



Daimler Double Six Vanden Plas 1972–73

1. Nytt förslag: ännu tuffare utsläppsregler i EU.
2. Så mycket höjs bonus och malus nästa år.
3. Nytt avdrag för installation av laddstolpe.
4. Statligt stöd för fler snabbladdare.
5. Snabbladdning: Du dyra, du dåliga.
6. Självsabotage.
7. Biljätte tar nya grepp för att ge gamla elbilsbatterier nytt liv.
8. Nissan har gjort genombrott inom kolfibertillverkning.
9. Volkswagen ID.6 är snart här.
10. MG 5 är en eldriven kombi med låg prislapp.
11. Det här är ORA Good Cat.
12. Eldrivna superbilen Aspark Owl nu redo för leverans.
13. Prov: Nya Volkswagen Golf GTI.
14. Elektriska GMC Hummer får "krabbgång".
15. Mercedes okända motorer.
16. Tresers sportbil.
17. Messerschmitt är bubbelbilen som bara ökar i värde.
18. Bugatti Veyron kör dragrace mot Chiron.
19. Tre i rad för Toyota och ny Supersportbil på Le Mans.

1. Nytt förslag: ännu tuffare utsläppsregler i EU.

Jan-Erik Berggren, 14 september 2020.

Bilindustrin brottas med nya 95-gramsgränsen för utsläpp av koldioxid vilket har tvingat fram en storsatsning på elbilar och laddhybrider. Nu funderar EU på var gränsen ska ligga 2030 och det senaste förslaget kan innebära slutet för förbränningsmotorn i personbilar och lätta lastbilar.



Elektrifieringen går som en våg genom hela bilindustrin och anledningen är EU:s tuffa 95-gramsgräns för genomsnittligt utsläpp av koldioxid från en tillverkare. Gränsen infördes gradvis från och med 1 januari 2020 och har påverkat hela industrin.

Flera tillverkare har elektrifierat sina drivlinor i så gott som alla modeller större än Golf-klass, skrotat dieselmotorerna helt och gasat på med sina satsningar på renodlade elbilar för att komma undan skyhöga EU-böter.

Gränsen ligger också bakom de stora strukturella förändringarna inom industrin där flera tillverkare går ihop för att orka bära utvecklingskostnaderna.

Just nu funderar EU vilka regler som ska gälla från och med 2030. Den målsättning som finns säger en sänkning med minst 55 procent jämfört med utsläppsnivåerna 1990. Men alla räknar med att det slutliga regelverket kommer att ligga betydligt lägre än så.

Hittills har en allmän uppfattning varit att förhandlingarna ska landa på en sänkning av utsläppsnivåerna med 37,5 procent jämfört med 2021. Det skulle innebära en koldioxidgräns på lite drygt 71 gram.

Men nu rapporterar nyhetsbyrån Reuters att det finns ett dokument som behandlas i EU:s korridorer som föreslår en sänkning med hela 50 procent jämfört med nivån 2021. Därmed skulle det genomsnittliga utsläppet från bilparken ligga strax under 50 gram – en nivå som flera av dagens större laddhybrider inte klarar av.

Den starka tyska bilindustrin har hittills i flera förhandlingar lyckats förmå tyska EU-politiker att stoppa allt för drastiska förslag och även den här gången förklarar den tyska bilindustriorganisationen VDA att de är helt emot ytterligare sänkningar av utsläppsnivåerna.

Dokumentet som behandlar 2030-gränsen för personbilar och lätta lastbilar är en del av ett större dokument som ska presenteras nästa vecka. EU vill sänka utsläppen av koldioxid totalt, inklusive utsläpp från industrin, med minst 55 procent, jämfört med nivåerna 1990, och dokumentet ska visa på förslag hur den nivån ska uppnås. 55 procent är en skärpning jämfört med det förslag som finns nu som säger en sänkning med 40 procent från 1990 till 2030.



2. Så mycket höjs bonus och malus nästa år.

Publicerad 2020-09-14, 14:41, uppdaterad 2020-09-14, 16:33.

Regeringen och samarbetspartierna Centern och Liberalerna har kommit överens om att öka bonusbeloppet för klimatbilar och öka fordonsskatten med 25 kronor per gram CO2 över miljögränsen.



Totalt föreslås satsningar på 5,4 miljarder för att minska transportsektorns klimatpåverkan.

En del av pengarna går till att höja bonusen för elbilar och vätgasbilar från 60.000 till 70.000 kronor.

För laddhybrider och andra fordon med utsläpp blir maxbeloppet 45.000 kronor, men bonusgränsen sänks från 70 gram koldioxid per kilometer till 60 gram.

Högre skatt för malusbilar

Samtidigt höjs fordonsskatten för nyproducerade bilar med 25 kronor per gram koldioxid per kilometer utöver brytpunkten på 90 gram/km.

Den byråkratiska uträkningsmodellen ser ut så här:

107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram upp till 130 gram. Utsläpp vid blandad körning över 130 gram/km kostar 132 kr/gram.

För bensinbilar tillkommer ett grundbelopp på 360 kr. Dieselmotorer får även betala miljötillägg på 250 kronor och bränsletillägg (antalet gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer vid blandad körning multiplicerat med 13,52).

Räkneexempel:

En Volvo V60 B4 diesel som släpper ut 135 gram CO₂/km får en skattehöjning på 1.250 kronor.

En Volvo V60 B4 bensin som släpper ut 153 gram CO₂/km får en skattehöjning på 2.235 kronor.

Minskning av utsläpp med 70 procent

Tanken är att dessa åtgärder ska minska transportsektorns utsläpp med 70 procent fram till 2030.

De nya reglerna träder i kraft den 1 april 2021 om Riksdagen godkänner budgetpropositionen.

Regeringskansliet jobbar även på ett förslag för att minska exporten av bonusbilar.



Andelen biodrivmedel i bensin och diesel ska öka.

Mer biodrivmedel i diesel och bensin

De fyra samarbetspartierna vill också öka kraven på inblandning av hållbara biodrivmedel i diesel och bensin från den 30 juni 2021. Detta kallas reduktionsplikt.

Då ska sex procent av bensinen och 26 procent av dieseln bestå av biodrivmedel. Nuvarande nivå är 4,2 respektive 21 procent.

Det blir också reduktionsplikt för flygbränsle. kommer också krav på

Preliminära beräkningar visar att den här åtgärden förväntas bidra till minskade utsläpp om ca 6–7 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2030. en kontrollstation 2022 samt införa en reduktionsplikt för flyget.

Andra åtgärder är fortsatt produktionstöd till biogas, utökad analyskapacitet för biodrivmedel, miljökompensation för godstransporter på järnväg och utveckling av cykelvägnätet.

Magnus Fröderberg



3. Nytt avdrag för installation av laddstolpe – staten tar halva kostnaden.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-09-15, 08:04, uppdaterad 2020-09-15, 11:05.

Det gröna avdraget ska fungera på samma sätt som RUT- och ROT-avdraget.



Från årsskiftet blir det billigare för hushållen att installera solceller och laddstolpe. Med det som kallas "Det gröna avdraget" satsar regeringen och samarbetspartierna Liberalerna och Centerpartiet 200 miljoner kronor per, rapporterar [Sveriges Radio](#).

Avdraget fungerar på samma sätt som RUT- och ROT-avdraget, det vill säga att avdraget görs direkt på fakturan. Man behöver alltså inte ansöka om något bidrag. För installation av laddstolpe av avdraget 50 procent av kostnaden och för solceller 15 procent, med ett årligt tak på 50.000 kronor.

– Det gröna avdraget är ju uppbyggt på precis samma sätt som RUT- och ROT-avdraget, det vill säga att man gör avdrag direkt på fakturan. För det gröna avdraget finns det då ett tak på 50 000 kronor per år. Där man kan göra avdrag med 15 procent för solceller och 50 procent vad gäller exempelvis laddstolpe. Och skulle det kosta mer pengar för staten får man skjuta till de pengarna, precis som man gör med RUT och ROT, säger Centerpartiets Annie Lööf till [Sveriges Radio](#).

När det gröna bidraget införs vid årsskiftet försvinner också det statliga bidrag som man som privatperson kan ansöka om vid installation av solceller.

[Snabbladdning: Du dyra, du dåliga](#)

[Så mycket höjs bonus och malus nästa år](#)

["Bonus/malus är feltänkt från början till slut"](#)

[Shell ska börja installera laddstolpar för elbilar](#)



4. Statligt stöd för fler snabbladdare – här är platserna.

Redaktören bytbil 2020-09-14.

Trafikverket fokuserar på utpekade områden: Från Böda till Riksgränsen.



Från och med i dag går det att söka statligt stöd för att bygga snabbladdare.

Ett 20-tal platser har pekats ut av Trafikverket och 150 miljoner kronor ligger i ansökningspotten.

– De flesta laddar hemma och vid arbetsplatsen men snabbladdning är en förutsättning för att fler ska våga välja elbil och för tillgängligheten i hela landet, säger Sven Hunhammar, Trafikverkets miljödirektör.

Var tionde mil ska det finnas snabbladdare utmed de större vägarna. Så lyder ambitionen från Trafikverket för att dels göra elbilisternas vardag lättare, dels locka fler till att gå över till elektrifierade fordon.

Fortfarande finns det så kallade "vita fläckar" runtom i Sverige, där man helt enkelt inte har möjlighet att ladda sin elbil längsmed vägarna. Dessa finns främst i de norra delarna av landet.

Nu meddelar Trafikverket att det ska satsas rejält på utbyggandet av snabbladdare i sju län. Detta i form av ett investeringsstöd om totalt 150 miljoner kronor som finns att söka från och med dagens datum till 2022 i olika etapper. Det råder inga begränsningar om vem eller vilka som kan söka bidraget, utan det kan vara allt från kommuner och kommunala bolag till näringsidkare.

De som ansöker kan få hela investeringskostnaden betalt. Men då kräver Trafikverket att laddstationerna ska vara i drift i fem år.

Den första ansökningsomgången, som alltså kör igång i dag den 14 september, omfattar bland annat tio utpekade platser i Norrbottens län i anslutning till E10. Dessa är:

- Kiruna kommun – Riksgränsen, Abisko, Stenbacken, Kiruna tätort.
- Gällivare kommun – Nikkaluokta, Puoltikasvaara eller Skaulo,
- Gällivare tätort, Hakkas
- Övertorneå kommun – Lansjärv, Övertorneå tätort
- Kalix kommun – Töre tätort

De största bristerna, eller "vita fläckarna", finns i Norrlands inland. Därför ska det framöver ske fler utlysningar av investeringsstöd där. De ansökningarna ska ske nästa år.

