



Glas S 1004 Coupe 1963

1. Alla bilar borde väga ett ton eller mindre.
2. Stopp för utsläppsrabatter.
3. Tesla kommer halvera kostnaden för ett batteri.
4. Den elektriska bilens gryning kan vara mycket närmre än vi tror.
5. Elbilar står för marginell del av elanvändningen.
6. 500 nya laddplatser byggs i Göteborg.
7. Mitsubishi kanske trots allt stannar i Europa.
8. Mercedes EQA försenad.
9. MG följer upp elbilen med laddhybriden MG HS.
10. Lotus Evija äntligen ute på banan.
11. Busbil nu i produktion!
12. Prov: Renault Captur E-Tech & Megane E-Tech.
13. Rivian R1T får dra upp till 4990 kilo.
14. Turbulent för Nikola, chefen avgår efter nytt avslöjande.
15. Förstagångsansökningar på personlig skylt ökar kraftigt.
16. Förvandla en ny BMW R nineT till en BMW R7 från 1934.
17. Utvidga lånen till körkort.
18. Toyota satsar 800 miljoner dollar på att bygga framtidsstad.
19. Bygg dig en egen Lamborghini Huracán Evo.
20. Mer dörrar än kaross.
21. Tesla Roadster till Nürburgring nästa år.
22. Peugeot smygvisar bilen för Le Mans-comebacken.



1. "Alla bilar borde väga ett ton eller mindre".

Redaktören bytbil.

2020-09-22.

Föreslår nytt skattesystem baserat på bilars vikt.



Alpine A110 hade behövt banta för att klara viktgränsen (bilden är ett montage).

Beskatta alla bilar som väger mer än ett ton med 1 100 kronor per kilo och subventionera köp av lättare bilar med dessa pengar. Så skriver Top Gears skribent Craig Jamieson i en opinionstext.

Det bara sprutar ut tunga bilar ur tillverkarnas fabriker för tillfället. Det är åtminstone en åsikt som Craig Jamieson har kring bilindustrin.

I en omdiskuterad (och underhållande) [opinionstext på Top Gears nyhetssida](#) argumenterar han för att en ny lag borde införas. Den skulle beskatta alla bilar som väger över ett ton och göra lättare bilar billigare att både köpa och äga.

Han rättfärdigar denna idé med flera argument: Tunga bilar kräver mer material vid tillverkningen, vilket slösar på resurser. Tyngre bilar kräver mer kraft för att få dem att prestera (speciellt med dagens krav), vilket kräver mer bränsle, oavsett om det är litium eller dinosaurer i flytande form, som han själv uttrycker det.

”De är svårare att få stopp på, vilket kräver större bromsar, vilket kräver större hjul, vilket leder till en åktur var kvalitet vanligtvis är reserverad för en kamel”, skriver han.

Därför föreslår Jamieson att en skatt om 1 000 pund (cirka 1 100 kronor) per kilo för de bilar som väger över ett ton. För dem som skulle försöka undvika denna skatt skulle en ny klassificering av fordonet vara ett lämpligt straff, menar han. En för tung bil skulle bli ”böt-fälld” till att bli en lätt lastbil.

Vidare menar han att lättare bilar skulle få rulla vidare som inget hade hänt. Fast med en morot. Skattepengarna som genererats av de bilar som väger över ett ton hade kunnat utgöra potten för subventioner på köp av bilar som väger under ett ton. Samtidigt skulle bilägare som redan har en bil som väger, låt säga 900 kilo, få ett statligt stöd om 50 pund (560 kronor) per kilo som den väger under ett ton. Dessutom skulle bilar som lyckas kapa vikt över tonnet få samma bidrag per förlorat kilo.

”Detta betyder att till exempel en 1 103 kilos Alpine A110 skulle vara berättigad ett statligt stöd på 5 150 pund (58 000 kronor), inte för att nämna de 10 300 pund (116 000 kronor) den sparar på skatter, om den gick ner till 1 000 kilo”, skriver han.

I slutet av texten konstaterar han att detta såklart hade inneburit en stor förändring för biltillverkarna. Men han menar att branschen skulle bli mer rationell.

”Ut försvinner säten med 20 olika värmeregylage. Ut försvinner stereon med 21 högtalare med fler watt än vad som behövs för att skicka DeLorean på en resa genom tiden. Ut försvinner 4-zonsklimat, gigantiska hjul och sladdar som hade hört hemma på ett headline-gig på Wembley”.

Åsikterna är delade om Craig Jamiesons raljerande. Vissa i kommentarsfältet tolkar texten som ”ett uppenbart skämt” medan andra helt enkelt menar att idén vore ohållbar för familjer.

”Jag skulle älska se dig få in fyra ungar och all sportutrustning i en av dina bilar under 1.000 kilo”, lyder en kommentar.

Det finns också de som verkar hålla med om förslaget, oavsett om det är sarkastiskt eller inte.

”Jag är helt för en viktgräns. Särskilt om det betyder att vi får dessa löjliga SUV:ar av vägarna”, skriver en användare.

”En bonus med lättare bilar är att de har färre utsläpp, skadar vägarna mindre och är säkrare i kollisioner (oavsett vad du träffar)”, skriver en annan.

Vad tycker ni? Vore en viktgräns med skattebestraffningar och belöningar en bra idé?

Relaterade artiklar



["Inte en droppe fossilt bränsle ska säljas 2030"](#)



[Han får köra tidernas bästa Bond-bilar](#)



["Detta förslag bör kastas direkt i papperskorgen"](#)



[Politiskt svar till Bensinupproret: "Håller med..."](#)

2. Stopp för utsläppsrabatter.

Mikael Stjerna, 21 september 2020.

Nu vill EU-parlamentet stoppa utsläppsrabatterna. Bilarna måste bli lika rena i verklig trafik som de är i laborietesterna, i alla fall senast i september 2022.



Bakgrunden är de så kallade RDE-testerna som numera är obligatoriska. [RDE står för Real Driving Emissions](#). De innebär att biltillverkarna måste koppla på mobila avgasmätare och sedan köra tester i verklig trafik. 2016 menade biltillverkarna att de inte skulle klara av att göra kväveoxid (NOx)-reningen så effektiv att den skulle klara av lagens gränsvärden, de som uppnås i laborietesterna. Därför förhandlade EU och bilindustrin fram en trappstege med rabatter på avgaskraven, så kallade "konformitetsfaktorer". Fram till årsskiftet 2020/2021 får NOx-utsläppen i RDE-tester ha konformitetsfaktor 2,1. Det betyder att NOx-utsläppen får vara 2,1 gånger större i verklig trafik.

Lagens NOx-gräns på 80 milligram per kilometer töjs därmed till 168 milligram.

Efter årsskiftet får NOx-utsläppen vara 1,43 gånger större i RDE-tester jämfört med lagkravet, det vill säga drygt 114 milligram.

Miljörörelsen har länge kritiserat NOx-rabatten, och lokala domstolsutslag har också pekat på att den är olaglig eftersom den strider mot de gränsvärden som gäller när bilar typgodkänns.

– Att tillåta biltillverkare att släppa ut mer avgaser är som att be polisen att gå tillbaka eftersom rånarna redan är i banken. Tusentals européers hälsa står på spel på grund av luftföroreningar. Biltillverkarna måste klara av kväveoxidutsläppen i verkligheten utan ytterligare dröjsmål, säger Alex Keynes på T&E, en tung miljölobbygrupp i Bryssel.

Tekniken finns tillgänglig. RDE-tester visar att 87 procent av bilarna med de senaste dieselmotorerna klarar gränsvärdet på 80 milligram.

