



*Hanomag Sturm Cabriolet Glaeser 1938*

1. Uppfinningen som samlar in farliga däckpartiklar.
2. Brembos nya bromsskivor för elbilar är spegelblanka.
3. Lynk & Co Zero avslöjar Volvos nya elbilsplattform.
4. Skoda Enyaq iV blir svenskfavoriten.
5. Försäljningsstart: Skoda Octavia iV laddhybrid.
6. Svenska priser för Skoda Octavia iV – så mycket kostar nya laddhybriden.
7. Tesla Model S Plaid presenterad.
8. Tesla Model S Plaid på Laguna Seca – snabbare än McLaren P1.
9. Renault Arkana kommer till Europa.
10. Nya BMW M3 Sedan och M4 Coupé.
11. Ford Puma ST officiell.
12. Volkswagen ID.4 officiell.
13. Nya Rolls-Royce Ghost i långt utförande.
14. Prov Kia Xceed Plug-In Hybrid.
15. Prov Peugeot e-208 GT Electric.
16. Prov BMW 545e xDrive.
17. Slitna vägar på landsbygden ska rustas upp.
18. Kalifornien förbjuder bensin- och dieselbilar 2035.
19. Tjorven i grönkläder.
20. Fredagsfilm: Robert Kubica på full attack på Nürburgring.
21. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 5.

## 1. Uppfinningen som samlar in farliga däckpartiklar.

John Edgren 2020-09-22 kl 10:40.

Partiklar från bilarnas däck utgör minst hälften av vår mikroplast. Nu har brittiska studenter skapat en lösning som samlar in utsläppet vid hjulet.



Vinnare av årets upplaga av det brittiska priset James Dyson Award var en grupp studenter från Imperial College London och the Royal College of Art. Deras innovation hanterar ett stort och tidigare oadresserat problem.

Det handlar om de små partiklar som bilarnas däck släpper ifrån sig. Enligt en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utgör de minst hälften av all den mikroplast som hamnar i svenska vattendrag. Det rapporterade [SVT](#) tidigare i år.

Den vinnande lösningen består av tre delar. Dels en uppsamlare som sitter tätt runt däckets. Den använder i sin tur statisk elektricitet tillsammans med aerodynamiken från det snurrande hjulet för att fånga in de däckpartiklar som bildas av friktionen mot vägbanan. Det rapporterar nyhetsbyrån [Reuters](#).

Enligt studenterna har deras testrigg lyckats fånga 60 procent av de luftburna däckpartiklarna, ett material som sedan kan återvinnas. Totalt handlar det om stora utsläpp som kan tas om hand, för bara i Europa släpper däcken ifrån sig en halv miljon ton partiklar per år – och till skillnad från andra utsläpp så försvinner de inte på grund av elbilarnas tillväxt.

– Alla har fokus på att det är själva motorerna som står för föroreningarna och att de kommer ur avgasröret. Men vad alla nödvändigtvis inte förstår är att däckslitage står för en stor andel, säger Hugo Richardson, en av medlemmarna i den vinnande gruppen The Tire Collective, till Reuters.

## 2. Brembos nya bromsskivor för elbilar är spegelblanka.

Felix Björklund 2020-09-22 14:02.

**De är grönare och samtidigt mer stryktåliga. Men Brembos bromsskivor för elbilar ska även utstråla elegans och personlighet.**



Det är länge sedan som tillverkare började individualisera sina bilar, där komponenter med ett speciellt utseende ska signalera något till kunder. Bromsok var en sådan sak. Gula och röda ok visade att det var sportigt, medan blåa eller gröna var ett uttryck för elektrifierade modeller.

Men [Brembo](#), som förvisso producerar många av ovan nämnda ok, har nu gått ett steg längre och även utvecklat bromsskivor som ska ge bilar ett nytt uttryck.

Den italienska producenten kallar dem för "Greentive" vilket är en sammanslagning av orden "green" och "distinctive". Det gröna ska vara ett uttryck för att skivorna är mer miljövänliga än vanliga och det senare ska understryka att utseendet enligt Brembo är elegant och lättigenkännligt.

Men vad är det då som är speciellt med de här bromsskivorna? Jo, de har fått en ny typ av beläggning som ska göra dem mycket mer hållbara och som även reducerar den mängd bromsdamm som produceras. Detta innebär lägre utsläpp samt att fälgarna inte blir lika skitiga.

Därtill så ska beläggningen göra skivorna mycket mer korrosionsbeständiga, något som har seglat upp som en viktig egenskap i elbilseran då mycket av inbromsningarna numera sker med elmaskiner istället för mekaniskt.

Så långt handlar allt om det "gröna", men vad är det som gör dem eleganta? Jo, samma beläggning som skyddar skivorna gör dem även annorlunda rent estetiskt. Detta då de blir spegelblanka.