Men även längre söderut satsas det på fler snabbbladdare. Stöd finns nu även att söka för följande platser:

- Dalarna : Enviken tätort, Fredriksberg tätort, Idre tätort
- Värmland: Långflon, Råda tätort, Lesjöfors tätort
- Örebro: Hällefors tätort
- Östergötland: Finspång tätort
- Jönköping: Nässjö tätort
- Kalmar: Böda

Utsläppen från resor inom landet ska minska med minst 70 procent inom tio år, enligt Klimatmålen. Ovan nämnda satsning är ett viktigt steg i den riktningen, menar Trafikverket.

– Elektrifiering är en nyckelåtgärd för att nå klimatmålen i transportsektorn och då behövs både elbilar och laddplatser, säger Sven Hunhammar, Trafikverkets miljödirektör.

Relaterade artiklar



[Nio döda i fyrhjulingsolyckor och 60 skadade i mopedbilar](#)



[700 nya fartkameror ska upp](#)



[Trafikverket: Högre skatt i Bonus-Malus ett måste för klimatet](#)



[Nu sänks fartgränserna på 111 mil väg i Sverige](#)



5. Snabbladdning: Du dyra, du dåliga.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-09-14, 05:46.

Snabbladdning är fortfarande dyrt och krångligt, men det finns bättre och sämre alternativ. Vi tittar återigen närmare på priserna hos de olika kedjorna. Dessutom ser vi förändringar vid horisonten!



Det är inte alltid lätt och smidigt att ladda elbilen utanför hemmet. Få laddstationer tar idag emot kreditkortsbetalning. Istället har de olika laddningskedjorna olika betalningslösningar och prisstrukturer. Ingen enskild kedja har heller laddstationer överallt, trots att det i juli fanns över 10 000 laddpunkter i Sverige enligt elbilstatistik.se.

Det innebär att dagens elbilster får fumla med diverse medlemskort, brickor, taggar och mobilappar innan de hittar rätt för att kunna betala för att använda stolpen de har framför sig.

Elbilisternas frustration är inte minst synlig när man tittar på laddtjänsternas appars betyg på Google Play och Apple App Store. Endast Teslaappen, som är mer än bara en laddtjänstapp, har mer än tre stjärnor. De som tagit sig tiden att skriva en recension klagar på buggar, avbrutna laddningar, otydliga priser och i synnerhet i Plugsurfings fall dyra priser.

Just det, dyra priser. Som vi kunnat belägga i tidigare granskningar (se ams nr 07/2020 och 12/2019) kan dyr snabbladdning absolut innebära en högre milkostnad än för en diesebil. Det gäller inte minst nu efter att coronakrisen vänt tillbaka nästan tre års prisutveckling för både diesel och bensin.

Ionity GmbH, som är ett samriskföretag startat av ett flertal olika biltillverkare, har kritiserats för att ha "prisat ihjäl sig" sedan de i februari 2020 höjde sina priser till 8,70 kr per kilowattimme (kWh). Med det priset blir milkostnaden hög även för föraren av en elsnål Tesla Model 3 Long Range som väljer en Ionitystation istället för Tesla Supercharger: runt 20 kr, eller dubbelt så hög som för en dieselsuv som Volkswagen Tiguan.



PLUGSURFING – DET OSMARTA MEN BEKVÄMA ALTERNATIVET

Plugsurfing.com, som Volvo och Polestar samarbetar med, är idag ett av få alternativ som finns för att ladda sin elbil utan att ha abonnemang på alla olika kedjor – ett roamingnätverk. Det är bara att ansluta sitt kort till tjänsten, så faktureras du automatiskt. Men prisnivåerna mellan olika laddstationer varierar kraftigt. Från cirka 2 kronor vid Fortumladdare till närmare 14 kr/kWh!

På Ionitys stationer kostar det i skrivande stund 11,48 kr/kWh, vilket alltså är nästan 3 kr dyrare än om man har ett Ionitykort. Dyrast är Bee Charging för 13,50 kr/kWh, på både 22 kW- och 50 kW-laddare. Det är både långsamt och väldigt dyrt.

Att ladda 60 kWh på en Bee Chargingstation i en eltörstig suv som Audi e-tron kostar 810 kr, vilket ger en milkostnad på upp till 32,67 kr!

LADDNINGSTJÄNSTER				WLTP	EVDB	TEST
	Drivmedelskostnad	Kr/min	Trängselavgift (Kr/min)	AUDI e-tron 55	AUDI e-tron 55	AUDI e-tron 55
FÖRBRUKNING						
LADDNING HEMMA (AC)	1,50 Kr/kWh	0,00 Kr/min	0,00 Kr/min	2,24 kWh/mit	2,37 kWh/mit	2,42 kWh/mit
TESLA SUPERCHARGER (DC 75–250 KW)	2,56 Kr/kWh	0,00 Kr/min	0,00 Kr/min	3,36 Kr/mit	3,56 Kr/mit	3,63 Kr/mit
BEE FLEXIBLE (INGEN MÅNADSAVGIFT) (DC 50 KW)	5,00 Kr/kWh	0,00 Kr/min	0,00 Kr/min	11,20 Kr/mit	11,85 Kr/mit	12,10 Kr/mit
BEE AROUND (399 KR/MÅN) (DC 50 KW)	0,00 Kr/kWh	0,00 Kr/min	0,00 Kr/min	Varierar	Varierar	Varierar
INCHARGE VATTENFALL (50 KW)	0,00 Kr/kWh	2,40 Kr/min	0,00 Kr/min	6,75 Kr/mit	7,14 Kr/mit	7,29 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 50 KW) MINPRIS**	0,00 Kr/kWh	2,00 Kr/min	0,00 Kr/min	5,62 Kr/mit	5,95 Kr/mit	6,07 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 50 KW) MAXPRIS**	0,00 Kr/kWh	5,00 Kr/min	0,00 Kr/min	14,06 Kr/mit	14,87 Kr/mit	15,19 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 152 KW) ENGÅNGBETALNING	3,00 Kr/kWh	2,50 Kr/min	0,00 Kr/min	9,12 Kr/mit	9,65 Kr/mit	9,86 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 152 KW) MED RFID/LADDBRICKA	2,00 Kr/kWh	2,50 Kr/min	0,00 Kr/min	6,88 Kr/mit	7,28 Kr/mit	7,44 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 152 KW) MED MEDLEMSKAP/PLUGSURFING	0,00 Kr/kWh	2,50 Kr/min	0,00 Kr/min	2,40 Kr/mit	2,54 Kr/mit	2,60 Kr/mit
EON (DC 50 KW) ENGÅNGBETALNING ELLER KORTLÄSARE INKL. TRÄNGSELAVG. EFTER 45 MIN	5,95 Kr/kWh	0,00 Kr/min	3,00 Kr/min	16,81 Kr/mit	17,79 Kr/mit	18,16 Kr/mit
EON (DC 50 KW) LADDKORT INKL. TRÄNGSELAVGIFT EFTER 45 MIN	4,95 Kr/kWh	0,00 Kr/min	3,00 Kr/min	14,57 Kr/mit	15,42 Kr/mit	15,74 Kr/mit
EON (DC 50 KW) LADDKORT + ELKUND INKL. TRÄNGSELAVGIFT EFTER 45 MIN	3,95 Kr/kWh	0,00 Kr/min	3,00 Kr/min	12,33 Kr/mit	13,05 Kr/mit	13,32 Kr/mit
EON (DC 175 KW) LADDKORT +/- ELKUND INKL. TRÄNGSELAVGIFT EFTER 45 MIN	6,50 Kr/kWh	0,00 Kr/min	3,00 Kr/min	14,56 Kr/mit	15,41 Kr/mit	15,73 Kr/mit
PLUGSURFING (BEE DC 50 KW)	13,50 Kr/kWh	0,00 Kr/min	0,00 Kr/min	30,24 Kr/mit	32,00 Kr/mit	32,67 Kr/mit
PLUGSURFING (IONITY DC 350 KW)	11,48 Kr/kWh	0,00 Kr/min	0,00 Kr/min	25,72 Kr/mit	27,21 Kr/mit	27,78 Kr/mit
IONITY (DC 350 KW) ENGÅNGBETALNING	8,70 Kr/kWh	0,00 Kr/min	0,00 Kr/min	19,49 Kr/mit	20,62 Kr/mit	21,05 Kr/mit
DIESEL	14,00 Kr/l	0,00 Kr/min	0,00 Kr/min			
BENSIN	13,50 Kr/l	0,00 Kr/min	0,00 Kr/min			

*Fortums laddstationer har bytt ägarskap till företaget Recharge Infra men det går fortfarande att betala med deras laddtjänst.
**Prisspann hittat genom laddtjänstens app.

BEE AROUND – DET FÖRNUFTIGA ALTERNATIVET?

Bee, tidigare Clever, har både ett eget nätverk och egna stationer som erbjuder upp till 50 kW DC-laddning. Priset är 5 kr/kWh med gratis-"abonnemanget" som kallas Bee Flexible. Med abonnemanget Bee Around betalar man istället ett fast pris på 399 kr/månad.

Om man kör mycket där det finns Beestationer och snabbbladdar runt 80 kWh eller mera i månaden kan det därmed vara ett bra alternativ – även om 50 kW inte längre kan anses som särskilt "snabb" snabbbladdning.