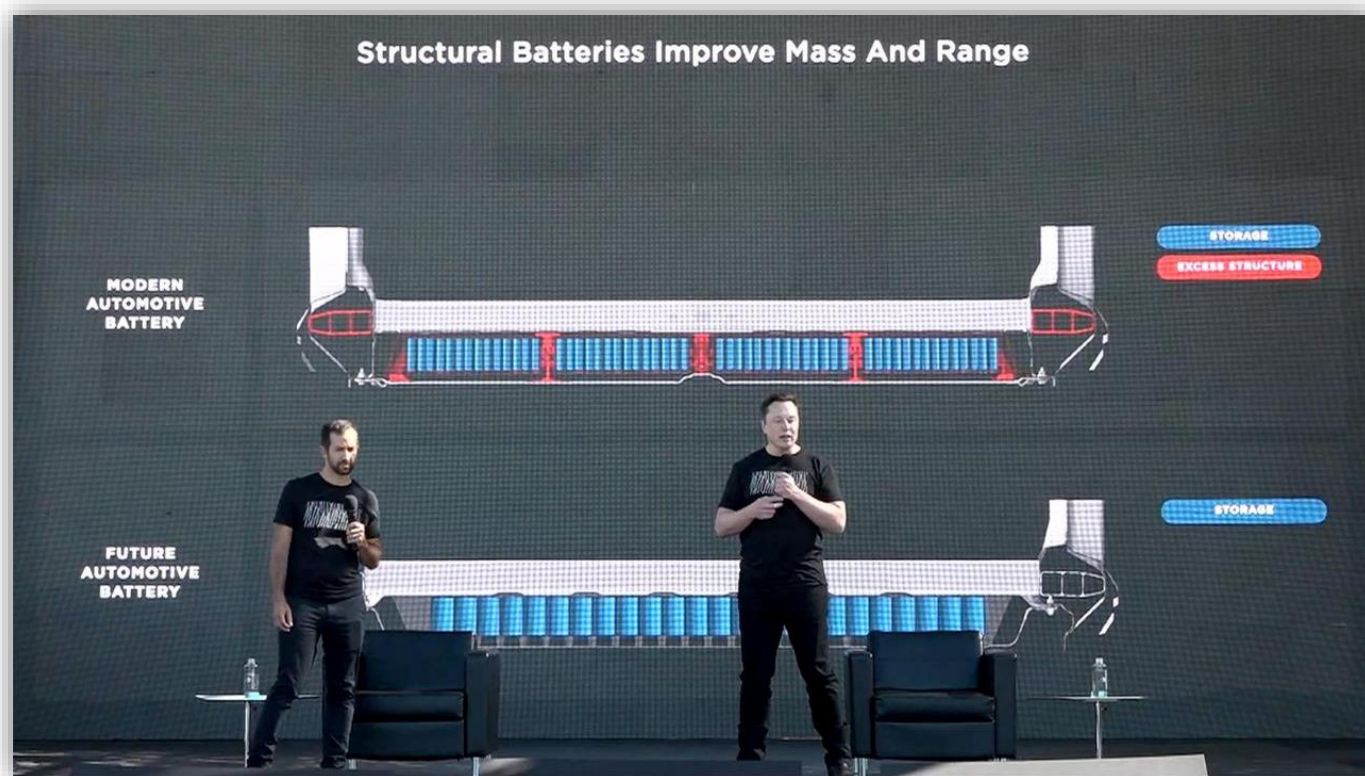
EU-parlamentet satte stopp för vidare utsläppsrabatter i en votering torsdagen den 17 september. Beslutet togs att senast sista september 2022 måste bilar möta alla EU-krav på NOx-utsläpp även i RDE-tester. Man vill också att EU-kommissionen omedelbart sänker konformitetsfaktorn från 1,43 till 1,32 (knappt 106 milligram). Det som följer nu är förhandlingar mellan medlemsstaterna.



3. Tesla kommer halvera kostnaden för ett batteri.

AV ROGER ÅBERG 2020-09-23 KL 01:20.

Lovar "en väldigt övertygande" bil under 25.000 dollar.



Dagens batteripack överst, framtidens underst

I natt höll Tesla ett litet aktieägarmöte och efter det höll man vad man kallade för Battery Day. Man lovade mycket och man levererade mycket. Man började med själva battericellen där man har lyckats göra en större variant som är enklare att tillverka och som klarar snabbbladning.

Cellen är alltså annorlunda och innehåller ingen kobolt utan använder istället nickel, vilket är bra på många nivåer. Nickel fastställdes förresten en gång i tiden av svensken Axel Frederik Cronstedt. Hur som helst så är den nya cellen inte bara bättre i bilen utan man har förändrat väldigt stor del av tillverkningsprocessen och när man är klar så kommer man investeringen för att leverera en GWh vara 69 procent lägre och ta väldigt mycket mindre yta i anspråk. Tesla påstår att man kan komma att kunna leverera 1 TWh för samma kostnad och på samma yta som man i dag kan leverera 150 GWh, alltså mer än sex gånger dagens utfall. Även delarna av fabriken som sätter ihop själva bilarna kommer att ta mindre yta i anspråk och bli billigare.

Hela processen ska även göra att batteriernas ämnen kan återvinnas och man ser att en väldigt stor del av de nya batterier som man kommer att producera om 10-20 år kommer att skapas från material som kommer från gamla batterier. Tills dess så kommer nickel och lithium att kunna utvinnas närmare fabrikerna och processas på fabrikerna.



FILM: <https://youtu.be/-Avw2w2dCsM>

Hela den nya processen har också massa fördelar för räckvidden. Tesla säger att man kommer att få 54 procent längre räckvidd på samma storlek av batteri. Det betyder att Model S Long range kommer att närmare 100 mil på en laddning istället för 65 mil. Än viktigare så kommer ett mindre batteri i en Model 3 som i dag kommer 40 mil att gå 60 mil.

Man har även förändrat hur batteriet är en del av bilen. I dag har man en kaross med en bottenplatta och på den har man en struktur i vilken man stoppar battericellerna. Tesla har förändrat detta genom att cellerna sätts ihop med ett material som i sig blir strukturen som en stor sandwich. Denna blir en del av bilen och gör att strukturen blir kraftigare. Cellerna kommer även att kunna sättas närmare varandra och ta mindre plats och därför kommer batteriet att finnas mer i centrum av bilen vilket ska ge bilen bättre egenskaper.

Sist men inte minst kommer den nya cellen och den nya processen att vara betydligt billigare, Tesla uppskattar att kostnaden per Wh minska med 56 procent vilket är väldigt, väldigt mycket. Man räknar med att kunna leverera en "väldigt övertygande" bil för under 25.000 dollar. Som jämförelse så kostar en Model 3 i dag från 38.000 dollar vilket kostar 560.000 kronor så räkna inte med 250.000 kronor.

Den viktiga delen här är "väldigt övertygande". Det kändes inte som att Elon Musk ville leverera en bil som var billig på grund av att man sparat in på saker, det hade man redan kunnat göra. Poängen man gjorde var att den in inköpspris skulle vara billigare än motsvarande bensinbil skulle vara och då är en elbil billigare att äga på alla sätt och vis så totalen blir betydligt bättre.

Tesla lovade att om man kan sälja celler till andra tillverkare, alltså att man kan göra fler än vad man behöver själva, så kommer man att göra detta.

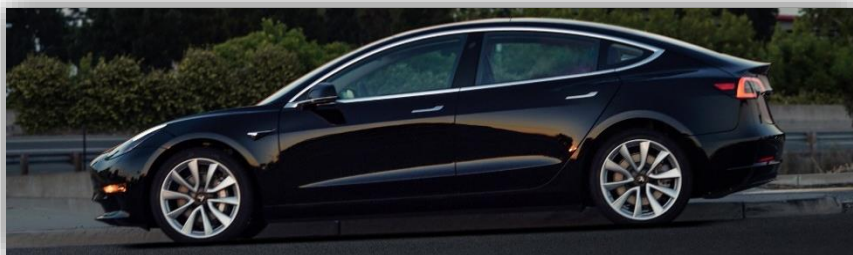


Genomskärning av den nya cellen

4. Den elektriska bilens gryning kan vara mycket närmre än vi tror.

TEXT: JONATHAN MÖLLER, PUBLICERAD: 2020-09-21.