Utöver de speglande bromsskivorna introducerar Brembo även vad de kallar för "en ny generation av bromsfjädringsteknik". Enkelt förklarat så handlar det om att fjädrarna i bromsoken har utvecklats för att återfjädra bättre och på så sätt undvika oönskad friktion mellan bromsklossar och skivor.

Exakt när vi kan få se de nya speglande bromsskivorna ute i trafik är inget som Brembo går in på. Dock marknadsför de dessa som "exklusiva" och "premium" – så räkna med att de säkerligen kommer att ligga på tillvalslistan hos de lite snofsigare bilmärkena.

### 3. Lynk & Co Zero avslöjar Volvos nya elbilsplattform.

Publicerad 2020-09-24 kl 7:06, text Erik Söderholm.

**Volvos koncernsyskon har visat upp en ny eldriven suv-modell som koncept. Den bygger på en ny elbilsplattform.**



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

**Volvos koncernsyskon** Lynk & Co, som också ingår i Geelykoncernen och lanserade sin första bilmodell för fyra år sedan, visar nu upp en eldriven coupésuv i konceptform.

Den nya modellen, som heter Lynk & Co Zero Concept, ska börja byggas nästa år som en utmanare till Skoda Enyaq, Volkswagen ID 4 och Tesla Model Y.

**Lynk & Co Zero** ska klara 0–100 km/tim på under fyra sekunder men i övrigt är det ont om tekniska specifikationer – de ska presenteras senare. När bilen sätts i serieproduktion siktar Lynk på över 70 mils räckvidd, men det är enligt den utgående och optimistiska NEDC-körcykeln.

Bilen klassas officiellt som en suv men ger ett betydligt lägre intryck än flera konkurrenter. Axelavståndet är långt vilket borde innebära väl tilltagna innerutrymmen. Bilens intryck är inte helt olikt Jaguar I-Pace, åtminstone från sidan.



**Men det mest** intressanta med Lynks nya konceptbil finns under skalet. Den bygger nämligen på Geelykoncernens plattform SEA (Sustainable Experience Architecture), en arkitektur som helt och hållet är framtagen för eldrivna modeller och inte behöver ta hänsyn till någon förbränningsmotor.

Den här arkitekturen ska även användas av andra Geelymärken, inklusive Volvo och Polestar. De elbilar som Volvo visat upp hittills bygger på den så kallade CMA-plattformen som även har stöd för förbränningsmotorer och hybridteknik.

**Geely vill på sikt** också sälja plattformen till andra företag som vill snabba på sin elbilsutveckling. SEA har stöd för både små och stora bilmodeller samt lätta lastbilar. Utvecklingen har skett i Sverige, Kina, Storbritannien och Tyskland och har kostat 24 miljarder kronor.

Volvo Cars presstalesperson Christina Zander har bekräftat för Göteborgs-Posten att plattformen kommer ligga till grund för "små" elbilar hos Volvo, men exakt vilka modeller som menas avslöjas inte. SEA ska inte ersätta CMA utan ligga till grund för mindre elbilsmodeller.

**Lynk & Co ska starta** en tjänst i Europa där köparna får prenumerera på bilar. Eventuellt kommer Zero-modellen finnas med i bilflottan när tjänsten lanseras om några år.

## Relaterade artiklar



### [Provkörning: Lynk & Co 01 \(2018\)](#)

[Tänk bort det konstiga namnet och kvar är en bil som har det mesta gemensamt med Volvo XC40. Första provkörningen i Kina visar att Lynk & Co 01 har rätt förutsättningar – men flera frågetecken kvarstår.](#)



### [Volvos planer avslöjade: Två nya suvar på gång](#)

[Ska utmana tyskarna med ny jättemodell – 18 centimeter längre än XC90.](#)



### [Volvo gör klart: Trots krisen – elbilsplanen ligger fast](#)

[Volvo ska lansera de nya elbilarna enligt plan, enligt strategichefen.](#)

#### 4. Säljchefen om Skoda Enyaq iV: "Det här blir svenskfavoriten".

Publicerad 2020-09-24 kl 9:00, text Maria Dahlin

**Skoda hoppas kunna sälja 5500 exemplar av elsuven i Sverige nästa år och tror inte att spekulanter räds varken prislapp på en halv miljon kronor eller bakhjulsdrift.**



**4500 svenskar** har anmält intresse för att köpa helt eldrivna Skoda Enyaq, som är drygt 5 centimeter kortare än suvsyskonet Kodiaq. Detta innan bilen som lockar med bagageutrymme på 585 liter ens rullat in hos bilhandlarna.

**I oktober 2020** är det säljstart för varianten Enyaq iV 80 som har ett batteripaket på 82 kilowattimmar och beräknad räckvidd på 51 mil. Kort därefter öppnar beställningarna för iV 60, som med bakhjulsdrift och 62 kilowattimmars batteri klarar 39 mil på full laddning. Vid årsskiftet kan vi förvänta oss en fyrhjulsdriven Enyaq iV 80, vars räckvidd är satt till 46 mil.