LADDNINGSTJÄNSTER

	WLTP	EVDB	TEST	WLTP	EVDB	TEST
	TESLA Model 3 LR	TESLA Model 3 LR	TESLA Model 3 LR	RENAULT Zoe ZE50 R135	RENAULT Zoe ZE50 R135	RENAULT Zoe ZE50 R135
FÖRBRUKNING	1,60 kWh/mit	1,61 kWh/mit	1,72 kWh/mit	1,93 kWh/mit	1,68 kWh/mit	1,58 kWh/mit
LADDNING HEMMA (AC)	2,40 Kr/mit	2,42 Kr/mit	2,58 Kr/mit	2,90 Kr/mit	2,52 Kr/mit	2,37 Kr/mit
TESLA SUPERCHARGER (DC 75-250 KW)	4,10 Kr/mit	4,12 Kr/mit	4,40 Kr/mit	-	-	-
BEE FLEXIBLE (INGEN MÅNADSAVGIFT) (DC 50 KW)	8,00 Kr/mit	8,05 Kr/mit	8,60 Kr/mit	9,65 Kr/mit	8,40 Kr/mit	7,90 Kr/mit
BEE AROUND (399 KR/MÅN) (DC 50 KW)	Varierar	Varierar	Varierar	Varierar	Varierar	Varierar
INCHARGE VATTENFALL (50 KW)	2,67 Kr/mit	2,69 Kr/mit	2,87 Kr/mit	7,13 Kr/mit	6,20 Kr/mit	5,83 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 50 KW) MINPRIS**	2,22 Kr/mit	2,24 Kr/mit	2,39 Kr/mit	5,94 Kr/mit	5,17 Kr/mit	4,86 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 50 KW) MAXPRIS**	11,51 Kr/mit	11,58 Kr/mit	12,37 Kr/mit	14,85 Kr/mit	12,92 Kr/mit	12,15 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 152 KW) ENGÅNGSBETALNING	7,09 Kr/mit	7,13 Kr/mit	7,62 Kr/mit	13,21 Kr/mit	11,50 Kr/mit	10,82 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 152 KW) MED RFID/LADDBRICKA	5,49 Kr/mit	5,52 Kr/mit	5,90 Kr/mit	11,28 Kr/mit	9,82 Kr/mit	9,24 Kr/mit
FORTUM CHARGE & DRIVE* (DC 152 KW) MED MEDLEMSKAP/PLUGSURFING	2,29 Kr/mit	2,30 Kr/mit	2,46 Kr/mit	7,42 Kr/mit	6,46 Kr/mit	6,08 Kr/mit
EON (DC 50 KW) ENGÅNGSBETALNING ELLER KORTLÄSARE INKL. TRÄNGSELAVG. EFTER 45 MIN	12,11 Kr/mit	12,18 Kr/mit	13,02 Kr/mit	15,55 Kr/mit	13,54 Kr/mit	12,73 Kr/mit
EON (DC 50 KW) LADDKORT INKL. TRÄNGSELAVGIFT EFTER 45 MIN	10,51 Kr/mit	10,57 Kr/mit	11,30 Kr/mit	13,62 Kr/mit	11,86 Kr/mit	11,15 Kr/mit
EON (DC 50 KW) LADDKORT + ELKUND INKL. TRÄNGSELAVGIFT EFTER 45 MIN	8,91 Kr/mit	8,96 Kr/mit	9,58 Kr/mit	11,69 Kr/mit	10,18 Kr/mit	9,57 Kr/mit
EON (DC 175 KW) LADDKORT +/- ELKUND INKL. TRÄNGSELAVGIFT EFTER 45 MIN	10,40 Kr/mit	10,47 Kr/mit	11,18 Kr/mit	16,62 Kr/mit	14,46 Kr/mit	13,60 Kr/mit
PLUGSURFING (BEE DC 50 KW)	21,60 Kr/mit	21,74 Kr/mit	23,22 Kr/mit	26,06 Kr/mit	22,68 Kr/mit	21,33 Kr/mit
PLUGSURFING (IONITY DC 350 KW)	18,37 Kr/mit	18,48 Kr/mit	19,75 Kr/mit	22,16 Kr/mit	19,29 Kr/mit	18,14 Kr/mit
IONITY (DC 350 KW) ENGÅNGSBETALNING	13,92 Kr/mit	14,01 Kr/mit	14,96 Kr/mit	16,79 Kr/mit	14,62 Kr/mit	13,75 Kr/mit
DIESEL						
BENSIN						

*Fortums laddstationer har bytt ägarskap till företaget Recharge Infra men det går fortfarande att betala
**Prisspann hittat genom laddtjänstens app.

JÄMFÖRELSE

	WLTP	TEST	WLTP	TEST	WLTP	TEST
	VOLVO V60 D4 AWD	VOLVO V60 D4 AWD	VW Tiguan 190 TDI 4Motion	VW Tiguan 190 TDI 4Motion	RENAULT Clio TCE 130	RENAULT Clio TCE 130
FÖRBRUKNING	0,59 l/mit	0,62 l/mit	0,71 l/mit	0,70 l/mit	0,57 l/mit	0,68 l/mit
DIESEL	8,26 Kr/mit	8,68 Kr/mit	9,94 Kr/mit	9,80 Kr/mit	-	-
BENSIN	-	-	-	-	7,70 Kr/mit	9,18 Kr/mit

IONITY MEDLEMSPRISER

	Drivmedelskostnad	Kr/Min	WLTP	WLTP
			AUDI e-tron 55	MERCEDES EQC 400 4Matic
FÖRBRUKNING			2,24 kWh/mit	2,23 kWh/mit
MAXIMAL DC-LADDEFFEKT (KW)			155	112
IONITY GRUNDPRIS (DC 350 KW)	8,70 Kr/kWh	0,00 Kr/min	19,49 Kr/mit	19,40 Kr/mit
E-TRON CHARGING SERVICE CITY (IONITY DC 350 KW) (45,47 KR/MÅN, "OBESTÄMD" BINDNINGSTID)	8,70 Kr/kWh	0,00 Kr/min	19,49 Kr/mit	-
E-TRON CHARGING SERVICE TRANSIT (IONITY DC 350 KW) (184,67 KR/MÅN, 12 MÅN BINDNINGSTID)	3,30 Kr/kWh	0,00 Kr/min	7,39 Kr/mit	-
MERCEDES ME CHARGE (IONITY DC 350 KW) (1 099 KR/ÅR, 3 ÅR INKL I KÖP AV EQC)	3,10 Kr/kWh	0,00 Kr/min	-	6,91 Kr/mit
PORSCHE CHARGING SERVICES (DC 350 KW) (INGÅR I KÖPET AV TAYCAN)	3,45 Kr/kWh	0,00 Kr/min	-	-
BMW CHARGING FLEX (DC 350 KW) (INTE LANSERAT I SVERIGE ÄNNU, I TYSKLAND 0 EURO/MÅN)	7,93 Kr/kWh	0,00 Kr/min	-	-
BMW CHARGING ACTIVE (DC 350 KW) (INTE LANSERAT I SVERIGE ÄNNU, I TYSKLAND 4,86 EURO/MÅN)	7,93 Kr/kWh	0,00 Kr/min	-	-
VOLKSWAGEN WECHARGE FREE (DC 350 KW) (0 KR/MÅN)	8,70 Kr/kWh	0,00 Kr/min	-	-
VOLKSWAGEN WECHARGE GO (DC 350 KW) (I.U. KR/MÅN, ETT ÅR INKL. VID KÖP AV ID.3)	6,29 Kr/kWh	0,00 Kr/min	-	-
VW WECHARGE PLUS (DC 350 KW) (115 KR/MÅN UPPGRADERING FRÅN GO, INKL. VID KÖP AV ID.3 1ST ED.)	3,40 Kr/kWh	0,00 Kr/min	-	-

IONITY MEDLEMSPRISER

	WLTP	WLTP	WLTP	WLTP	WLTP
	PORSCHE Taycan 4S Plus	BMW iX3	VW ID.3 1st	HYUNDAI Ioniq Electric	KIA e-Niro 64 kWh
FÖRBRUKNING	2,2 kWh/mit	2,06 kWh/mit	1,55 kWh/mit	1,53 kWh/mit	1,73 kWh/mit
MAXIMAL DC-LADDEFFEKT (KW)	262	150	100	44	77
IONITY GRUNDPRIS (DC 350 KW)	19,14 Kr/mit	17,92 Kr/mit	13,49 Kr/mit	13,31 Kr/mit	15,05 Kr/mit
E-TRON CHARGING SERVICE CITY (IONITY DC 350 KW) (45,47 KR/MÅN, "OBESTÄMD" BINDNINGSTID)	-	-	-	-	-
E-TRON CHARGING SERVICE TRANSIT (IONITY DC 350 KW) (184,67 KR/MÅN, 12 MÅN BINDNINGSTID)	-	-	-	-	-
MERCEDES ME CHARGE (IONITY DC 350 KW) (1 099 KR/ÅR, 3 ÅR INKL I KÖP AV EQC)	-	-	-	-	-
PORSCHE CHARGING SERVICES (DC 350 KW) (INGÅR I KÖPET AV TAYCAN)	7,59 Kr/mit	-	-	-	-
BMW CHARGING FLEX (DC 350 KW) (INTE LANSERAT I SVERIGE ÄNNU, I TYSKLAND 0 EURO/MÅN)	-	16,34 Kr/mit	-	-	-
BMW CHARGING ACTIVE (DC 350 KW) (INTE LANSERAT I SVERIGE ÄNNU, I TYSKLAND 4,86 EURO/MÅN)	-	16,34 Kr/mit	-	-	-
VOLKSWAGEN WECHARGE FREE (DC 350 KW) (0 KR/MÅN)	-	-	13,49 Kr/mit	-	-
VOLKSWAGEN WECHARGE GO (DC 350 KW) (I.U. KR/MÅN, ETT ÅR INKL. VID KÖP AV ID.3)	-	-	9,75 Kr/mit	-	-
VW WECHARGE PLUS (DC 350 KW) (115 KR/MÅN UPPGRADERING FRÅN GO, INKL. VID KÖP AV ID.3 1ST ED.)	-	-	5,27 Kr/mit	-	-

SÅ RÄKNAR VI

Att räkna ut milkostnaden när man snabbbladdar med olika laddtjänster och laddstationskedjor är komplicerat. Det räcker inte bara att veta hur mycket priset är för en kWh – särskilt när alla inte ens tar betalt på det viset. Vissa använder sig av en minuttaxa, andra tar betalt för både per kWh och minut.

Det innebär att man behöver räkna på bilens förbrukning, batterikapacitet, maximala laddeffekt och laddtid vid given effekt i laddstolpen.

För att avgränsa har vi därför tittat närmare på tre populära elbilar som exempel: Audi e-tron som Sveriges mest sålda elsuv, Tesla Model 3 som Sveriges mest sålda elbil över lag och Renault Zoe som Sveriges mest sålda eldrivna småbil. Vi har tagit in laddtider från sajten ev-database.org för 10–80 procent då effektförlusterna är mindre.

Som exempel laddar en Audi e-tron 55 10–80 procent på 76 minuter med 50 kW DC-laddning. Som snabbast ger 175 kW DC en laddtid på 26 minuter. Lilla Zoe klarar bara som mest 46 kW DC men kan oavsett laddas 10–80 procent på 56 minuter.

Ni som kör en elbil som endast kan AC-laddas eller som saknar CCS- eller Chademoladduttag lär bli besvikna då vi denna gång fokuserat på DC-laddning med minst 50 kW effekt. Anledningen till detta är att utvecklingen alltmer går mot dessa två uttag och minimieffekt. Dessutom ökar mängden småaktörer och priser exponentiellt när man tittar närmare på mindre laddeffekter.

En ytligare granskning indikerar dock att priserna i regel är lägre – kanske för att hårdvaran lär vara billigare i pris. Ionity, som å sin sida erbjuder ultrasnabb 350 kW-laddning (UPC), har nämligen skylt sin senaste prishöjning på de stora investeringskostnaderna för deras infrastruktur.



Priser för Volkswagen WeCharge färdiga lagom till ID.3-lanseringen

Volkswagen har till slut gått ut med Ionity-priser för sin laddningstjänst WeCharge, som syns i tabellen intill. Tre olika abonnemang erbjuds: Med WeCharge Free är priset ordinarie 8,70/kWh. Med WeCharge Go som alla ID.3-kunder får inkluderat första året är priset 6,29 kr/kWh. Köpare av en ID.3 1st Edition bjuds på abonnemangsavgiften för WeCharge Plus som sänker priset till 3,40 kr/kWh. Den som vill uppgradera från Go till Plus får lägga till en månadskostnad på 115 kr.