Medans en stor del av världens ekonomi har tagit stora slag så fortsätter en marknad att växa exponentiellt; den berörande elbilar.



I vissa delar av Europa så kan man idag köpa elbilar för nästan samma pris som en bensindriven motsvarighet. I Frankfurt till exempel kostar en ID.3 lika mycket som en Golf, och en Tesla Model 3 lika mycket som en BMW 3 Series. Ett stort själ bakom de låga priserna i exempelvis Tyskland är de stora statliga subventionerna, de kan minska kostnaden på en elbil med upp till ca 60 000 kronor.

Denna paritet förväntades bara för ett par år sedan att bli uppnådd 2025 – utan subventioner då, men idag ser bilden annorlunda ut.

Elon Musk lovar exempelvis på att presentera stora nyheter – ett kvanthopp i elbilsteknologi, när han nu på tisdag håller tal på [Teslas årliga delägarmöte](#).

Idag drivs alla elbilsbatterier på lithiumjoner – men resten av den kemiska processen skiljer sig mellan de olika producenterna. Vad alla söker kallas energidensitet, och är ett mått på mängden energi som kan produceras per kilo batteri. Ett batteri med högre energidensitet är per definition billigare att producera, då det kan skapa mer energi ifrån en mindre mängd material, vilket självklart drar ner priserna. Denna kemiska ekvation ären av Teslas fördelar, då de har sålt elbilar sedan 2008, betydligt mycket längre än dagens konkurrenter. Kan det vara vad Elon ska presentera?

Data och analysföretaget Wood Macenzie har publicerat en [för i övrigt läsvärd rapport på elbilar](#) där de talar om när pariteten kommer att nås. 2024 flyttar de upp tiden till. Ett år före vad som tidigare troddes. Däremot så presenterar de risken att pariteten förmodligen kommer att nå olika delar av marknaden vid olika tider. Idag så är exempelvis lyxdelen av elbilsmarknaden nästan på samma nivå som bensinbilarna.

Idag står de traditionella bilföretagen inför ett stort dilemma. Elbilsmarknaden håller på att komma ifatt, men är ännu inte hela vägen i mål. Dagen då en elbil som kostar mindre än den bensindrivna motsvarigheten kommer så kommer marknaden snabbt attnå sin spets.

Peter Rowlinson var chefsdesigner för Tesla Model S och är nu verkställande direktör för start-upen Lucid. Hans företags första representation på marknaden kom i formen av en lyxbil, men hans verkliga mål ligger i att producera en elbil som är till för gemene man. “Jag vill skapa en bil för 25 000\$” säger han. “Det kommer att förändra världen”.

5. Elbilar står för ”marginell” del av elanvändningen.

Publicerad 2020-09-21 kl 6:46.

Text Erik Söderholm

Nya siffror från Energimyndigheten visar hur mycket av strömmen som går till elbilar.



Det rullar allt fler elbilar på svenska vägar, och när de ska laddas finns en vanlig uppfattning om att de drar enorma mängder el överbelastar elnätet.

Även om elbilsladdning kan sätta press på elnätet på lokal nivå står de fortfarande för en marginell del av den svenska elanvändning i ett större perspektiv. Det visar nya siffror från [Energimyndigheten](#), som tidningen [Elbilen](#) skriver om.

Enligt siffrorna stod laddbara personbilar för en elanvändning på 227 gigawattimmar under förra året. Även om det är 53 procent mer än året innan står elbilar fortfarande för bara för en liten del av den svenska elanvändningen, enligt Energimyndigheten.

Med tanke på att Sveriges totala elanvändning var 138 terawattimmar under förra året stod elbilarna därmed för knappt 0,2 procent av den totala elanvändningen.



Erik Söderholm

6. 500 nya laddplatser byggs i Göteborg.

TEXT: PATRICK EKSTRAND.

PUBLICERAD: 2020-09-08.

Göteborg får hundratals nya publika laddplatser de kommande månaderna. Under hösten och vintern ska Göteborg Energi och Göteborgs Stads Parkering installera 250 laddare med dubbla uttag och en effekt på upp till 22 kilowatt runt om i staden.



Merparten av de nya laddplatserna kommer att placeras i stadens centrala delar där efterfrågan från både boende och besökare är som störst.

– Genom att bygga ut stadens laddmöjligheter kan vi öka takten i omställningen av transportsektorn samtidigt som vi gör valet enklare för den som funderar på att skaffa ett elfordon, säger Alf Engqvist, vd på Göteborg Energi.

– Intresset för elbilar och laddning ökar kraftigt och Göteborg ligger i framkant när det gäller antalet laddare. Att det finns ett väl utbyggt laddnätverk är viktigt av många skäl, inte minst för Göteborgs attraktivitet som besöksdestination och som möjliggörare för andra aktörers satsningar.

7. Mitsubishi kanske trots allt stannar i Europa.

Jan-Erik Berggren 21 september 2020.

När Nissan, Renault och Mitsubishi delade upp världen och marknaderna resulterade det i ett beslut att japanska Mitsubishi skulle lämna Europa helt. Leveranserna av flera bilmodeller stoppades direkt. Men nu kommer besked att det kanske trots allt blir en satsning i Europa, men då på vissa utvalda marknader.



Mitsubishis laddhybridversion av suven Outlander säljer fortfarande väldigt bra på flera marknader i Europa. Därför kom det som en överraskning för de flesta att Mitsubishi tvingas bort från Europa och hem till Asien då alliansen Renault-Nissan-Mitsubishi delade upp sina marknader.

Men nu ryktas det att laddhybridversionen av mindre suven [Eclipse Cross](#) kanske trots allt kommer att säljas på vissa utvalda marknader. Bilen är färdigutvecklad och skulle kunna skeppas till Europa relativt snabbt. Redan nästa år påstås det att Mitsubishi vill sälja Eclipse Cross som laddhybrid i framför allt Tyskland, Frankrike och Italien. Mitsubishi har valt att inte kommentera ryktena alls.

Bakom beslutet ligger starka påtryckningar från importörerna av Mitsubishi-bilar till Europa.

Eclipse Cross lanserades för tre år sedan och efter framgångarna med [Outlander](#) var det många som förvånades över att Mitsubishi inte redan då snabbt utvecklade en laddhybrid av Eclipse Cross.

Nu när modellen genomgår en lättare ansiktslyftning kommer den som laddhybrid.

Mitsubishis handlare i Europa har precis inlett arbetet med att hantera avskedet och det nya beskedet kommer i ett känsligt läge.

Att börja sälja en ny modell i Europa nästa år kräver att modellen klarar de nya utsläppsreglerna enligt Euro 6d som träder i kraft den 1 januari 2021. Tidigare har Mitsubishi sagt att de inte planerar att utveckla modellerna Outlander, ASX och Eclipse Cross för de nya reglerna. Däremot ska pickuppen L200 och lilla Space Star kunna fortsätta att säljas.

Om Mitsubishi väljer att skeppa Eclipse Cross till Tyskland, Frankrike samt Italien och därmed se till att den klarar Euro 6d är det oklart om en svensk importör kan få bilar till Sverige.

8. Mercedes EQA försenad – viktiga elbilen dröjer ett halvår.

Publicerad 2020-09-21 kl 12:35

Text Erik Söderholm

Det kan dröja ytterligare minst ett halvår innan vi får se Mercedes utmanare till Volkswagen ID 3 och Volvo XC40 Recharge.



Precis som många andra biltillverkare har Mercedes bråttom att lansera fler elbilar för att sänka snittsiffran för koldioxidutsläpp och därmed minska risken för EU-böter.

Starten har redan gått i form av lanseringen av elsuven Mercedes EQC, men det kommer behövas betydligt mer än så för att ställa om märket mer mot eldrift.

