft lågt värdefall historiskt.
KVALITET & GARANTI		★★★
Driftsäkerhet	3,5	Godkänd driftsäkerhet för märket. Defenderägarna anger mest problem med lack/rost, samt elektronik.
Garantipaket	3	
Garantinöjdhet	2,5	
SÄKERHET		★★★
Euro NCAP	-	Modellen är ännu ej krocktestad av Euro NCAP. Plattformssyskon har fått full pott. Rejåla glasytor och stora sidospeglar hjälper sikten. Bra ergonomi tack vare fysiska knappar med logisk placering.
Strålkastar rengöring std	N	
Godkänd sikt	J	
NCAP: Bra whiplashskydd f+b	-	
Bra förarergonomi	J	
JA NEJ TILLVAL GODKÄNT STANDARD		
MILJÖ & ENERGI		★★☆
Koldioxid/kilometer	1	Höga utsläpp inget konstigt för biltypen. Den lyckas dock vara relativt snål för sin storlek och tjänstevikt. Laddhybrid på G.
Energieffektivitet	2	
TOTALT STJÄRNOR		★★★
SUMMA		11,5



*Flexibel 40/20/40-fällning av baksätet. Lastgolvet blir plant vid behov, men då måste man lyfta upp baksätetsdynan. Den plastklädda golvytan är tacksam när man ska lasta skitiga grejer. Regjäl bredd gör att man med lätthet får plats med två golfbagar på tvären. Den sidohängda dörren är tuff men inte lika praktisk som en lucka. Det kan exempelvis vara svårt att komma åt bagaget vid fickparkering med en bil nära bakom.*



*Hög dyna ger behaglig sittposition med bra lårstöd. Stoppningen är lagom mjuk och benutrymmet är mycket gott. Det är dock ont om sidostöd. Över lag ett bra baksäte.*

**EQ****BÄSTA BILEN ATT  
KÖRA OCH ÄLSKA****DELMOMENT 3/3**

LAND ROVER

**AKTIV KÖRNING**

★★★★★

Styrning	3,5	Lite långsam men linjär och harmonisk styrning. Mjukt chassi som kränger mycket, men trots allt har spänst. Pigg motor med bra respons. Lådan jobbar snabbt och har sportläge. Mjukt dieselknatter.
Chassi	4	
Motor	4	
Växellåda	4	
Motor/avgasljud	3,5	

**VARDAGSKÖRNING**

★★★★★

Styrning	4,5	Lätt styrning med jämnt motstånd och linjär utväxling. Bra respons i motorn med len och mjuk gång. Alert låda som för det mesta växlar mjukt. Bromsarna kan vara svåra att dosera utan ryck i låg fart.
Chassi	4,5	
Motor	4	
Växellåda	4	
Bromskänsla	3,5	

**DESIGN**

★★★★★★

Exteriör	5	Testlaget tycker nya Defender är väldigt snygg och frän. Den utstrålar heller inte lika mycket vräkighet som en Mercedes G-klass.
Interiör	5	

**VILL HA**

★★★★★★

Kvalitetskänsla	3,5	En del tråkiga plastmaterial invändigt och det knarrar från inredningen. Men bilen har karaktär och en egen stil som tilltalar.
Karisma	5	

**TOTALT STJÄRNOR**

★★★★★★

SUMMA

17,5



*Man kan sänka luftfjädringen med hjälp av knappar som sitter till vänster innanför bakdörren, för att underlätta lastning av bagageutrymmet. Här finns även en knapp för den elektriskt in- och utfällbara dragkroken.*



*Det så kallade Alpinetakfönstret på sidan ger ett trivsamt ljusinsläpp på andra och tredje raden (om bilen är utrustad med en sådan). Det är en detalj man fört vidare från gamla Defender, liksom tidigare generationer av Discovery.*

**Rostfria avgassystem  
för dina krav**





*I baksätet finns det eluttag i överflöd. Bakpå det främre mitt-armstödet hittar man två USB-portar och två 12V-uttag. Men inte nog med det. I ryggstöden till framstolarna sitter fästen med tillhörande USB-portar för att kunna montera läsplattor. Ungarna lär därför inte kunna klaga på underhållning eller dåligt laddade batterier.*



*Snorkeln för att kunna köra genom djupt vatten är tillval (8 400 kronor) och sitter på utsidan av vänster A-stolpe. Den bidrar till en hel del extra vindbrus. Defender klarar att "vada" genom 80 centimeter vatten och har sensorer som känner av hur djupt det är och kan visa det på skärmen.*

## EN TOTALT SETT KOMPETENT BIL MEN...



**Defender har många goda kvaliteter**, som att den är rymlig, flexibel, har en fin och smidig drivlina, att den är harmoniskt trivsamt att köra och att den är bekväm att åka i.