AUDIS PRIS FÖR DC-LADDNING HOS EON: 5,20 KR/KWH

AUDIS PRIS FÖR DC-LADDNING HOS BEE: 8,10 KR/KWH

Audi dyrare hos Eon och Bee

Med Audis laddtjänst e-Tron Charging Service kan Audiägare även betala för sig vid Eons och Bees stationer. Priserna är dock dyrare än för den som använder de företagens egna laddtjänster. Det är med andra ord bara lönsamt att betala för Audi e-tron Charging Service om man kan hålla sig till Ionity-stationer.



PORSCHE PRIS FÖR ≤50 KW DC-LADDNING UTANFÖR IONITY: 3,99 KR/KWH + 2,22 KR/MIN

PORSCHE PRIS FÖR 51-150 KW DC-LADDNING UTANFÖR IONITY: 3,99 KR/KWH + 3,33 KR/MIN

PORSCHE PRIS FÖR 150-350 KW DC-LADDNING UTANFÖR IONITY: 3,99 KR/KWH + 4,44 KR/MIN

Porsche-förare bör undvika långsamma laddare

Porsche har ett lite annorlunda upplägg för laddning via Porsche Charging Service. Deras pris ändras efter laddeffekten. Att DC-ladda upp till 50 kW kostar 3,99 kr/kWh och 2,22 kr/min. Minutkostnaden kan bli riktigt dyr för Taycan-föraren som tvingas använda långsammare laddning än bilen klarar av (262 kW). 10–80 procent med det större 93,4 kWh batteripaketet kostar 361 kronor bara i minutavgift! Minutkostnaden ökar sedan stegvis vid högre laddeffekter. Med 350 kW tar 10–80 procent dock bara 20 minuter vilket sänker den totala minutkostnaden till 88,80 kr.

MERCEDES PRIS FÖR DC-LADDNING HOS EON: 7,66 KR/KWH!

MERCEDES PRIS FÖR DC-LADDNING HOS BEE: 8,26 KWH!

Mercedes är både billigast och dyrast

Mercedes kilowattpris vid Ionitystolpen är i skrivande stund klart lägst utav alla: 3,10 kr. Däremot får EQC-föraren, som efter de första tre åren betalar 1 099 kr om året för Me Charge, hosta upp ännu mer än Audiföraren för att betala med kortet/appen vid en Bee- eller Eonstolpe. Även den som kör elektrisk Mercedes bör försöka hålla sig till Ionity-stolparna för att få ut något av sitt laddtjänstabonnemang.

Ford, Hyundai och Kia fortfarande utan medlemspriser

Hyundai och Kia var sena att ansluta sig till Ionity-samarbetet och har i dagsläget ingen bil som klarar mer än 77 kW DC-laddning. Fords elsuv Mustang Mach-E klarar däremot upp till 150 kW DC-laddning och väntas släppas i Sverige i slutet av året. Enligt Ford Sverige kommer man lansera sina egna laddpriser lagom till då.



BMW Charging till Sverige i höst

När vi frågar BMW, som snart ska släppa elsuven iX3, om deras Charging-tjänst som ännu inte släppts i Sverige får vi följande svar av Carl Lindwall, informationschef:

"Vi planerar att lansera BMW Charging nu i höst för Sverige och i samband med det kommer vi även att presentera våra priser. Jag kan inte säga något om dem idag men kan i alla fall berätta att det kommer att vara ett lägre pris för kunder med BMW Charging-kort när de laddar på Ionitys stationer."

TRÄNGSELAVGIFTER BRA FÖR KONSUMENTEN?

Införandet av minutpriser har delvis motiverats av att man vill minska trängseln vid laddstolparna. Det har nämligen varit ett problem länge, inte minst för de som var tidiga att köpa elbil innan fler laddstationer kom på plats i Sverige. En del har däremot även infört rena "trängselavgifter". Tesla debiterar en sådan för den som låter bilen stå kvar efter avklarad laddning för att minska väntetiderna. Avgiften i Sverige är 4,40 kr/min vid 50 procent beläggning och det dubbla när stationen är full.

Eon införde också så kallade trängselavgifter från 1 juli i år efter att man ska ha fått "feedback" från kunderna. Efter 45 minuters laddning vid en eon-stolpe får man nu betala en extra minuttaxa på 3 kr/min. Det kan bli dyrt om antingen bil eller stolpe begränsar laddeffekten, som våra uträkningar visar. Det avskräcker både förare av trögladdade bilar och laddhybrider med små batteripaket att stå kvar och ladda för länge. Däremot drabbas alla förare av vad som i praktiken är prishöjningar.

NYTT ROAMINGNÄTVERK SKA LÖSA KRÅNGLET?

För att återkomma till krånglet kring snabbaddning finns det flera lösningar på gång. Intresseorganisationen Elbil Sverige har gått ihop med branschföretagen GreenCharge Infra och Hsubject för att starta ett svenskt så kallat roamingnätverk för laddning. Likt Plugsurfing ska det gå att betala hos i princip samtliga aktörer genom nätverket som ska vara öppet för alla företag och konsumenter. Nätverket ska lanseras under hösten och Göran Fredriksson på Elbil Sverige säger till ams att man hoppas att det även ska leda till "en mer likriktad och för konsumenten bättre prisbild".



Anders Ygeman anser att dagens djungel av betalningsmodeller bromsar omställningen till elbilism.

REGERINGEN INGRIPER

Även staten ser allvarligt på krånglet kring snabbaddningen. Den 26 augusti kallade därför energi- och digitaliseringsminister Anders Ygeman till ett rundabordssamtal i Stockholm med flera bransch- och intresseorganisationer, däribland Elbil Sverige.

– Vi har snart fler laddplatser i Sverige än vi har tankställen. Ändå har vi en väldigt bred flora av betalsätt och betalningsmodeller för att ladda medan vi har enkla betalningsmodeller för att tanka. Det är naturligtvis ett hinder för en fortsatt positiv elbilsutveckling, sade Anders Ygeman på telefon till ams direkt efter mötet.

Enligt Ygeman ska deltagarna vid samtalet ha haft en "väldigt gemensam problembild". Man kom överens om att branschen nu ska arbeta fram förslag för en enhetlig betalning. Beslut ska sedan tas vid ett framtida möte som inte bokats in ännu.

Regeringen har som delfinansiär av laddstationerna via Klimatklivet möjlighet att ställa krav på företagen som tar emot stödet för att bygga stationer. Man kan även ta i med hårdhandskarna och lagstifta, men det vill man helst undvika.

– Så länge branschen själv tar ansvar är det en mycket bättre lösning eftersom det då kommer vara mycket enklare att ändra lösningar i takt med att tekniken utvecklas både i fordonen och när det gäller betalningstekniken, säger Ygeman till ams.

– Jag hoppas att vi ska kunna ha en enhetlig betalningslösning i början av nästa år, avslutar han.

OTYDLIG PRISSÄTTNING GRANSKAS AV KONSUMENTVERKET

Bara dagar innan regeringen höll ett möte med branschen för att ta fram enklare betalsystem rapporterades det i olika medier om att Konsumentverket inlett en granskning av flera av laddnätverken: Ionity, Bee, Eon, Fortum, Vattenfall och Tesla. Anledningen ska vara den otydliga prissättningen, något som vi på ams själva erfarit både under våra granskningar och biltester.

Några av tjänsterna saknar idag fasta prislister och hänvisar istället till sina appar där priser snabbt kan förändras. Dessutom debiteras i efterhand, vilket betyder att man som konsument får veta totalkostnaden först då. Företagen har nu till i början av september på sig att skicka in underlag om villkor och prisinformation till Konsumentverket.

**KÖP EN TESLA MED GRATIS STRÖM! DETTA GÄLLER:**

✓ Model S och X registrerade före 15 januari 2017 har gratis Supercharging som följer bilen under hela livstiden. (Gäller således för samtliga ägare.) Mellan 15 januari 2017 och 2 november 2018 fick Model S och X en fri pott på 400 kWh Supercharging per år som förnyas varje år. Efter 2 november 2018 och fram till juli 2020 erbjöds den första ägaren av en Model S eller X fri Supercharging så länge han/hon äger bilen (följer ej bilen eller ägaren).

✓ Som Model 3-ägare kan man få eller ge en så kallad "referralkod" och på så sätt åtnjuta 150 mils fri Supercharging i sex månader. Om man får två koder förlängs den fria laddningen på Teslas Superchargers.



6. Alrik: Självsabotage.

Av Alrik Söderlind.

Publicerad 2020-09-14, 05:50, uppdaterad 2020-09-14, 09:11.

"I extremfallet kostar elektriciteten till en Audi e-tron allt mellan 2,60 och 32,67 kronor per mil! Det är sinnessjukt."



Inte ens om jag skulle sitta på en tankesmedja som var avlönad av oljeindustrin hade jag vågat föreslå det som är realitet i dagens Sverige. Mina kolleger och uppdragsgivare skulle tycka att jag var galen och orealistisk, att mina förslag aldrig kunde genomföras. Eller vad sägs om detta?

- Gör det omöjligt att betala för snabbladdning med kreditkort.
- Tvinga elbilsägare som vill snabbladda ofta att betala en månadsavgift – för att få billigare ström. Men sätt månadsavgiften så högt att det inte går att räkna hem.
- Sätt priset på el så högt att det blir mycket billigare att köra diesebil än elbil.
- Starta ett gäng konkurrerande betaltjänster för konsumenterna att välja mellan – och kommunicera inte tydligt vad priset blir. Ta fram olika lösningar med blippar och appar – med medioker funktion.
- Se till att snabbladdningsstolparna ofta krånglar, så att man inte kan veta om man kommer att kunna ladda när man kommer fram.
- Låt priset variera från stolpe till stolpe, även om det är samma kedja.
- Ta betalt per minut i stället för kWh. Det är förvirrande och stressande. Äldre bilar med relativt långsam laddning kommer garanterat inte komma till laddplatserna – perfekt.

- Starta ett stort laddföretag som alla de stora biltillverkarna kan ansluta sig till, men gör det så halvhjärtat att bilsäljarna utan att behöva tänja det minsta på sanningen kan säga: "Tyvärr fungerar det inte så bra och det är väldigt dyrt att ladda. Vore jag som du skulle jag vänta några år med att köpa elbil."

Industrin kan samtidigt slå sig för bröstet och säga att de håller på att rädda världen med sin stora satsning.

- Övertala landets största bilmärke att inte ta fram någon lösning för billigare snabbbladdning. Det betyder att alla som är intresserade av en Volvo garanterat kommer att tvingas betala svindyrt vid snabbbladdningsstolparna! Ett briljant drag för att försena elbilsförsäljningen och göra ägarna förbannade på elbilar.