Nästa steg i Mercedes elbilsoffensiv heter EQA och är en eldriven "minicrossover" som kommer hämta mycket av tekniken under skalet från Mercedes GLA, den upphöjda versionen av A-klass.

Tanken var att Mercedes EQA skulle presenteras under tredje kvartalet 2020, och försäljningen skulle starta innan årsskiftet. Så blir det dock inte. Enligt uppgifter till [Autocar](#) försenas Mercedes EQA med upp till ett halvår. Den kommer därmed inte börja säljas förrän i mitten av 2021, om uppgifterna stämmer.

Anledningen är dels att Mercedes stött på problem med leveranser av batterier från underleverantörerna och dels att coronapandemin försenat arbetet. Dessutom har Mercedes tvingats göra en rockad när det gäller vilka fabriker som ska bygga vilka elbilar.

Mercedes EQA kommer i två varianter: med en elmotor och tvåhjulsdraft samt med två elmotorer och fyrehjulsdraft. Den ska följas av lyxmodellen EQS, suven EQB samt mellanklassmodellen EQE.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar.



[Mercedes massiva satsning: 19 nya modeller – på 3 år](#)
[Flera nya elbilar och en viktig nyhet för svenska kombikäpare.](#)



[Mercedes rensar: Här är modellerna som försvinner](#)
[Mercedeschefen måste kapa kostnaderna och flera modeller läggs därför ned.](#)



9. MG följer upp elbilen med laddhybriden MG HS.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-09-22, 16:04.

MG andra modell för Europa – lanseras tidigt nästa år.



Det numera kinesiska MG chockade ganska många när de lite från ingenstans dök upp och presenterade en elbil med namnet MG ZS EV. En liten eldriven suv med ett bra pris som stora säljargument.

Fram tills nu har MG ZS EV varit märkets ensamman representant i Europa, men får nu sällskap av laddhybriden MG HS.

– Förarens upplevelse står alltid i centrum för MG. Vi hjälper våra kunder att starta sitt "elektriska liv" med en väldesignad och miljömedveten körupplevelse som är funktionell, trygg och prisvärd. MG HS är för dem som ännu inte är redo för en helt och hållet elektrisk bil, introducerar vi plug in-hybriden MG HS som ett komplement till den redan 100% elektriska MG ZS EV, säger Matt Lei, CEO på MG Motor Europe i ett pressmeddelande.

I övrigt är man väldigt förtegen med detaljerna kring MG HS, men skriver i pressmeddelandet att fler detaljer kommer offentliggöras i samband med den officiella lanseringen i december. Klart är däremot att MG HS marknadsintroduceras under det första kvartalet nästa år. Förhoppningsvis får MG HS ett konkurrenskraftigt pris.



Patrik Lundin



10. Lotus Evija äntligen ute på banan.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-09-22, 13:08, uppdaterad 2020-09-22, 15:30

I en video på Youtube avslöjar Lotus-chefen Gavan Kershaw nya spännande detaljer om hypersportbilen Lotus Evija.



Lotus helelektriska hypersportbil Evija har fyra elmotorer på sammanlagt 2.000 hk och ska klara 0-300 km/h på nio sekunder. Det ska göra bilen till den snabbaste serieproducerade i världen.

130 exemplar kommer att byggas och får en prislapp på runt 25 miljoner kronor.

Evija är fyrhjulsdriven med fyra elmotorer som driver var sitt hjul. Vridmomentet uppgår till 1.700 Nm och topphastigheten är 340 km/h.



MOTORNYTT

Det finns fem olika körlägen: Range, City, Tour, Sport och Track. Med det senare ger motorerna full kraft i upp till sju minuter. I Range-läget begränsas kraften till 1.000 hästar och 800 newtonmeter. Det ger en räckvidd på 40 mil.

Batterikapaciteten är 70 kWh och kan laddas med framtida 800 kW-laddare. Med dagens 350 kW-laddare tar det 12 minuter till 80 procent och 18 minuter till fullt batteri.



Gavan Kershaw

I videon berättar Gavan Kershaw om de interna diskussionerna kring utformningen av Evija: <https://youtu.be/dDzc5zHiy6Q>





[Opel Lotus Omega har väldigt bråttom](#)



[Geely storsatsar på Lotus – ska bygga tre gånger så många bilar](#)



[Lotus nya superbil får 2.000 hästkrafter och kostar 25 miljoner kronor](#)



Magnus Fröderberg

11. Busbil nu i produktion!



Text: Björn Magnusson

Publicerad: 2020-09-09 07:32

För någon vecka sedan drog produktionen av busbilen Toyota GR Yaris igång i Japan och det är ingen hemlighet att det här är en homologeringsmodell för nästa generations WRC-bil från Toyota.



Vi har skrivit om det här lilla glädjepillret försett med en nyutvecklad trecylindrig turbomatad motor på 1,6 liter och 261 hästar [tidigare](#). Men nu är alltså produktionen igång. De första exemplaren väntar nå sina ägare i november i år.

För en extra dos rally-DNA har bilen utvecklats i samarbete med Tommi Mäkinen Racing. Och den är så klart fyrhjulsdreven. De svenska priserna startar från just under 400.000 kronor. Den som vill ha en extra dos rally beställer circuit pack med fastare fjädring, torsendiffar som fördelar kraften effektivare och klistrigare däck. Priset för detta är 22.000 riksdaler.



Okej, så du nöjer dig inte med "banpaketet" heller? Nähä. Ja, men då kanske Toyotas Gazoo Racing kan stilla ditt begär? De erbjuder nämligen redan nu en räkka godsaker till bilen. Bland annat fetare spoilers, sportavgassystem, kolfiberdetaljer och lite upphottad grafik. Även insidan pyntas och vi noterar bland annat exklusivare mattor och möjlighet att plugga in en enhet som läser kördata och skickar till din telefon.



För extra hårig look - välj ur tillbehörslistan från Gazoo Racing.

12. Prov: Renault Captur E-Tech & Megane E-Tech.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-09-22, 08:40.

Det drar tunga moln över bilbranschen, men laddhybriderna säljer som smör i solsken. Renault vill ha en del av kakan och lanserar laddhybriderna Captur E-TECH och Megane E-TECH. De ska locka privatpersoner och företag som är försiktiga med slantarna. Kanske är det därför Renault har skippat turbo?



Renault vill ha en del av laddhybridkakan och lanserar två modeller.

Renault har valt att utrusta sina laddhybrider med en 1,6-liters bensinfyra utan turbo. Tillsammans med två elmotorer har den 160 hästar i systemeffekt. Samma motorer används även i den nya hybriden Clio E-TECH, men ger då bara 140 hästkrafter och har ett mindre batteri.

Idag är sugmotorer ovanliga. Anledningen till att Renault inte valt att ge motorn lite extra kraft med turbo eller kompressor är officiellt att man velat göra den liten så att den kan få plats i fler bilmodeller.

Vi tror att andra förklaringar kan vara att man som köpare ska kunna spara soppa och därmed hålla kostnaderna nere. Vi vet ju att turbo och överladdning lätt ger högre förbrukning. Och Renault tycks ha ett tydligt mål med sina laddhybrider – att göra dem ekonomiskt överkomliga.



Captur har ett bekvämt högt insteg, men går stötigt på vägen.

Enligt Renault finns det en stor efterfrågan på laddhybrider med modest prislapp bland privatpersoner och företag. Renault säger att det bland annat rör sig om företag som har en flotta av servicebilar. Företagen vill ha en rymlig bil som inte kostar alltför mycket.

Därför är inte heller Renaults laddhybrider onödigt övermotoriserade. På grund av sugmotorn tar det en stund för kraften att komma. Det gör omkörningar lite extra skrämmande, men i vardagstrafiken räcker kraften till – i hybridläge.