Som bil betraktat har den blivit ofantligt mycket bättre och mer användbar gentemot föregångaren. Även jämfört med andra vagnar av liknande slag – stora, sjuitsiga och lyxiga suvar – hävdar den sig nu väl. Modellen skulle därför kunna vara ett alternativ för många köpare i det segmentet. Dessutom är den väldigt kapabel om man behöver köra vid sidan av vägen.

Men vem ska köpa den?

Enligt vår nybilsprislista i ams från mitten av 2016 (sista året gamla Defender tillverkades), kostade en 110 likt vår testbil med då största dieselmotorn på 130 hästar från 396 000 kronor. Nu börjar modellen från 747 900 kronor och då får man nöja sig med lilla bensinmotorn.

Prislappen och de nyvunna egenskaperna som kan tilltala många "vanliga" köpare, gör att den nu konkurrerar med stora lyxsuvar snarare än att vara en potentiell gårdstraktor. Defender är visserligen rymlig, bekväm och har modern infotainment, men den är inte lika lyxig invändigt när det gäller kvalitetskänsla och materialval som exempelvis en Audi Q7 eller Mercedes GLS.

**Den perfekta målgruppen** borde vara hästfolk med gott om pengar. Defender kan dra riktigt tunga släp och den jämförelsevis oömma inredningen och de stora lastutrymmena gör den mer användbar än till exempel en BMW X5/X7 eller Volvo XC90.

Prispositioneringen gör också att Land Rover riskerar kannibalism inom den egna modellfloran. Inklusivt Defender har man nu inte mindre än fem modeller (Velar, Discovery, Range Rover Sport och vanliga Range Rover) som är av liknande storlek, har liknande prislapp och som alla gör mer eller mindre samma sak, fast i olika förpackning.

Faktum är att Defender kan vara det vettigaste och bästa valet från Land Rover just nu. Den har en bättre kombination av utrymme och flexibilitet, samt är bekvämare och följsammare på vägen än alla utom möjligtvis vanliga Range Rover. Dessutom har Defender företagets klart bästa infotainmentsystem.

Ekonomi är en knepig punkt. Prislappen är hög, liksom malusskatten och driftkostnaderna. Företaget Bilpriser.se som beräknar värdeminskning åt oss säger att modellen historiskt sett har hållit värdet väldigt bra, men man kan i nuläget inte sätta prognosen så högt baserat på referensbilarnas utveckling.

**Hur var det då med känslan och charmen?** Ja, en del av den har försvunnit på grund av att bilen inte är lika gammaldags längre, det är inte samma unika upplevelse att åka Defender nu. Men det är ärligt talat mest positivt. Formgivningen kompenserar till viss del förlorad charm.

Defender är nu istället en allsidigt kompetent bil som i mycket till och med slår sina syskon. Vill man däremot ha råbarkat bruksig och gammaldags charm bör man snarare titta mot en Suzuki Jimny.

<b>SLUTBETYG</b>		JAGUAR
<b>ROND FÖR ROND</b>		
<b>IQ</b>	Att äga och leva med (20)	<b>11,5</b>
<b>TQ</b>	Att åka och trivas i (20)	<b>17,5</b>
<b>EQ</b>	Att köra och älska (20)	<b>17,5</b>
<b>STJÄRNBETYG</b>		★★★★★
<b>TOTALSUMMA</b>		46,5
<b>BÄST:</b> Snygg formgivning, stora kupéutrymmen, bra flexibilitet och fin fjädring.		
<b>SÄMST:</b> Ännu ej krocktestad, medelmåttig garantinöjdhet och höga utsläpp.		