- Se till så att Volvo/Polestar och de andra aktörerna inte köper in sig på Teslas laddnätverk. Det vore en stor prestigeförlust och skulle göra elbillivet mycket enklare och billigare för konsumenten.

- Bygg helst inte många laddstolpar på varje anläggning. Med lite tur bildas köer...

- Och kanske viktigast av allt. Se för guds skull till så att politikerna inte sänker trängselskatten för elbilar. Det skulle vara en dödsstöt för försäljningen av bilar med förbränningsmotorer, och ge elbilar väldigt bra andrahandsvärde och minska exporten av elbilar.

- Se till så att bilens navigator visar laddställen som inte är kompatibla med den aktuella bilen.

- Sänk inte priset under nattetid då elnätet är som minst belastat.

- Programmera avsiktligt navigatorerna så att de visar att det finns fria laddplatser trots att det är fullt och givetvis tvärtom, att det är fullt trots att det finns lediga platser. Sjukt irriterande. Nej – den här sista punkten är inte sann! Men det skulle inte förvåna mig ...

I det här numret har reporter Wiggo Björck lagt ner dagar på att ta fram laddpriser från de olika kedjorna och räknat ut milkostnader för olika bilar. I extremfallet kostar elektriciteten till en Audi e-tron mellan 2,60 och 32,67 kronor per mil! Det är sinnessjukt.

Visst förstår jag att det är mycket dyrt att bygga infrastruktur men om lilla Tesla klarade av det och gjorde sina Superchargers till sin kanske största konkurrensfördel är det skräp att Ionity med de stora märkena i ryggen inte lyckas!

Man undrar hur halvhjärtad satsningen är. Jag har mejlat deras pressavdelning och fått kontakt – det kommer en intervju i nästa nummer!

Ett litet hopp kan vi ställa till regeringen som kan sätta press på aktörerna eftersom man hjälper till med finansieringen genom Klimatklivet. Dessutom utreder Konsumentverket prissättningen.

Laddkaoset lär fortsätta ett tag, men allt det här kommer att ordna till sig när "fossilindustrin" på allvar bestämmer sig för att ge Tesla en match.



Alrik Söderlind

7. Biljätte tar nya grepp för att ge gamla elbilsbatterier nytt liv.

John Edgren 2020-09-14 12:39.

Nu ska Hyundai/Kia och SK Innovation utveckla ett nytt ekosystem för hanteringen av elbilsbatterier. Fokus ligger på ett bättre och mer lönsamt liv efter att de har tjänat ut sin roll i fordonen.



Batterier är ett teknikområde som inte har det renaste av samveten. Elektrifieringen av världens bilflottor tyngs bland annat ned av användningen av kobolt – som ofta utvinns under etiska och miljömässiga missförhållanden. Till detta kommer hanteringen av de uttjänta batterierna.

Nu har [Hyundai Motor Group inlett ett samarbete med SK Innovation](#) för utvecklingen av ett nytt och mer hållbart ekosystem för elbilsbatterier. SK Innovation är Koreas största kemiföretag och batteritillverkaren utgör del i en jättekoncern.

Båda företagen har haft ett behov av att skapa en värdekedja där man kan stärka miljöspekterna över batteriets fulla livscykel. I stället för att fokusera på tillverkningen handlar samarbetet om att ta ansvar för batteriet efter att det har lämnat fabriken.

Tanken är att de två bolagen ska vara en katalysator för samarbetssystem mellan batteritillverkare och bilproducenter.

Lösningarna kan sedan handla om "Battery as a Service" (BaaS), som bland annat omfattar leasing- eller uthyrningstjänster. En viktig del är att göra batteriåtervinning till en mer lönsam och stabil industri i sig.

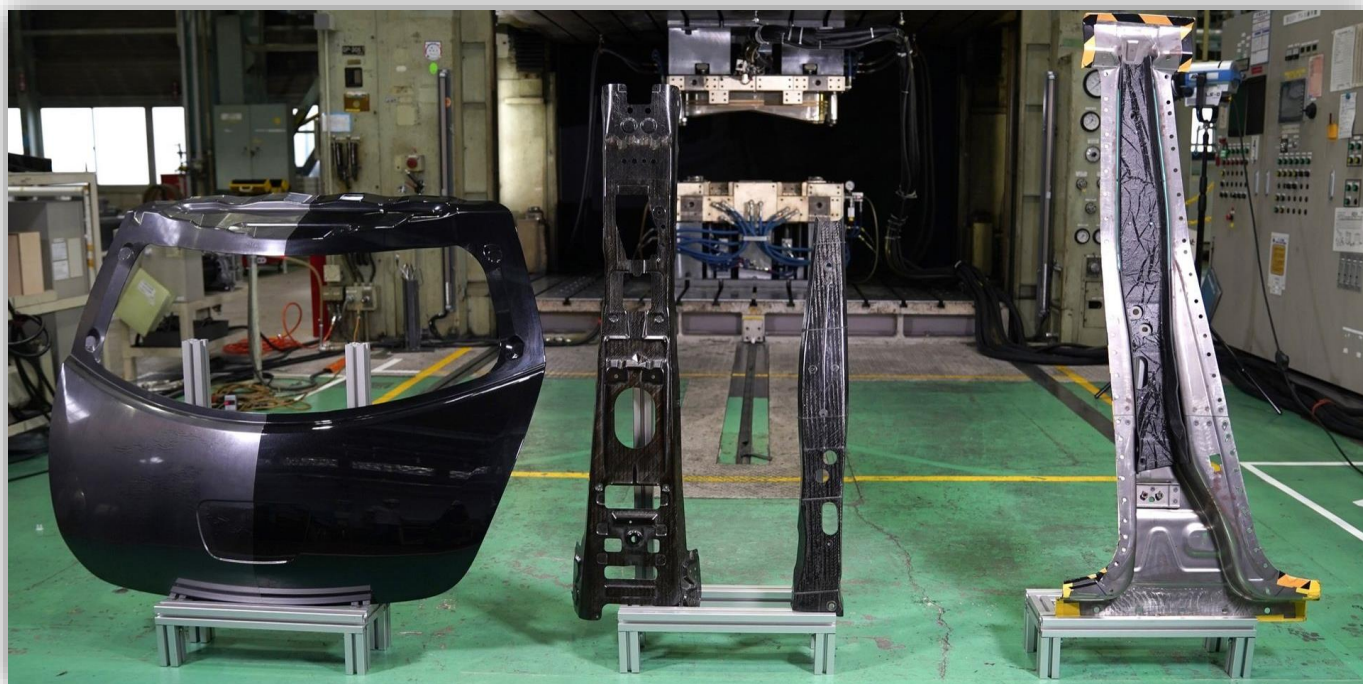
I samarbetet ska Hyundai och SK skapa en process för att ta hand om batterierna från Kias batteridrivna Niro-modell. Batterierna användas i energilagringssystem, men samarbetet omfattar även återvinningen av värdefulla metaller som kobolt, litium och nickel.



8. Nissan har gjort genombrott inom kolfibertillverkning.

AV BOBBY GREEN 2020-09-15 KL 16:00.

Snabbar på produktionsprocessen.



FILM: <https://youtu.be/KX8nnadn09M?t=446>

Nissan meddelar nu att man gjort ett genombrott inom kolfibertillverkning. Man ska ha utvecklat nya lösningar som snabbar på processen och gör att man kan få ut de tillverkade delarna i kolfiber och kolfiberförstärkt plast (CFRP) i en raskare takt. Den nya metoden halverar formens utvecklingstid och gjutningsprocessen ska gå upp till 80 procent snabbare. Målet är nu att se till att dra igång massproduktion av CFRP-delar till bilar, något som inte riktigt har varit möjligt tidigare på grund av den extra tiden det tar.



9. Volkswagen ID.6 är snart här.

Glenn Lindberg.

14 september 2020.

Nästa år lanseras den stora eldrivna suven Volkswagen ID.6. Med sina stora mått kan den bli en mer praktisk utmanare till bland annat Tesla Model X och Audi e-tron.



Förra året visade Volkswagen upp eldrivna suven [I.D. Roomzz](#), men då rörde det sig endast om ett koncept. Nu har vår spionfotograf fångat produktionsbilen – som får namnet ID.6 – i de österrikiska alperna.

Formerna är sig lika, men skjutdörrarna på konceptet är utbytta mot konventionella dörrar både fram och bak. ID.6 får även så klart B-stolpar, något I.D. Roomzz saknade. Även om bilen ser relativt omaskerad ut är det svårt att uttyda några detaljer. Fronten och lamporna är effektivt maskerade.

ID.6 baseras på samma grund som övriga familjemedlemmar – MEB-plattformen. Elsuven börjar säljas i Kina nästa år, men bör komma till Europa och USA kort därefter senare. Två förproduktionsexemplar är redan byggda i Foshan-fabriken som samägs av Volkswagen och FAW.

I.D. Roomzz stoltserade med 45 mils räckvidd (WLTP) från batteripaketet placerat i golvet och 302 hästkrafter. Räkna med att ID.6 får liknande prestanda.

Med tanke på sin storlek är det en stark utmanare till kommande eldrivna [BMW iX5](#) och nuvarande [Audi e-tron](#).



Volkswagens elektriska suv ID.6 försöker gömma sig bakom ett Peugeot-ansikte.



Större än både [Volkswagen ID.4](#) och [Skoda Enyaq](#).

[GALLERI](#)

[Spionbilder på Volkswagen ID.6](#)

[16 bilder](#)

[GALLERI](#)

[Volkswagen I.D. Roomzz](#)

[60 bilder](#)

10. Premiär: MG 5 är en eldriven kombi med låg prislapp.

Publicerad 2020-09-14 kl 14:04.

Brittiska sportbilmärket MG siktar nu in sig på elbilar.



Brittiska bilmärket MG har ett rörligt förflutet. Det grundades redan 1920 och riktade först in sig på sportbilar. Men på 2000-talet var sagan slut och konkursboet köptes upp av ett kinesiskt företag.

Nu har MG börjat sälja elbilar i flera länder, däribland Norge. Det finns även uppgifter om att märket på sikt ska lanseras i Sverige.

Inom de närmaste tre månaderna kommer nästa modell i form av en eldriven kombi med namnet MG 5. Den skulle mycket väl kunna bli populär i Europa eftersom många köpare efterfrågar just en eldriven kombimodell.

MG har ännu inte släppt alla tekniska detaljer om kombimodellen ännu, men räckvidden ska ligga på omkring 34 mil enligt WLTP-körcykeln. Effekten kan hamna på drygt 160 hästkrafter och modellen blir framhjulsdriven.

När det gäller snabbladdning ligger dock inte MG 5 längst fram i utvecklingen. Att ladda till 80 procent tar 50 minuter.

Med en längd på 4,54 meter ger sig MG 5 in i ungefär samma storleksklass som Volkswagen Golf Sportscombi. Sju års nybilsgaranti blir standard.