Vid ren eldrift är 67 elektriska hästar för lite för svenska tätorter med 70-sträckor. Men i tät bebyggelse räcker elmotorn nätt och jämnt till. Antagligen är det också så Renault tänkt sig att elmotorn ska användas. Räckvidden anges till 50 km vid blandad körning och 65 km i stadstrafik.

Det finns faktiskt ytterligare en elmotor, en 33- hästars startmotor, som gör att bilen nästan alltid kan rulla igång på el.

De tre motorerna är kopplade till en automatisk "multimodelåda" där två små elmotorer sköter växlingen utan hjälp av någon koppling. Renault menar att växellådan ska vara effektiv och samtidigt växla mjukt. I Megane genomfördes växlingarna omärkbart, men Captur växlade ner med ryck. Kanske var exemplaret vi fick prova inte helt färdigutvecklat?

CAPTUR är en liten suv som nyligen uppdaterats med bland annat modernare inredning med en stor stående Ipadliknande pekskärm i mitten på samma sätt som i Megane. Den största nyheten i samband med faceliften är laddhybriden E-TECH som vi äntligen fått provköra.

Suvstuket gör det enkelt för den mest klumpiga bilreporter att stiga in i bilen. Sittställningen är bekväm och instrumenteringen är tydlig och modern med stora LCD-skärmar. Handskfacket är det största jag sett. Undrar om det inte går ner en hjälm i det?

Väl ute på vägarna mellan Stockholm och Uppsala visar sig bilens stora nackdel. Den är inte bekväm att köra, fjädringen är för hård.



Båda bilarna har en stor pekskärm monterad högt på instrumentpanelen.



Megane E-TECH kan beställas med sportpaketet R.S. Line vilket främst innebär stora bekväma sportstolar i alcantara. Problemet är att Megane E-TECH inte är ett dugg sportig utan en ovanligt bekväm familjefraktare. Mer utrymmesbesparande stolar känns bättre.

MEGANE bjuder däremot på en betydligt mer bekväm åktur. Komfort är trots allt en paradgren bland franska bilbyggare.

Provbilen är utrustad med designpaketet R.S. Line som ska föra tankarna till Renaults tävlingsverksamhet. Det innebär en del kosmetiska skillnader och stora sköna sportstolar i alcantara. Men hur skålade än sätena är, och hur mycket Renaults representanter än försöka hitta likheter med Formel 1-bilarna, finns det inget sportigt alls över Megane E-TECH.

Motorn låter visserligen lite rivigt eftersom det inte finns någon turbo, men morkraften kommer väldigt sent och inte i någon större mängd.

Istället är det en ovanligt bekväm bil för sin pris- och storleksklass. Det är bara lite vindbrus som stör. En bra långfärdsbil för familjen helt enkelt.

RENAULT CAPTUR INTENS E-TECH

TEKNISKA DATA

MOTOR: R4, bensin, 1 598 cm³ (91 hk, 144 Nm) + elmotor (67 hk, 205 Nm) + startmotor (33 hk, 50 Nm). Systemeffekt 160 hk. Automatisk multimode växellåda, framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 227/2 003/1 576 mm. Axelavstånd 2 639 mm. Tjänstevikt 1 564 kg. Bagagevolym 379 liter. Dragvikt 750 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 10,1 sek. Toppfart 173 km/h. Förbrukning 1,4 l/100 km.

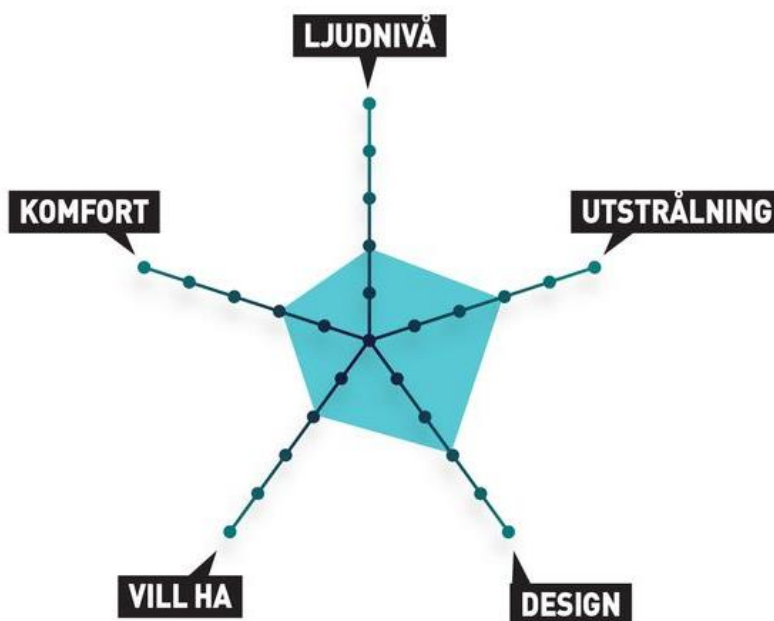
PRIS: Cirka 353 900:– före klimatbonus. Akutell nu.

SUMMERING

BÄST: Högt insteg, skjutbart baksäte, stor infotainmentskärm, enormt handskfack, lågt förmånsvärde, klimatbonus.

SÄMST: Stötig, litet bagageutrymme.

PERSONLIGHET



■ RENAULT CAPTUR E-TECH PLUG-IN HYBRID



Borde jag köpa en? En laddhybrid som rymmer en barnfamilj kostar ofta svettigt mycket. Så här har Renault hittat rätt med Megane E-TECH. Det finns trots allt många privatpersoner som vill göra en insats för klimatet när de köper bil.

För dig som har förmånsbil kan E-TECH-modellerna bli ett riktigt kap med ett lågt förmånsvärde.

Med sin stötiga gång och lilla bagageutrymme känns det dock inte som att Captur ger lika mycket bil för pengarna som Megane.

RENAULT MEGANE R.S. LINE E-TECH ST

TEKNISKA DATA

MOTOR: R4, bensin, 1 598 cm³ (91 hk, 144 Nm) + elmotor (67 hk, 205 Nm) + startmotor (33 hk, 50 Nm). Systemeffekt 160 hk. Automatisk multimode växellåda, framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 626/1 814/1 449 mm. Axelavstånd 2 712 mm. Tjänstevikt 1 603 kg. Bagagevolym 379 liter. Dragvikt 750 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 9,8 sek. Toppfart 183 km/h. Förbrukning 1,3 l/100 km.

PRIS: Cirka 376 900:– före klimatbonus. Akutell nu.

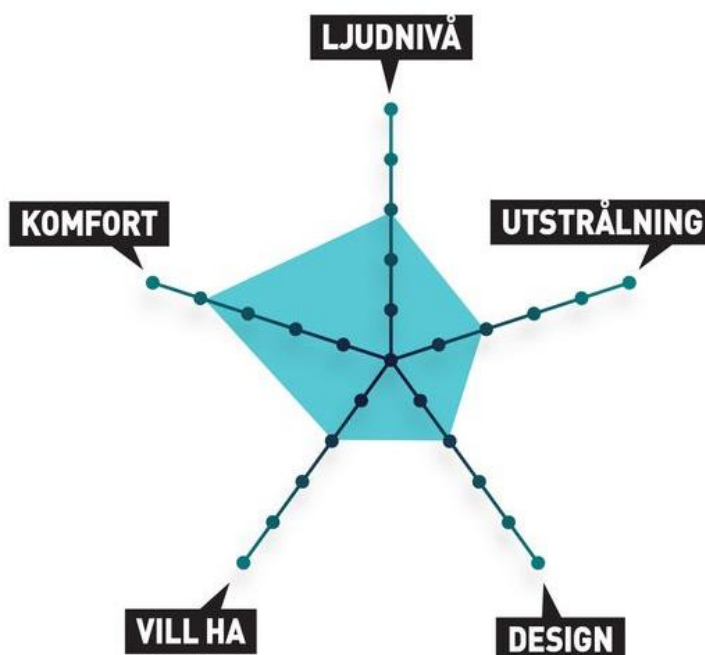
SUMMERING

BÄST: Skön komfort, bra familjebil, modern inredning, stor infotainmentskärm, lågt förmånsvärde, klimatbonus.