### Skulle jag välja en Defender?

**Om jag letade efter en stor** och framför allt praktisk SUV, ja, då skulle Defender ligga högt upp på min lista. Det är till och med så att det är den Jaguar/Land RoversUV jag trivs allra bäst i och helst vill ha.

Jag tilltalas mer av den grovhugget oömma inredningen och lastytan – i stil och funktion – än ett överdåd av mjukt omfamnande lyx, även om det är mysigt. Jag gillar tanken på att jag då skulle kunna slänga in mina skitiga cyklar, golfbagar och gummistövlar utan att bry mig om grus och lera på fina mattor i kupén eller i bagaget.

Åkkomforten är en annan sak jag gillar med Defender. Den är nu fullt i klass med i stort sett vilken annan stor och lyxig SUV som helst. Bilen rör sig med ett härligt och avslappnat lugn på vägen. Det är skönt på min långpendling och vid utflykter till när och fjärran.

Sedan är jag förtjust i alla praktiska tillbehör man kan få till Defender, speciellt den integrerade luftkompressorn och det portabla tvättsystemet (en vattentank och duschslang).

Då kunde jag pumpa mina cykeldäck direkt i bilen och spola av den värsta skiten efter en runda – toppen! Men prislappen är svettig och det känns ärligt talat som att man har tagit i lite för mycket.



### **DEFENDER JOHN ERIKSSON EDITION**

Jag vill ha min Defender i ett bruksigt utförande och utseende. Därför väljer jag Country Pack som ger mer markerade hjulhuskanter i plast och "nedgraderar" till 18-tums plåtfälgar, som ser omåttligt tuffa ut och ger ännu bättre komfort. Jag lägger också till vitt kontrasterande tak för att de mörka Alpine-takfönstren ska synas, de är fräcka. Snorkeln skippar jag och fokuserar på sådant jag faktiskt kan använda, som integrerad luftkompressor och portabelt tvättsystem.

<b>Urval av extrautrustning</b>	<b>Pris (kr)</b>
Country Pack	21 870
Pangea Green + skyddsfilm	50 800
Vitt kontrasterande tak	11 900
Panoramataklucka	23 900
Svart exteriörpaket	5 900
Paket för släpvagnskörning	25 900
Komfort- och bekvämlighetspaket	16 900
Cold Climate-paket	8 900
Driver Assist-paket	22 900
Skyddsplåt fram	9 900
Gummimatta i lastutrymmet	2 100
Gummimattor med hög kant	2 600
Integrerad luftkompressor	9 500

Nyckellös dörröppning	10 900
-----------------------	--------

<b>TOTALPRIS</b>	<b>1 063 070</b>
------------------	------------------

---

## VAD TYCKER DEFENDER-ÄGAREN?

### Vad är det för Defender du har och hur länge har du ägt den?

Jag har en Defender 110 från 2017, som kallas Puman inom Landroverkretsar på grund av Fordmotorn som sattes in från 2007 fram till produktionen lades ner. Det mesta på bilen är original, bortsett från mindre kompletteringar som vinsch, snorkel, dubbla batterier, radio, utökad belysning med mera. Jag har ägt den i cirka fyra år.

### Vad har du använt den till?

Den har gått som vardagsbil till och från jobbet, men jag har även använt den för att dra tunga släp med grävmaskiner, grus och liknande. Vinschen har bärgat både hjullastare och bilar som har kört i diket.

### Har du varit på några äventyr med bilen och i så fall vad?

Utöver vardagsjobben har Defendern fått följa med på klätterresor i Norge och skogsäventyr i Sverige. Dessutom körde jag bilen fram och tillbaka till södra Spanien och över till Marocko. Där fick den gå på uttorkade flodbäddar i Atlasbergen och över sanddynor i Sahara.

### Vad gillar du med gamla Defender och vad gillar du inte?

Gamla Defender är helt fantastisk ur många perspektiv! Den är en riktig god vän både i vardagen och på resor, samtidigt som det finns en hel del svagheter. Framkomligheten i terräng är svårmatchad om man jämför med bilar i originalutförande. Möjligheten att kunna laga sin bil långt från verkstäder och specialverktyg är också goda egenskaper som är närmast unika för modellen. Till svagheter hör främst det dåliga rostskyddet och blandningen av aluminium och stål i karossen vilket ytterligare bidrar till rost och färgsläpp. Även motorn är i klenaste laget vilket gör att den får jobba ganska hårt.