De första leveranserna ska köras igång under fjärde kvartalet i flera länder, bland annat England, där prislappen börjar på motsvarande 270 000 kronor inklusive elbilspremien.

Läs också: [Kinesiska elbilar intar Europa: "Våldsam konkurrens"](#)

Feber

11. Det här är ORA Good Cat.

AV BOBBY GREEN FREDAG 11 SEP 2020 KL 14:00.

Liten elbil från Great Wall Motors.



ORA är ett kinesiskt bilmärke som fokuserar på att bygga elbilar. Deras senaste modell heter Good Cat och det är en liten kompakt sak som verkar ha hämtat inspiration från Volkswagen Bubbla och Fiat 500. Strålkastarna känns även lite Porsche 911. Den goda katten mäter 4,23 meter på längden, 1,82 på bredden, 1,59 på höjden och har en hjulbas på 2,65 meter. Under skalet finns en elmotor på framaxeln och den ger 145 hästar och 210 newtonmeter i vrid. Räckvidden på en laddning anges till 50 mil men detta är enligt NEDC-cykeln. Bilen börjar säljas på den kinesiska marknaden den 25 september men vad den då kommer att kosta är oklart.

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



Feber

12. Eldrivna superbilen Aspark Owl nu redo för leverans.

AV BOBBY GREEN FREDAG 11 SEP 2020 KL 18:00.

Accelererar snabbast i världen.



FILM: <https://youtu.be/s-8jUIWn9S0>

I höstas presenterades den japanska elbilen Aspark Owl i produktionskläder. Nu säger företaget att man är redo att dra igång leveranserna till kunder. Endast 50 stycken exemplar kommer att tillverkas och varje kostar, håll i er nu, 2,9 miljoner euro. För pengarna får man en 2012 hästar stark superbil som når 96 km/h efter bara 1,72 sekunder. Förutom att vara den snabbast accelererande bilen på marknaden just nu är det även den lägsta med sina 99 centimeter i höjd.

Hur många bilar som är sålda är oklart för tillfället.





13. PROV: Nya Volkswagen Golf GTI – en klassisk GTI?

Publicerad 2020-09-15, 05:53.

Nya Golf GTI klarar sig än så länge undan en hybridisering, men får ett helt nytt chassi och en rad digitala nyheter istället. Är det fortfarande en tvättäkta GTI trots pekplattor och den nya kördynamikmanagern?



Bortsett från bilens moderna layout gör Golfen sin GTI-grej precis som vanligt.

Att kallas Golf GTI är ingen lätt uppgift: Du ska vara sportig, men nåde dig om en tvärfog i asfalten letar sig upp genom chassit till förarstolen. För att inte tala om lastväxelreaktioner, då är nämligen gränsen för det godtagbara nådd med råge.

Du ska se klassisk och sober ut, men samtidigt sportigt elegant. Nykomlingen har därför fått ännu vassare strålkastare, en massiv grill i bikakemönster samt nya linjer i plåtskruden. Även en hälsning till urmodellen finns med i form av olackerade stötfångaravslut och sidokjolar.

Axelavståndet är lika stort som hos sjunde generationen GTI och inte heller yttermåtten har ändrats nämnvärt. Dessutom är motorn fortfarande densamma som i föregångaren, den kallas än idag internt för "utvecklingsuppdrag 888" men klarar numera den aktuella Euro-6d-normen i sin modifierade form (evo 4).

Andra nyheter är en tre kilo lättare hjälpram i aluminium, nya länkarmlager runt om, nya hydrauliska stötdämpare, hårdare fjädrar (fem procent hårdare fram, femton procent bak) och modifierade bussningar fram.



Interiören andas klassisk GTI med en modern twist i form av beröringskänsliga ytor och skärmar så långt ögat når. De fysiska knapparna kan man nästan räkna på ena handens fingrar.

Självklart finns även den vanliga Golfens nyheter i det hästkraftsstinna rivjärnet bland annat i form av pekytor, en stor pekskärm och beröringskänsliga reglage. Fysiska knappar finns numera endast på dörrsidorna och på mittkonsolen samt i form av den obligatoriska knappen för varningsblinkers.

Här hittar vi såklart även den legendariska rutmönstrade GTI-klädseln, en något tillplattad ratt samt ett digitalt instrumentkluster bakom ratten som bjuder på en mängd inställningsmöjligheter.

Och man kan vila ögonen på en formskön central varvräknare i vars mitt man antingen kan avläsa hastigheten eller den aktuella växeln. Man kan ju tycka att båda hade kunnat få plats men designteamet från Wolfsburg höll tydligen inte med om det. Synd.

Man kan visserligen avläsa den aktuella växeln i vänster instrumentrundel, men det dumma är att det också är det enda ställe som visar bilens olika arbetstemperaturer och därmed står man i valet och kvalet: att kolla om hårdkörningen har fått bilen att koka eller att vara säker på vilken växel som ligger i. Det hade man säkerligen kunnat lösa smidigare.

Även den rött blinkande startknappen har fått flytta på sig och återfinns numera ovanför DSG-lådans växelväljare. Vi följer den visuella lockelsen och trycker på start, byter via pekyta och pekskärm till komfortläget och drar iväg.

Bortsett från bilens moderna layout gör Golfen sin GTI-grej precis som vanligt.

Bekväma sportstolar harmonierar perfekt med den avslappnade chassiinställningen och den 245 hk starka tvåliters bensinfyran (samma effekt som i föregångarens Performance-version) accelererar bilen i rask takt till 250 km/h på en tom motorväg.



Filhållningsassistenten stör i hög hastighet genom mjuka, men fullständigt onödiga styrvinkelkorrigeringar och stängs därför av, vilket kräver två steg. Med funktionen avaktiverad fungera allt precis som det ska.

Vi svänger av till Continentals handlingbana. Tur att testbilen är extrautrustad med adaptiva DCC-dämpare och Bridgestone Potenza S005 i dimension 235/35 R19. I bilens Individualläge väljs alltså den sportigaste inställningen, DCC-vredet vrids längst åt höger och ESP:n petas till Sport.

Lättare sagt än gjort. Att bara välja ESP-inställningarna krävde tio minuters menysvajpande, en uppgiven suck och slutligen ett något irriterat telefonsamtal för att reda ut hur man skulle gå tillväga.



Den nya digitala instrumenteringen erbjuder en mängd olika konfigurationsmöjligheter, men all information på samma ställe fungerar dessvärre inte alls. Trist.

Snabbkurs: Först väljer man fordonsinställningar i huvudmenyn, swajpar den visade Golfen åt vänster, trycker på bromsen och så är allt klart. Enkelt och smidigt? Knappast. Föregångaren hade en knapp som man höll intryckt i någon sekund – klart. Ibland var det helt enkelt bättre förr.

På testbanan hetsar GTI:n genom ett hav av S-kurvor och utmanas rejält men vet hur man hanterar situationer som dessa. Styrningen förblir knivskarp, exakt och jämn, chassit förvaltar lastväxlingar utan alltför stora krängningar och även när man råkar vrida för hårt på ratten är det enda man möjligtvis kan känna styrsystemens sansade och diskreta ingrepp för att rädda bilen.

Vilken algoritm det är som ingriper kan man allt som oftast inte avgöra. Med tanke på hur mjukt det sker ligger det nära till hands att anta att modellens nya kördynamikmanager ligger bakom det hela. Den kan nämligen styra varje bromsok och varje dämpare individuellt och tar särskilt hänsyn till bilens girningsrörelser.



Samma motor som i föregångaren, men nu med mer kräm: 245 hk.

Managens primära uppgift är att göra GTI:n snabbare i kurvorna och samtidigt motverka bilens understyrningstendenser. Nu är det visserligen evigheter sedan vi satt i föregångaren och därmed är en direkt jämförelse inte aktuell, men det spelar egentligen ingen större roll.

Mycket viktigare är då att ESP-inställningarna Sport eller Off inte plågar föraren med en påklistrad, digital körkänsla trots att managen fortfarande är aktiv. Det märker man först och främst i hårnålskurvor där man har passerat apex och ska accelerera ut med tung högerfot. Managen dämpar den stundande däckslakten en aning tills lamellspärren är redo att ta över ansvaret.

Nya Golf GTI är så pass kompetent i hög fart att den aldrig visar tendenser till kritiska lastväxelsituationer även om vägen är riktigt blöt. Det absolut värsta som kan hända om man visar alldeles för mycket övermod och ESP-systemet är avstängt är att bilen börjar skjuta över framhjulen i kurvorna.



*Nya GTI får självklart vassare strålkastare med illröda detaljer.
Fattas bara annat. Fälgarna mäter 19 tum.*

Med managern och ESP igång är det en helt annan sak. Här försöker styrelektroniken att trycka bilen tillbaka till ideallinjen utan att tumma på sportigheten. Glöm grova, dynamikstrypande inbromsningar. Managern bromsar hjulselektivt för att vrida in bilen i kurvan vilket faktiskt fungerar över förväntan bra, helt utan dramatik. Det är trots allt stabiliteten som står främst här.

Ett glädjehöjande detalj är framaxelns aktiva lamellspärr. Det är sagolikt häftigt att känna hur spärren formligen sliter den framhjulsdrivna sportbilen mot rattutslaget, även i hyfsat höga hastigheter i S-kurvor.

Inte riktigt lika kul är då (som vanligt) DSG-lådan som visserligen sorterar och petar i väx-larna snabbt och effektivt men utan någon form av känsla, precis som de kostnadseffektiva växlingspaddlarna i hårdplast. Ett helt manuellt läge utan automatväxlingar kommer först till en ännu starkare GTI-variant. Tragiskt? Inte alls. Även nykomlingen går nämligen att beställa med en härlig, gammaldags manuell låda. Det du!



På banan visar sig nya GTI från sin bästa sida: snabb men framför allt bus-enkel att köra.

En äkta GTI alltså? Absolut. Det enda som stör är dessa pekytor på ratten som man alltför ofta råkar nudda vid utan att man vill det. En bagatell, absolut. Men efter den femte ofrivilliga gången på första varvet känns det en aning onödigt att återigen behöva stänga av rattvärmern, vilket såklart inte är lika lätt som att sätta på den.

Vi får helt enkelt hoppas att GTI-modellens konfigurator även erbjuder standardratten från sin civila broder, helt utan störande pek- och svepelement.