SÄMST: Högt vindbrus, för stora sportstolar, litet bagage.



PERSONLIGHET



RENAULT MEGANE E-TECH PLUG-IN HYBRID

Feber

13. Rivian R1T får dra upp till 4990 kilo.

AV BOBBY GREEN 2020-09-21 KL 11:20.

Men då halveras räckvidden.



FILM: <https://youtu.be/b7P1uZlb6wA>

Rivian har nyligen varit ute med pick-upen Rivian R1T och hårdtestat dragkapaciteten i det varma klimatet. Temperaturen var som max plus 47,8 grader. Bilen får dra upp till 4990 kilo och detta testade man bland annat på vägsnittet Arizona State Route 68 och Davis Dam Grade. Maxar man vikten på kroken påverkas som väntat räckvidden en hel del och i testerna halverades denna. Pick-upens maximala räckvidd är 64,4 mil vilket alltså skulle resultera i 32,2 mil om du lastar fullt.

[Rivian har börjat bygga förserie-versioner av R1T](#)

[Lansering ska ske i juni nästa år](#)

[Rivians pick-up ska kunna tackla alla underlag utan problem](#)

[Sladda på bana ena stunden, kravla över stenar den andra](#)

[Rivians pick-up kan vända på en femöring](#)

[Spana in när den gör en "tank turn"](#)

14. Turbulent för Nikola – chefen avgår efter nytt avslöjande.

Publicerad 2020-09-21 kl 15:50, text Erik Söderholm.

Uppstickaren Nikola erkänner att en av vätgaslastbilarna i en reklamfilm inte körde för egen maskin.



Det har stormat ordentligt kring amerikanska uppstickaren Nikola, som ska lansera vätgasdrivna lastbilar och pickupmodeller och som nyligen ingått ett samarbete med General Motors.

Nikolas aktie rusade enormt tidigare under sommaren, men för några veckor sedan kom en rapport som avslöjade flera detaljer som tidigare inte varit kända kring företaget. Nikola ska bland annat använda teknik som företaget inte äger och ha överdrivit antalet reservationer för nya lastbilsmodeller.

Nikola har tillbakavisat många av anklagelserna, men inte alla.

Rapporten togs fram av ett företag som tjänar pengar på att få andra företags börskurser att sjunka, och rapporten kritiserades hårt av Nikola som ett öppet försök att driva ned börskursen. Men en av punkterna i rapporten har Nikola erkänt: att en av lastbilarna som lanserats och visats upp i en film i själva verket inte körde för egen maskin utan rullade nedför en backe.

Nu har amerikanska myndigheter öppnat flera utredningar som ska försöka ta reda på om Nikolachefen Trevor Milton och hans företag gjort sig skyldiga till bedrägeri med avsikt att driva upp aktiekursen.

Trevor Milton väljer nu att avgå från sin post.

– **Fokus borde ligga** på företaget och vår mission att förändra världen, så jag tog det svåra beslutet att frivilligt stiga åt sidan. Att grunda Nikola och se det växa till ett företag som kommer förändra transporterna till det bättre och hjälpa till att skydda klimatet har varit en otrolig ära, säger han.



15. Förstagångsansökningar på personlig skylt ökar kraftigt.

Redaktören bytbil 2020-09-22.

"Det skulle kunna bero på att människor har mer tid och pengar över".



Förra året slogs rekord i antalet godkända ansökningar om personlig skylt. Trycket 2020 är ännu större. Håller trenden i sig kommer fjolårets rekord att slås med marginal – och en stor del är förstagångsansökningar.

– Vi tror att coronapandemin kan vara en del av förklaringen, säger Eva Isaksen, utredare på Transportstyrelsen.

Tidigare i somras skrev Bytbil om att [rekordtrenden för personliga skyltar håller i sig](#). Samtidigt hade över [220 anmälningar fått avslag](#), då de innehöll stötande bokstavs- och/eller sifferkombinationer. "Perkele", "Covid19" och "Kurwa" är tre exempel på skyltar som Transportstyrelsen då hade ratat hittills under året.

Nu meddelar den statliga myndigheten att trenden minst sagt hållit i sig under sensommaren. Under förra året godkändes 4 125 ansökningar om personlig skylt, vilket alltså var den högsta noteringen sedan skyltarna infördes 1988.

Hittills i år har 2 956 ansökningar godkänts – och håller den trenden i sig under hösten och vintern väntar nytt rekord.

– Intresset fortsätter att öka. Håller trenden i sig under resten av året kommer vi nå upp mot 4 500 ansökningar under 2020 vilket skulle innebära en ny rekordnotering, säger Eva Isaksen, utredare på Transportstyrelsen, i ett pressmeddelande.

En annan intressant aspekt med årets ansökningar är att många är förstagångsansökningar. I tidsperioden januari till augusti godkändes i år 2 224 förstagångsansökningar. Under hela fjolåret godkändes 2 892 stycken. Med andra ord kommer vi att få se allt fler nya personliga skyltar på de svenska vägarna framöver.

– Det är en signal om att det rör sig personer som inte haft personlig skylt förut men som nu gör slag i saken. Vi vet inte varför det ökat men det skulle kunna bero på att människor har mer tid och pengar över. Det är också enklare att ansöka om personlig skylt via webben vilket säkert också är en bidragande orsak, säger Eva Isaksen.

En personlig skylt kan oftast ha upp till sju tecken. Den måste förstås vara ledig för att godkännas, den får inte misstas för ett ordinarie registreringsnummer och den får som sagt heller inte väcka anstöt eller medföra olägenhet.

Första gången någon ansöker om en personlig registreringsskylt görs det för en tioårsperiod. Detta kostar 6200 kronor. Efter perioden får kunden välja om denne vill förlänga med ytterligare tio år för samma summa eller förlänga under en femårsintervall för 3 700 kronor.

Av de 6 200 kronorna går 700 kronor till administrativa utgifter hos Transportstyrelsen. Resten går till Trafikverket och vad som kallas skyltfonden. Från Skyltfonden delas pengarna sedan ut till olika trafiksäkerhetsprojekt.

– Idén är att stödja innovativa idéer som bidrar till en ökad trafiksäkerhet. Jag tror det är någonstans runt 80 miljoner kronor som har delats ut de senaste tio åren, sa Daniel Augustini, handläggare på Trafikverket, tidigare i somras till Bytbil.

	2018	2019	2020 (jan-aug)
Förstagångsansökan	2 425	2 892	2 224
Förlängning	985	1 233	734
Totalt	3 410	4 125	2 958

Källa: Trafikverket

Relaterade artiklar



Rekordtrend för personliga registreringsskyltar



Alla registreringsskyltar som fått avslag 2020



Varnar: Förslaget innebär fler olyckor

Feber

16. Förvandla en ny BMW R nineT till en BMW R7 från 1934.

AV BOBBY GREEN 2020-09-21 KL 12:20

Nytt kit ger dig äldre utseende.



För ett år sedan började företaget Nmoto berätta att de hade ett nytt kit på gång till BMW:s motorcykelmodell R nineT. Nu är kitet färdigt och smackar du på detta på din hoj får du ett utseende inspirerat av modellen R7 från 1934.

Kitet som heter Nmoto R sevenT kostar 6950 dollar och det består av en ny tank, soppa-pump, slangar till detta, skärmar fram och bak, nytt bakljus, flytt av oljekylaren, skydd över gafflarna och motorn, ny strålkastare, nya blinkers och en förlängning av avgassystemet. Motorn, fjädringen, chassiet, bromsarna och hjulen låter man vara orört.

Vad tycker ni?





17. Regeringens nya förslag: Utvidga lånen till körkort.

Redaktören bytbil 2020-09-21.

Så mycket ska över 200 000 ungdomar kunna ansöka om.