### Vad är ditt intryck av nya Defender? Får du någon klassisk Defenderkänsla?

Min uppfattning om nya Defender baserade sig främst på bilder och några tester innan ni kom på besök. Jag tyckte då att det verkade vara en imponerande bil, men att den hade långt ifrån en äkta Defenders robusthet och arbetsvilja. Vid första anblicken kan jag tydligt se att det är en Land Rover. Om jag inte hade läst eller vetat om att det var en Defender, skulle jag förmodligen ha gissat på att det var en ny version av Discovery. Efter en kort provtur fick jag mina känslor bekräftade. Den är en mycket imponerande bil som man åker väldigt bekvämt i och upplevelsen påminner faktiskt en del om just Discovery.

### Skulle du kunna tänka dig den nya versionen (varför/varför inte)?

Det känns som en hypotetisk fråga för mig, då jag troligen inte skulle använda den som dragbil, äventyrsbil eller som arbetsbil på gården, utan den skulle förmodligen gå som finbil till vardags. Jag har svårt att se att en Defenderägare som idag använder den som bruksbil skulle byta ut den mot den nya versionen och fortsätta använda den på samma sätt. Men den skulle säkert vara oerhört bekväm och smidig på vintriga grusvägar och skumpiga bygg- arbetsplatser.

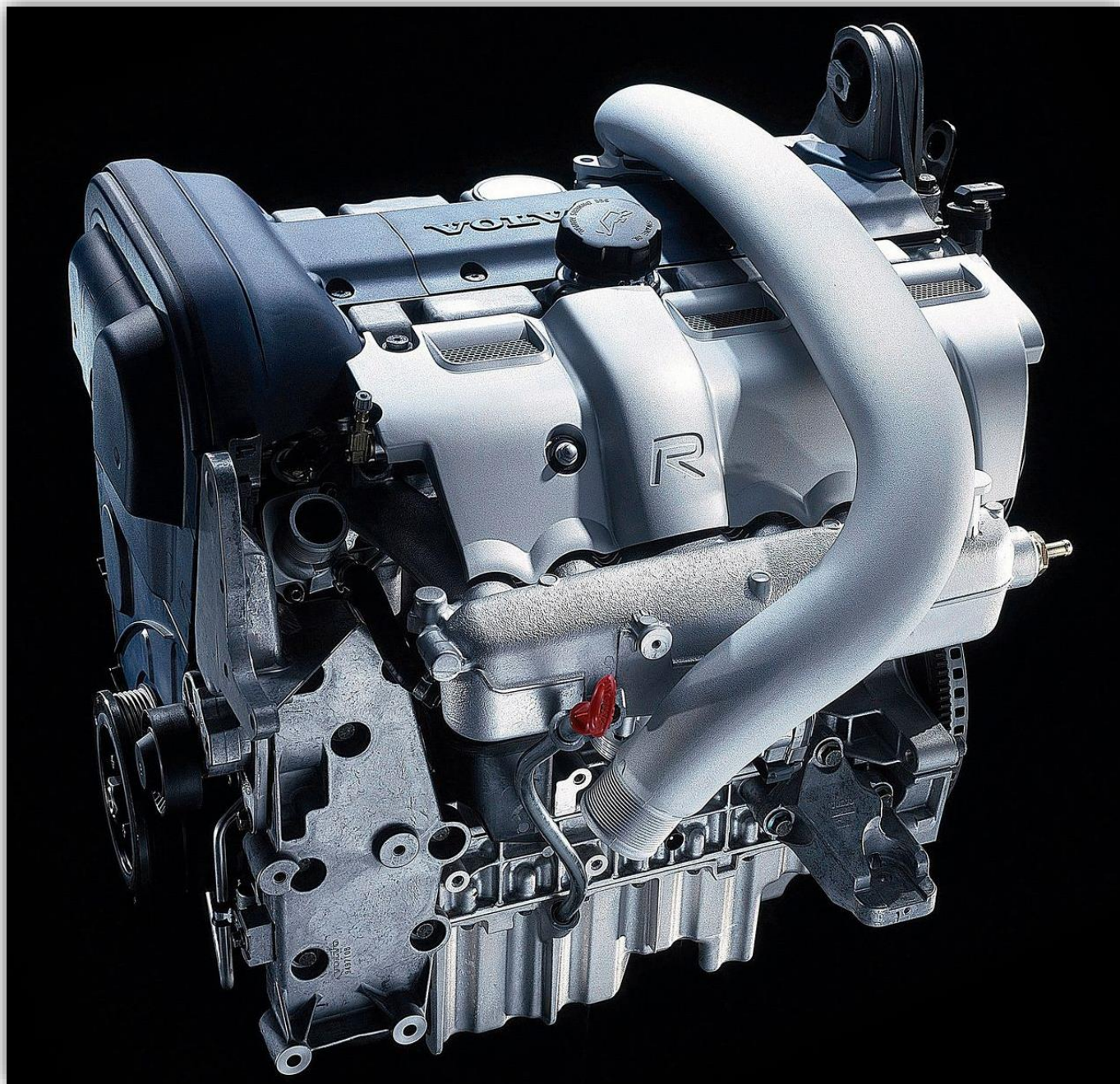
**John Eriksson**

## 8. Höjdpunkterna från Volvos vitmotorer.

Text: Gunnar Ljungstedt.

Publicerad: 2019-01-17 kl 09:13.

När Volvos rödmotor började nå sitt bäst-före-datum stod nya tider för dörren i Skövde. Vitmotorn skulle produceras i mängder av utföranden och effektsteg under 25 år innan ersättaren VEA dök upp. Och äntligen fanns det en V8, om än för en kort stund!



**MÅNGSIDIG.** Vitmotorn, så kallad efter sin aluminiumvita finish, fanns i många olika skepnader. Med fyra, fem eller sex cylindrar, med två eller fyra ventiler per cylinder och med eller utan överladdning. Festligast blev den med ett R!