VOLKSWAGEN GOLF GTI

TEKNISKA DATA

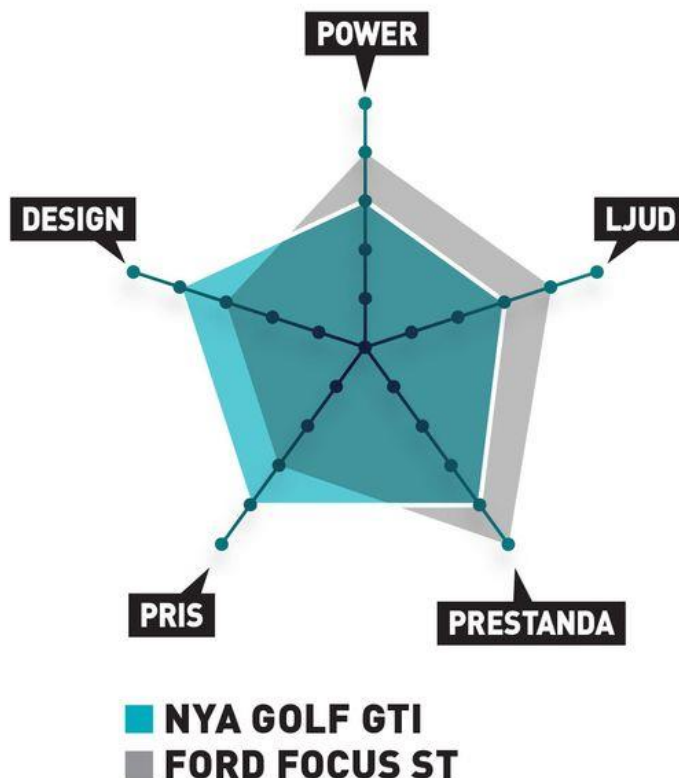
MOTOR: R4, turbo, bensen, 1 984 cm³, 245 hk vid 5 000 r/min, 370 Nm vid 1 600 r/min. Framhjulsdraft. 7-växlad DSG-låda.

KAROSS: L/b/h 4 284/1 789/1 441 mm. Axelavstånd 2 626 mm. Tjänstevikt 1 460 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,3 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 7,0 l/100 km.

PRIS: Ej prissatt i Sverige.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Finfina utrymmen, bra prestanda, teknikstinn som få.

SÄMST: Vi saknar fysiska knappar!



Av Thomas Hellmanzink

Bearbetning: Tobias Mersing



14. Elektriska GMC Hummer får "krabbgång".

Redaktören bytbil 2020-09-15.

Ska kunna köras diagonalt framåt.



FILM: <https://youtu.be/VvX3959EjuM>

En dryg månad återstår inför premiären av GMC Hummer.

Elbilspickupen ligger inne med 1 000 hästkrafter men det är en annan djurreferens som här får stå i rampljuset.

Genom "krabbgång" ska den nämligen kunna köras diagonalt.

Egentligen var det tänkt att GMC Hummer skulle presenteras den 20 maj. Men på grund av den stundande pandemin är i stället den 20 oktober datumet då det är premiärdags för "världens första helelektriska superpickup". Eller ja, så beskriver åtminstone General Motors sin GMC Hummer.

Ännu har det inte presenterats särskilt mycket om bilen. Som det nämns i ingressen har den 1 000 hästkrafter. Det ska göra att GMC Hummer klarar 0-60 mp/h (0-96 km/h) på tre sekunder. Dessutom har den ett smått löjligt vridmoment på 15 500 Nm.

Den ska också ha ett avtagbart tak á la Jeep.

Men på måndagen släppte GM en teaser-video (videospelaren ovan) som har fått delar av det motorintresserade internet att verkligen reagera. GMC Hummer ska nämligen ha "krabbgång" (crab walk) som en funktion. Det innebär att föraren ska kunna vrida på alla fyra hjul och köra bilen diagonalt framåt. Denna funktion ska vara skraddarsydd för terrängkörande kunder, enligt GM.

”Ibland är de största kliven framåt faktiskt diagonala”, står det i klippets beskrivning. I kommentarsfältet till Youtube-videon kommenteras det nu friskt att fickparkering inte lär bli någon utmaning med denna bil. Med det sagt är det inte presenterat om hjulen ska kunna gå att vrida 90 grader.

Vi får väl snällt vänta in mer beskrivande demonstrationer av hummerns krabbgång.

Relaterade artiklar



[Nya Koenigsegg - en hybrid med baksäte?](#)



[Hummer är tillbaka - som elbil med 1000 hk](#)



[Bildspecial: Lamborghinis nya hybridmonster](#)



[Volvo P1800 Cyan – en uppdaterad racingklassiker](#)

15. Mercedes okända motorer.

Publicerad 2020-09-15 kl 14:00.

Text Mårten Carlsson.

När man konstruerade nya S-klass - W140 sparade man inte på krutet. Men det planerades för flera spännande motoralternativ vi aldrig fick se.



Arbetet med W140 började redan 1981, man skulle ha god tid på sig för att göra den bästa Mercedesen genom tiderna. Ursprungligen hade man tänkt ha premiär för den 1989, men det stötte på patrull. För när man höll med arbetet som bäst, kom ärkerivalen BMW med en V12-motor!

Så nu var man ju tvungen att ta fram en sådan också, därför kom nya W140 inte ut på marknaden förrän i april 1991. I toppmodellen S600 satt en helt ny V12-motor på 6 liter och 408 hästkrafter. Nu stod det 1-lika mellan Mercedes och BMW.

Men man slutade inte där. Man hade börjat rita på en V16-motor, och funderat på hur man skulle få ner den i motorrummet på den nya Stormercedesen. Anledningen kan varit att BMW tagt fram en V16-motor, i en prototyp som kallades [Guldfisken](#).

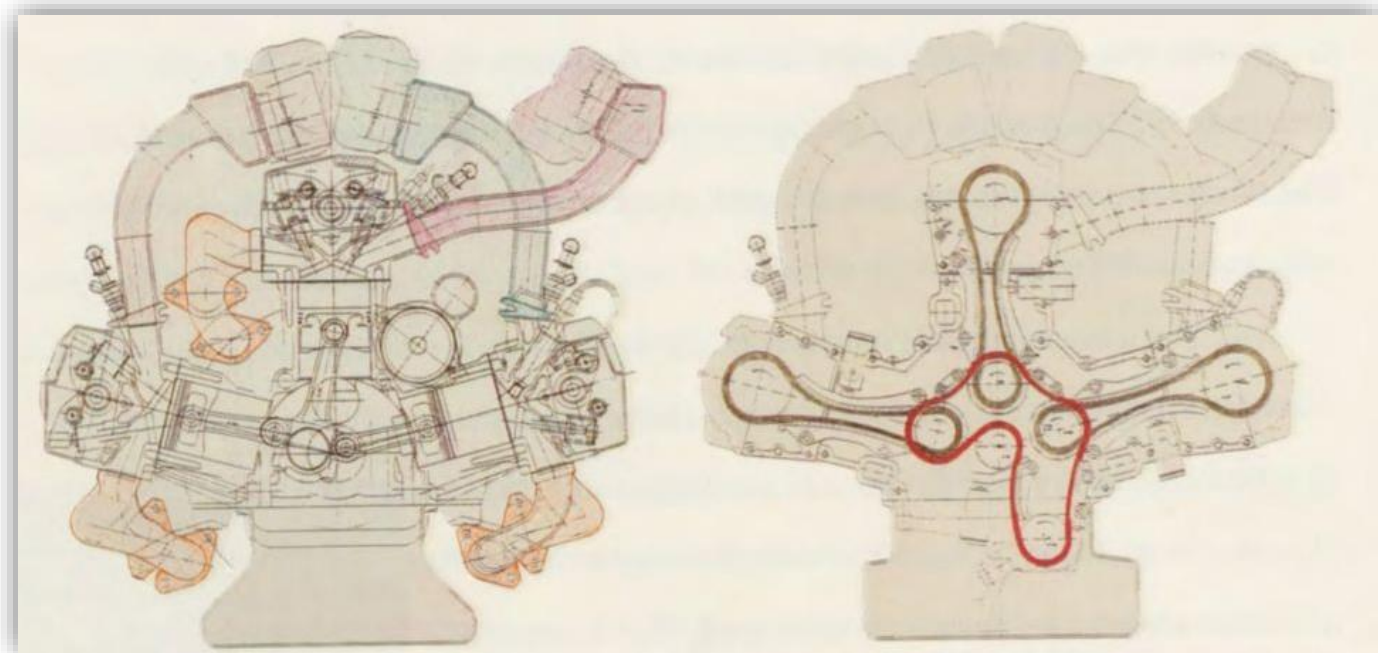
Man trodde kanske att den skulle komma i produktion, men dom farhågorna visade sig grundlösa. Mercedes-Benz hann dock en bra bit längre än BMW innan man hoppade av tåget. 85 stycken provbilar utrustades med V16-motorn, som i grunden var en förlängd tolv.

Men vid sidan av det planerades det för ännu en motor, ännu större, ännu mer storslagen. Motorn som kanske skulle sätta BMW på plats för gott?

Vad man på Mercedes avdelning för omöjliga uppdrag och mirakel började skissa på var en W18-motor!

En W18 med tre cylinderbankar med 75,5 grader emellan och åtta liters volym. Man tog till och med fram två alternativ till denna makalösa manick.

En basversion med två ventiler per cylinder och beräknad effekt till 490 hästkrafter. Detta skulle då hypotetiskt kunnat blivit en Mercedes-Benz S800/800SEL.



En långt mer avancerad design togs också fram. Med flera modifieringar som bland annat topplock med hela fem ventiler per cylinder (det blir 90 ventiler att justera!) och en effekt på närmare 700 hästkrafter.

Hela förslaget presenterades för Mercedes styrelse som man kan tro säkerligen var imponerade, men nu hade man ju nästan gjort klart V12:an, och ansåg att den uppfyllde alla krav man kunde tänkas ha. I prestige, komfort, effekt och inte minst att slå BMW på fingrarna med.

Så någon V18 motor kom aldrig att byggas, men alla ritningar som gjordes arkiverades och finns bevarade.

Läs mer om:



[Stjärnornas bilar](#)

[En dag med glada miner hos Mercedes-Benz 1983 och ett par unga grabbar har fått ta emot sina splitter nya S-klass Mercor. Och det är inte vilka grabbar som helst utan Brasiliens bästa racerförare.](#)



[Mercedes-Benz S-Klass W140](#)

[Ansedd som lite over-the-top när den kom 1991 är idag Mercedes S-klass W140 en undervärderad pansarklassiker. Men det lär inte dröja innan priserna stiger.](#)

16. Tresers sportbil.

Publicerad 2020-09-14 kl 7:00, text Mårten Carlsson.

Treser, kända för styling och bygga om Audibilar tog steget upp till att bygga en egen sportbil. Året var 1987.



Att Walter Treser valde just Audibilar som ämne för sina specialbilar var ganska uppenbart. Han hade själv ett förflutet inom Audi, som en av de ingenjörer som skapade Quattron - bland annat.

Men han ansåg att det fanns mera potential i bilarna än Audi själva ville utveckla. Så han hoppade av firman och startade eget - WalterTreser Automobilbau i Berlin.