Finansminister Magdalena Andersson (S) vill ge fler ungdomar möjlighet att söka lån till att ta körkort.

I dag är lånet till körkortsutbildning avgränsat till arbetssökande och vissa nyanlända som deltagit i etableringscenter. Men det vill regeringen ändra på med sin nya budget. – Det skapar fler vägar in på arbetsmarknaden. Dessutom är det kul att köra bil, säger finansminister Magdalena Andersson (S).

Höstbudgeten håller i detta nu på att presenteras. Som Bytbil har rapporterat om tidigare har det i vanlig ordning kommit flera förslag för motorbranschen från regeringens sida den senaste veckan.

Nu kommer nästa förslag. Regeringen vill ändra reglerna för att ansöka om lån för att ta körkort. Det kommer att tillåta drygt 200 000 ungdomar i åldrarna 19 till 20 år att låna maximalt 15 000 kronor för körkorts kostnaderna. I dag är denna typ av lån begränsade till antingen nyanlända som deltagit i etableringscenter eller arbetssökande.

Cirka 151 miljoner kronor har avsatts för detta i höstbudgeten.

Motiveringen till förslaget är att fler ungdomar kommer att göra sig körkunniga och på så sätt öka sitt värde på arbetsmarknaden.

– Efter gymnasieexamen är att skaffa körkort en av de bästa investeringarna man kan göra. Det skapar fler vägar in på arbetsmarknaden, säger finansminister [Magdalena Andersson](#) (S), enligt Aftonbladet, och fortsätter:

– Dessutom är det kul att köra bil.

18. Toyota satsar 800 miljoner dollar på att bygga framtidsstad.

AV WILLE WILHELMSSON

2020-09-22 KL 17:20

I Woven City ska framtidens urbana miljöer skapas.



FILM: <https://youtu.be/wGihNp3p1E0>

I början av året meddelade Toyota att man skulle bygga upp en slags experimentell "framtidensstad" i Japan och nu har man avslöjat lite mer om dessa planer.

Det handlar om en liten stad som Toyota har döpt till Woven City vilket ska indikera att det handlar om "sammanflätad" stad där människor och olika färdmedel ska kunna samsas i harmoni. Hela staden är ett initiativ från Toyota-företaget Toyota Research Institute – Advanced Development (TRI-AD), ett företag som Toyota startade för två år sedan för att utveckla teknik till självkörande bilar.

Toyota har än så länge satt av 800 miljoner dollar, motsvarande cirka 7 miljarder svenska kronor för att bygga Woven City. Bygget av staden planeras att dra igång någon gång under nästa år. Initialt kommer Woven City uppta en yta på cirka 70 hektar och man tänker sig att runt 2000 personer ska bo och arbeta i den lilla framtidsstaden.

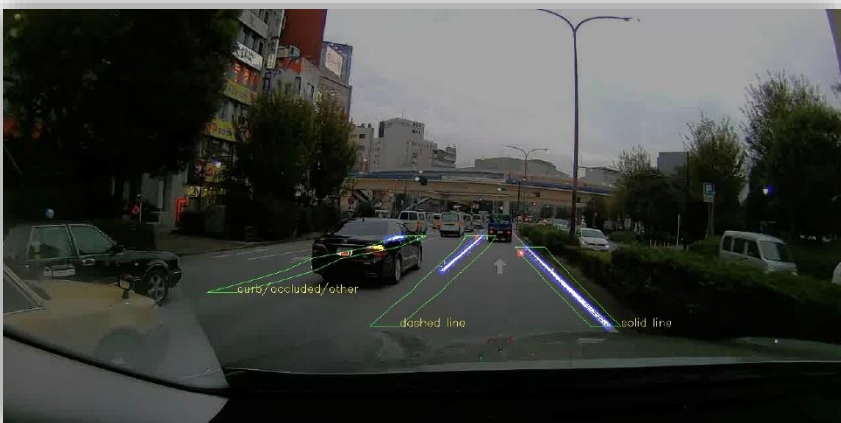
Här ovanför hittas ett videoklipp där Toyota presenterar sina planer för Woven City lite närmare.



Toyota ska bygga smart stad i Japan
Ska börja testa framtiden vid Mount Fuji



Toyota startar företaget TRI-AD
Ska utveckla mjukvara till självkörande bilar



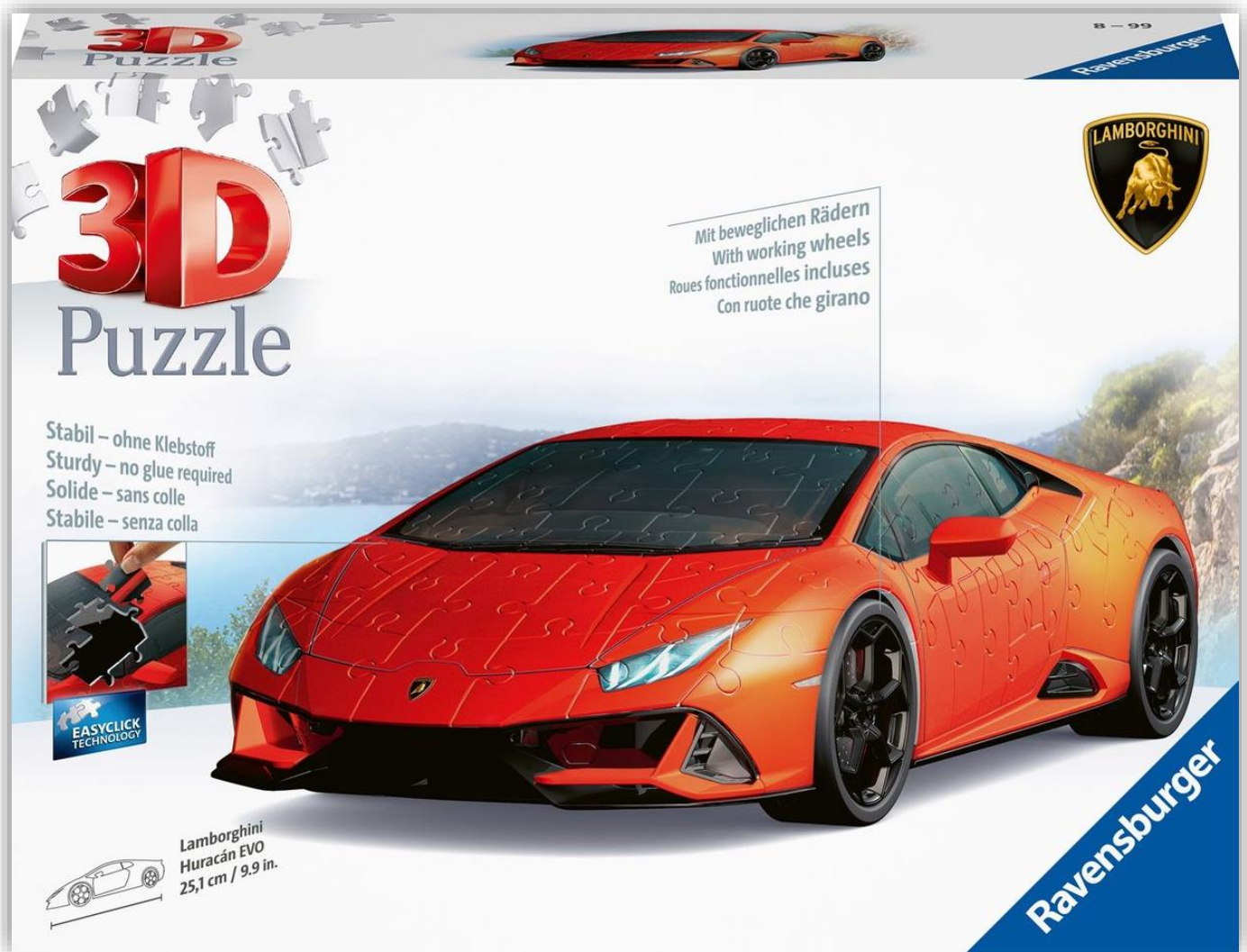
Toyota använder kameror för att göra kartor till självkörande bilar
Så att de kan köra på fler vägar



19. Bygg dig en egen Lamborghini Huracán Evo.

AV BOBBY GREEN 2020-09-21 KL 18:00.