När Volvo 940/960-serien pensionerades 1998 var det slut på röda motorer. Då hade redan "framtidens" funnits parallellt i många år. Helaluminiummotorn från Skövde, den vi kallar "vitmotorn", debuterade i Volvo 960 1991 som tre liter stora sugsexan B6304F. Motorfamiljen utökades snabbt med både 4- och 5-cylindriga varianter, där femman får anses som den mest uppskattade och den vi fokuserar på.

Förutom att vara en av få 5-cylindriga motorer i världen var vitfemman den första som monterades på tvären (i då nya Volvo 850). Motorbeteckningarna hade nu ändrat form, första bokstaven anger drivmedel (B för bensin), första siffran säger hur många cylindrar vi har, de två följande siffrorna definierar volymen, sista siffran berättar antalet ventiler per cylinder och avslutande bokstaven berättar hur motorn andas (S för sug, T för turbo). Med tiden kom en tilläggsiffra som anger turbostorlek, en fyra betyder R-motor.

### **VEA-motorn**

Programmet utökades åt alla håll, både med en trött 10-ventilare och med en glad 225-hästares turbofemman följt av legenden T-gul, T-5R, på 240 hästar 1995 och redan året efter tio hästar till i T-röd, 850 R.

Kulmen kom efter en uppgraderad R på 265 hästar, då den rappa 2,4-litersmaskinen i V70 R AWD 2004 stoltserade med 300 hästar och 400 Nm!

Vitmotorn hängde med runt 25 år, men bortom horisonten lurade ersättaren — Volvos VEA-motor (Volvo Engine Architecture) som lanserades 2013 även om beslutet som ligger till grund för motorn togs redan 2007. Borta var femmorna och sexorna, nu skulle alla motorer vara 4-cylindriga och på två liter (även om det dök upp en 1,5-liters fyra med kortare slaglängd).

Dieslar och bensinmotorer delar samma arkitektur och alla motorer har direktinsprutning och överladdning där kompressor gärna kombineras med turbo.

VEA är även ett steg mot elektrifiering, dels kan den kombineras med en startmotor som även tjänar som elmotor (lätthybrid) monterad på utgående axeln, och dels kan den kombineras med elektriskt driven bakaxel (laddhybrid).