Där förvandlades främst Audi Quattro till både cabrioletter och lyxkryssare, Audi 100 som blev till fullutrustade limousiner med mera.

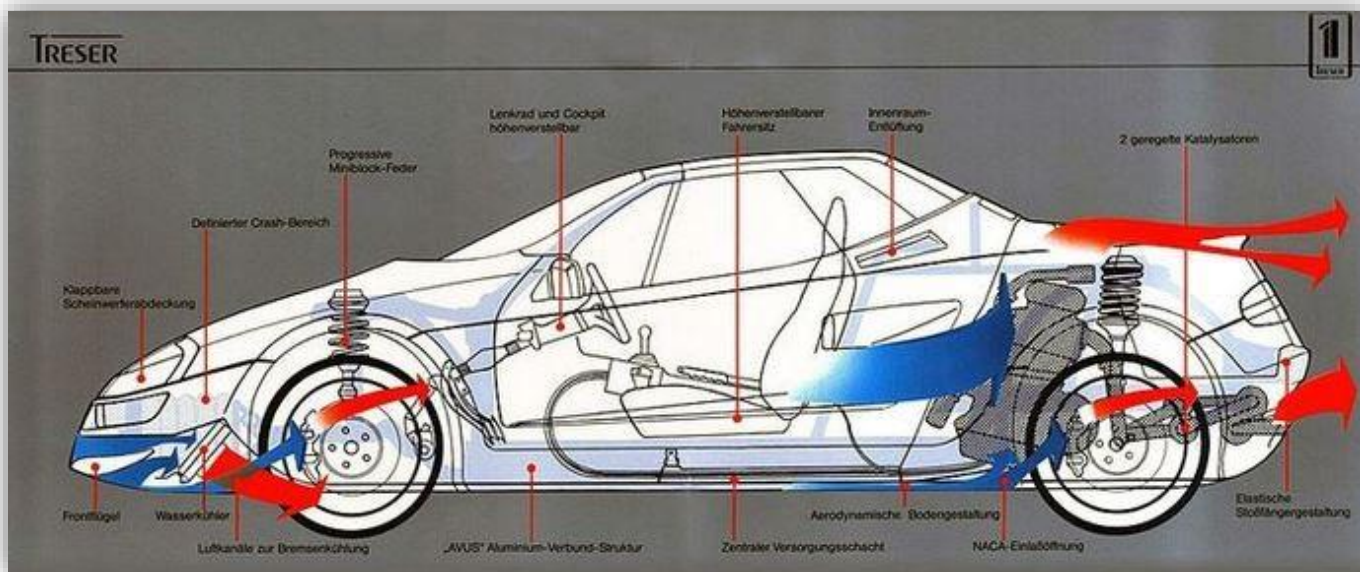
Så nästa steg var att konstruera en egen bil. Ursprungstanken var en öppen sportbil med mittmotor till ett rimligt pris. Motorn togs från Golf Gti och sattes på tvärten bakom ryggstöden. Men med 130 hästkrafter där, behövdes det bantas på vikt. Och Walter var ju van vid genomarbetade och komplicerade konstruktioner, så blev bilen allt annat än billig i slutändan.

Till exempel så gjordes golvet i en slags honeycombplatta i lättmetall, resten av bilens chassi uppbyggd i en slags sandwichkomposit. Coupén försågs med ett uppfällbart tak och överlag var det en väldigt innovativ bil som premiärvisades på Frankfurtmässan 1987.

Treser T1 kallades den och var inte tänkt att massproduceras, utan byggas för hand i en upplaga om femtio bilar. Men priset avskräckte nog de flesta köpare. Vad som hade börjat som en tanke om en billig mittmotorbil slutade med ett tekniskt vidunder på drygt 65 000 D-mark.

MOTORNYTT

För att boosta intresset runt T1 fick Walter igenom en slags racingserie - bara för Treser-bilarna, och dessa race skulle köras som supportlopp till DTM. Men det hjälpte föga, bilen var dyr, och hade varit oerhört dyr att utveckla. Och några 50 bilar blev det inte heller. Efter att 27 exemplar hade färdigställts så gick Treser Automobilbau i konkurs 1988.



17. Messerschmitt är bubbelbilen som bara ökar i värde.

Publicerad 2020-09-13 kl 15:50, text Calle Carlquist.

Av alla mc-bilar blev ingen lika speciell och spännande som Fritz Fends lilla bubbeltopp.



Jaha, du är en rutinerad veteranbilsentusiast som kört och ägt det mesta. Du höjer inte på ögonbrynen för vare sig en Mercedes med måsvingedörrar eller en Cheva femtisexa i orört originalskick?

Då är det en Messerschmitt som gäller, den antagligen mest kända i den flora av små "nödbilar" som dök upp efter andra världskriget och som visade att i stort sett vad som helst gick att sälja bara det fanns en motor och tak över huvudet.

Tak ja, på Messerschmitt utgörs väderskyddet av en genomskinlig plastbubbla som viks åt sidan när två vuxna och ett litet barn ska ta plats före avfärd. Man sitter i rad, en fram och två bak, ett tips är att ta med en ordentligt solskyddande keps.

Den karaktäristiska, trehjuliga grundformen och -konstruktionen kommer från tyske flygingenjören Fritz Fend och gällde först en trampdriven trehjuling för rörelsehindrade. När den sedan fick motor kallades den Fend Flitzer och i takt med att mer produktionskapacitet behövdes dök Messerschmitt i Regensburg upp som en möjlighet, alltså flygplanstillverkaren som efter andra världskrigets slut fick nöja sig med att tillverka symaskiner.

Med samarbetet kom Flitzer att bli Messerschmitt Kabinenroller, debut 1953, och snabbt en framgång på tyska vägar. Modell KR 175 kom till Sverige under 1954 och kostade knappt 3 500 kronor.

Köparna fick en ganska välgjord skapelse för pengarna, givetvis väldigt enkel i utrustningsväg. Garanterat spännande och livaktiga köregenskaper hörde också till och den som satte sig på den fyrhjuliga versionen Tiger KR 500 fick dessutom ganska ansevärd fartresurser. Det såldes bara två i Sverige, båda skrotade sedan länge.



Priserna låg länge lågt men numera är en Messerschmitt snarare ett investeringsobjekt än ett fordon. På tyska sajten mobile.de finns ett par till salu, den billigaste begärs det 30 000 för – 30 000 euro vill säga.



Messerschmitt KR 200 1960

Nypris: Cirka 4 000 kr.

Värde i dag: 150 000–200 000 kr.

Motor: Encylindrig tvåtaktsmotor från Sachs. Luftkyld. Bingförgasare. Volym 191 cm³. Max effekt 9,7 hk vid 5 250 v/min.

Kraftöverföring: Motorn bak, bakhjulsdrift. Handväxlad växellåda med fyra växlar. Fyra backväxlar.

Mått: L 227/B 137/H 120 cm. Tjänstevikt: 229 kg.

Tank: 11,5 l.

Fjädring/hjulställ: Individuell hjulupphängning med fjädrande gummin. Hydrauliska stötdämpare.

Styrning: Direktlänkage.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Trumbromsar styrda med wire.

Fartresurser: Toppf. 99 km/tim.

Förbrukning: 0,4 l/mil.

Livscykeln

1946 Flygingenjören Fritz Fend startar tillverkning av pedaldrivna handikappfordon med tre hjul.

1952 Fritz Fends företag inleder ett samarbete med Messerschmitt.

1953 Fend Kabinenroller. Motor på 174 cm³ och nio hästkrafter. Messerschmitt KR 175 har har fyra växlar framåt men ingen backväxel, den är tillval. Toppfarten är 85 km/tim. I Sverige kostade den 3 485 kronor.

1955 Efter 10 666 tillverkade enheter ersätts KR 175 av KR 200. Som namnet anger har den en större motor (191 cm³) och den ger 9,7 hästkrafter. Den plana vindrutan har ersatts av bilvärldens sannolikt minsta panoramaruta. Fyra backväxlar! Detta tack vare att den kombinerade generatormotorn och startmotorn kan ge omvänd rotationsriktning åt motorn.

1956 Messerschmitt återupptar sin flygplanstillverkning. Fend formar bolaget FMR som fortsätter produktionen. På Frankfurtsalongen visas en öppen version som kallas KR201.

1957 TG500 Tiger har fyra hjul och en tvåcylindrig motor på 493 cm³ stor Sachsmotor. KR 200 finns som Standard och de Luxe som har värme.

1958 Sportcabriolet KR 200 de Luxe lanseras. Till skillnad från KR201 har den sidofönster.

1964 Tillverkningen upphör. Totalt tillverkades cirka 50 000 exemplar.



Calle Carlquist

Feber**18. Bugatti Veyron kör dragrace mot Chiron.**

AV BOBBY GREEN 2020-09-14 KL 18:00.

Hej vad det går!

**FILM:** <https://youtu.be/OT6VDfYV6po>

Förra helgen kördes mängder av superbilar på ett flygfält i Schweiz och två som ställde upp och tävlade mot varandra i ett dragrace var en Bugatti Veyron Grand Sport L'or Blanc och en Bugatti Chiron Sport.

Bonusklipp nedan.**FILM:** <https://youtu.be/UM HT bV-NE>

19. Tre i rad för Toyota och ny Supersportbil på Le Mans.

Text: Johan Ringshagen, Publicerad: 2020-09-21 kl 15:48.

I helgen kördes Le Mans 24-timmars som ett publikfritt race. Toyota Gazoo Racing tog sin tredje raka totalseger med 387 fullbordade varv, men visade även vad som komma skall från Toyota i form av en prototyp till GR Super Sport.



Le Mans 24-timmarslopp kan måhända upplevas en smula tunt i toppen idag, med bara tre team i prototypklassen LMP1, och Toyota som det enda fabriksstallet med ett namn som går att länka till en biltillverkare.

Men det är bara tillfälligt. Att fullborda ett 24-timmarslopp på Le Mans är alltid en bedrift, oavsett konkurrensläget. Snart kommer det även att hetta till ordentligt i det legendariska långloppet igen när flera tillverkare är på väg tillbaka med bilar för den nya Super Sport-klassen.

Toyota är en av dem som utvecklar en bil och i samband med att de tog sin tredje raka totalseger i årets lopp – senarelagt och publikfritt – presenterade de en förhandstitt på prototypen till GR Super Sport, den tävlingsbil de ämnar ställa upp med i den nya klassen.

Det är en supersportbil, till stor del baserad på den TS050 Hybrid-racer Toyota har tävlat med i LMP1, men som har betydligt mer gemensamt med vanliga produktionsbilar än dagens sportvagnsprototyper.

Toyota är just nu involverade i såväl sportvagnsracing som rally-VM med mål att erfarenheter från tävling ska bidra till utvecklingen av produktionsbilar som bjuder på körglädje och högprestanda.



Maserati 160 1954



SLUT