3D-pussel blir ditt för 35 euro.



Lamborghini har tillsammans med pussel- och spelföretaget Ravensburger tagit fram ett 3D-pussel av modellen Huracán Evo. Det är i skala 1:18 och när de 108 stycken små plast-bitarna väl är sammansatta ser pusslet alltså ut som en liten modellversion av superbilen. Pusslet blir ditt för 35 euro.

[Lamborghini Huracán Evo får fyrhjulsstyrning
Nu är uppdateringen presenterad](#)

[Lamborghini Huracán Evo nu även i cabbat utförande
Det här är Spyder](#)

[Lamborghini Huracán Evo nu med endast bakhjulsdrift](#)

20. Mer dörrar än kaross.

Publicerad 2020-09-21 kl 15:00, text Fredrik Nyblad

Redan på 1960-talet fanns MB 600 i en version med sex dörrar. Men det var först med W124-generationen som Mercedes långa taximodell fick sex dörrar.



Trots att behovet av en ny lång taxi var uppenbart så dröjde det innan Mercedes hade möjlighet att utveckla en lång version av 124-generationen. Först i maj 1990 levererades de första bilarna som tillverkats av karosserimakaren Binz på uppdrag av Mercedes.



Sexdörrarsmodellen var längst av alla 124-versioner, förlängningen var hela 80 cm. Med sex dörrar blev konstruktionen mer avancerad och den nya modellen var bekvämare och säkrare för passagerarna. Sexdörrarsbilen fanns både med bensin- och dieselmotorer. Fram till 1994 tillverkades 2 342 exemplar.

21. Tesla Roadster till Nürburgring nästa år – rekordförsök?

Mattias Rabe 21 september 2020.

Nya, hysteriskt snabba Tesla Roadster ska smaka på asfalten hos en av världens mest berömda banor – Nürburgring – nästa år. Det konstaterar Elon Musk.



Det var i november 2017 [som Tesla presenterade andra generationen Roadster](#). Modellen hamnade kvickt i rampljuset, inte för formerna som skiljer sig rejält från [gamla Lotus-baserade Roadster \(2008-2012\)](#) utan för att bilens specifikationer, sett till prestandan, är något i hästväg.

0-97 km/h (0-60 mph) på 1,9 sekunder, 0-160 km/h (0-100 mph) på 4,2 sekunder och över 402 km/h i toppfart. Dessutom ska nya Roadster vara paketerad med batterier [som räcker till över 100 miles körning per laddning](#) (dock inte när högerfoten är planterad i mattan).

Då sades det att nya Roadster ska komma ut på marknaden under 2020. Så blir det inte, året har bara några få månader kvar och det är väldigt tyst om Roadster. Men på en fråga till Elon Musk på Twitter – ”Kommer Roadster till Nürburgring under 2021?” – svarar Tesla-bossen kort och gott ”Ja”.

Vad besöket på Nürburgring innebär vet vi inte. Sannolikt handlar det om en fas i utvecklingen av bilen, men eventuellt också ett försök till att vara snabbast runt banan av alla gatlegala bilar ([just nu har Lamborghini Aventador SVJ rekordet med 6 minuter, 44 sekunder och 97 hundra delar](#)).

Det innebär sannolikt också att nya Roadster dyker upp på vägarna först under 2022. Musk har tidigare hintat om att modellen är försenad, inte minst [då de har lanseringar framför sig som de anser är viktigare än Roadster](#).

I fjol, både under september och oktober månad, [befann sig Tesla på Nürburgring med Model S](#). Då rörde det sig om en kraftigt modifierad modellvariant med tre elmotorer, eller Plaid som Tesla kallar konfigurationen. Denna Model S P100D+ Plaid, som du ser i två olika utföranden i bildgallerierna nedan, uppgavs (av folk utanför banan som klockade manuellt) då [ha slagit till med ett nytt rekord runt den berömda, tyska banan](#). Nu, ett år senare, har fortfarande ingen tid presenterats.



Nya Tesla Roadster är just en roadster.

Nyligen kom ett rykte igång, den 22 september (i morgon) på evenemanget Battery Day kanske Plaid-versionen äntligen presenteras. Ryktet baseras på en bild som Elon Musk bifogade i en tweet för några veckor sedan. På bilden sågs en man med rutig kavaj. Musk kommenterade bilden med "En dag kommer jag att bära denna utstyrsel". Engelska ordet *plaid* betyder just (skotsk)rutigt tyg.



[Tesla Model S P100D+ Plaid blå på Nürburgring igen](#)
[11 bilder](#)



[Tesla Model S P100D+ Plaid röd på Nürburgring igen](#)
[9 bilder](#)



[Tesla Roadster 2019](#)
[12 bilder](#)

22. Peugeot smygvisar bilen för Le Mans-comebacken.

Jan-Erik Berggren 22 september 2020.

Peugeot vill bygga sportigare bilar och lanserar en ny modellserie under namnet Peugeot Sport Engineered. Satsningen ska marknadsföras bland annat via en comeback i 24-timmarsloppet på Le Mans. Senast Peugeot tävlade på Le Mans var 2012.



PSA-gruppen vill köra i samma hjulspår som BMW med sina M-bilar och Audi med sina RS-modeller. En ny serie betydligt sportigare bilar ska lanseras under namnet Peugeot Sport Engineered vilket då ersätter dagens GTi-bilar.

Den första Peugeot Sport Engineered-bilen blir en 508 som levererar totalt 360 hästkrafter från en laddhybrid drivlina. Modellen ska börja säljas redan i slutet av det här året och blir en sportigare version av [nya 508](#).

LÄS OCKSÅ: [Peugeot återvänder till Le Mans](#)

Peugeot's vd Jean-Philippe Imparato avslöjade också att Peugeot ska göra comeback i 24-timmarsloppet på Le Mans vilket är en del av satsningen på de nya sportigare bilarna. 2022 ska den nya klassen Le Mans Hypercar ersätta dagens LMP1-klass. De nya Hypercar-bilarna är lite tyngre, längre och bredare jämfört med LMP1-bilarna och tillverkarna har lite större frihet vad gäller design och aerodynamik. Den nya klassen får ett tekniskt reglemente som uppmanar till användning av standarddelar vilket ska sänka kostnaden för utveckling av bilarna och driften av dem.



Peugeot planerar att bygga en fyrhjulsdriven tävlingsbil med cirka 680 hästkrafter varav en 200 kW stark elmotor på framaxeln. Utvecklingen pågår som bäst och planen är att debutera när de nya reglerna införs säsongen 2022.

Peugeot tävlade senast på Le Mans 2012 och drog tillbaka sin satsning som en följd av den internationella bil- och finanskrisen. Designen på nya tävlingsbilen ska påminna om den Peugeot 905 som vann loppet på Le Mans 1992 och 1993. Peugeot vann också den klassiska tävlingen 2009, då med en dieselmotor vilket var en del av marknadsföringen av nya renare dieselmotorer med partikelfilter.

Peugeot väntas få konkurrens av [Toyota som vunnit Le Mans-loppet tre år i rad med sin TS050 Hybrid](#). Även Renault väntas presentera en satsning på 24-timmarsloppet som en del av lanseringen av sportbilmärket Alpine. Nästa år kommer Renault att tävla i Formel 1 med sitt märke Alpine där Renault blir motorleverantör.

Även Ferrari och Lamborghini har visat ett visst intresse för nya Hyper-klassen.





Peugots framgångsrika 908 HDi FAP, här körandes på Sebring under 2010.



1964 BMW R27.

SLUT