### **Gillar överladdning**

Beteckningar som D3 och T6 finns kvar, men säger idag inget om motorstorleken utan anger bara effektsteget. Första provkörningen ägde rum 2011, då med D4, sedan följde T5, T6 och alla andra i snabb takt med T8-hybriden (bensinmotor på 320 hästar kombinerat med elmotor på 87) som flaggskepp.

Att alla VEA-motorer skulle vara 4-cylindriga kom snabbt på skam. En nedbantad version med 1,5 liters volym, tre cylindrar och 156 hästar debuterade 2018 men redan 2014 provkörde Bilspport en rå testvariant på 180 hästar, med fantastiskt bottenvid. Förklaringen är att en 3-cylindrig motor gillar överladdning och låga varv. När en fyra störs av tändföljden och svårigheten att ha lång avgasduration då pulserna i grenröret kommer för tätt för cylindrarna att hinna tömma sig ordentligt klarar sig trepipen från detta.

Det som skiljer VEA-motorn från Volvos tidigare motorer är att ingen hittills, vad vi vet, givit sig på att bygga någon extremtrimmad version. Flera företag erbjuder mjukvaruuppgraderingar, men de riktiga rökarmotorerna saknas – än så länge.



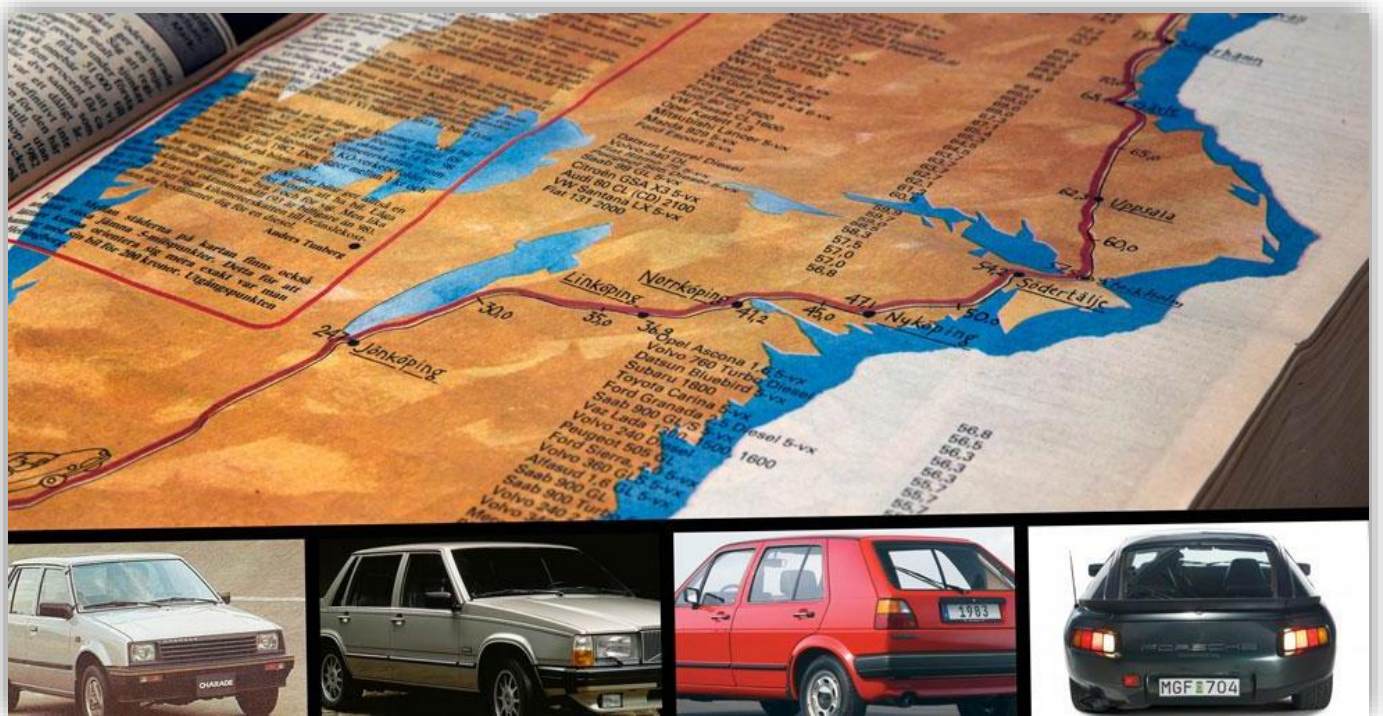
**Gunnar Ljungstedt**

## 9. Testbilen som kom över 80 mil för en ”tvåhundra”.

Publicerad 2020-09-06 kl 7:47, text Calle Carlquist.

### BACKSPEGELN.

Volvo och Saab fick smäll på fingrarna i en genomgång från 1980-talet, beskrevs som ”pengaslukare”.



Varje år har Vi Bilägare en gedigen genomgång av åtskilliga av våra mätvärden för årets testbilar. Förra året drog genomsnittstestbilen 5,9 l/100 km vilket är en ny lägstanivå. 2006 var den siffran 7,9 l/100 km.

En liknande genomgång fanns i ViB 1/1983. En jämförelse med 1978 visade att snittförbrukningen sjunkit från 10,1 l/100 km till 9,0 l/100 km. Uppgiften baserades inte på biltesterna utan på den dåvarande så kallade KoV-uppgiften, alltså den förbrukning enligt Konsumentverket som alltid skulle uppges i bilreklamen.

En karta och tabeller visade dessutom hur långt man kunde köra efter att ha tankat bensin eller diesel för 200 kronor. Det var lite andra sträckor än i dag det!

Bränslepriset var förstås helt annorlunda. Istället för dagens cirka 14 kronor litern handlade det om 4,08 kronor för 93 oktan och 2,63 för diesel. Till det senare tillkom kilometer-skatten, mellan en krona och 1,59 kronor beroende på bilens vikt.

### Bakläxa för svenskkloderna

Hur långt kom man då för en tvåhundra? Längst resa blev det i den japanska minibilen Daihatsu Charade med femväxlad låda. Efter start i Helsingborg kunde man knattra ända upp till Hudiksvall, eller 84,4 mil, innan tvåhundraingen var slut. Bilen hade en trecylindrig bensinmotor.

VW Golf Turbo Diesel blev bästa diesel, 80,7 mil, därefter följde namn som Honda Civic, Toyota Starlet och Peugeot 104, samtliga med stopp i trakten av Söderhamn.

**En vanlig Volvo 240**, Sveriges mest sålda bil, kom inte längre än till strax norr om Nyköping för pengarna medan en Saab 900, värsta konkurrenten, orkade några kilometer till.

I botten återfanns några klassiska mil- och pengaslukare. Nya Volvo 760 GLE med automatlåda fick ge sig efter 39,2 mil, alltså knappt i Norrköping, medan det i Ford Granada 2,8i var slut på V6-brummet redan när Linköpings silhuett tornade upp sig intill E4.

### Bara 30 mil i Mercedes

**Porsche 928 S klarade sig** nätt och jämnt till Ödeshög, men försten att tanka efter Helsingborg blev Mercedes-Benz 380 SEL med automatlåda. För en tvåhundra mil kom stjärnföraren inte längre än 30,3 mil, ungefär till Gränna, motsvarande en förbrukning på ca 1,35 liter milen.

I dag hade Mercedesföraren kommit ungefär tio mil för sin tvåhundra mil, det vill säga inte ens till Ljungby efter starten i Helsingborg. Daihatsuföraren däremot skulle efter tankning kunna inta sin lunch ända borta i Jönköping.

## Relaterade artiklar



[Lada 110 sågades vid fotknölnarna: "Allt är skevt och snett"](#)  
[Överblivna skruvar och rost inuti kupén.](#)



[Prisma var statens hemliga bil – rymligare och mindre än Volvo](#)

[Ett hemligt projekt på 1970-talet kunde ha lett till en statlig bil med bättre utrymmen än en Volvo – trots mindre kaross.](#)



[Volvos snabba lyxsedan: "Den gör mig till lagbrytare"](#)

[Motorn beskrev som ett hån mot svenska bilister som är tvingade att hålla låg hastighet.](#)



*Sanvenero 500cc Grand Prix 1982*

**SLUT**