**Biltillverkaren spår** att det är varianten med större batteri och med bakhjulsdrift som kommer att falla de flesta svenska köpare i smaken.

– 80 kWh-batteriet är det vi tror kommer att vara storsäljaren. Jag tror och hoppas också att många kommer nöja sig med bakhjulsdrift för längre räckvidd, så det kommer inte bli som våra tidigare suvar där man vill ha 100 procent fyrhjulsdraft. Med Enyaq kommer många att känna att bakhjulsdrift är ett fullgott alternativ, säger Douglas Sjöholm, försäljningschef på Skoda Sverige.

**Hur ser Skoda centralt på marknaden för Enyaq i Sverige?**

– Sverige är tillsammans med Norge en av primärmarknaderna, det innebär att vi fått den första tilldelningen av bilar och en bra tilldelning dessutom.



**Första svenska** leveranserna sker under andra kvartalet 2021. Skoda hoppas den här gången kunna hålla tidsschemat och undvika att det blir en liknande situation som när Kodiaq introducerades – där kunder i Sverige fick vänta länge på sina bilar.

– Med den volymplanering vi gjort på 5500 bilar nästa år tror vi att det ska finnas tillräckligt med bilar för att hålla leveranstiderna inom rimliga gränser, det vill säga absolut inte längre än ett år, säger Douglas Sjöholm.

**Dragviken är satt till 1200 kg för fyrhjulsdreven och 1000 kg för bakhjulsdreven varianten – räcker det?**

– Det räcker för de flesta hushållsändamål: du kan dra upp din lilla båt, du kan åka till återvinningen med ditt trädgårdsavfall eller hyra ett släp och hämta dina möbler på Ikea. Är man en storförbrukare och drar husvagnar har elbilen sina begränsningar i räckvidden.

**IV 60 kostar preliminärt** från 452 500 kronor före elbilspremie. IV 80 – den som Skoda tror man kommer att sälja mest av – går loss på minst 551 000 kronor innan bonusen betalats ut. Då ingår bland annat värmepump och adaptiv farthållare. Standard på alla svenska bilar är variabelt lastgolv och LED-Matrix ljus med strålkastarspolning.

– Strålkastarspolning försvinner tyvärr på alltför många bilar, vi vill slå ett slag för att det är en viktig säkerhetsdetalj, säger Douglas Sjöholm.

**Det börjar ju komma en hel del elsuvar – vad har Enyaq som de andra inte har?**

– Den är rymlig och har utrymmen som gör att den fungerar bra som familjebil. Den har en bra paketering i förhållande till sin prislapp. Det här är verkligen en av få bilar som kan ersätta den traditionella familjebilen fullt ut.

### Skoda Enyaq – tekniska data och svenska priser

	Enyaq iV 60	Enyaq iV 80
Batterikapacitet	62 kWh	82 kWh
Räckvidd	39 mil	51 mil
Snabbladdning	50 kW (125 kW tillval)	50 kW (125 kW tillval)
Laddning AC	11 kW	11 kW
Drivlina	Bakhjulsdrift	Bakhjulsdrift
Acceleration 0 100 km/h	8,9 s	8,7 s
Motoreffekt	132 kW/180 hk	150 kW/204 hk
Vridmoment	310 Nm	310 Nm
Max dragvikt	1 000 kg	1 200 kg
Tjänstevikt	1965-2160 kg	2075-2290 kg
Preliminärt pris	452 500 kr	551 100 kr

#### Skoda Enyaq – Mått

**Längd:** 464,9 cm

**Bredd:** 187,9 cm

**Höjd:** 161,6 cm

**Bagageutrymme:** 585 liter.



**Maria Dahlin**



## 5. Försäljningsstart: Skoda Octavia iV laddhybrid.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-09-24, 17:10.

Skoda fortsätter att rulla ut fler laddbara bilar på den svenska marknaden. Nu går även mellanklassaren Octavia att beställa i "iV"-utförande med 55 km elräckvidd enligt WLTP-körcykeln. De som väntar spánt på RS-modellen med 245 hk får dock vänta ett tag till.



Efter uppståndelsen kring [elsuven Enyaq](#) lagt sig lite rullar nu Skoda ut nästa laddbara nyhet på den svenska marknaden: Skoda Octavia iV laddhybrid.

Den nuvarande generationen av Octavia lanserades i höstas utan elektrifierade versioner, något som Skoda nu råder bot på.

**Specifikationen känns igen** från Volkswagens GTE-modeller med en 1,4-liters TSI-bensinmotor på 156 hk som kombineras med en elmotor på 116 hk och en sexstegad DSG-låda. Elmotorn kan ensam driva bilen i upp till 140 km/h. Systemeffekten ligger på 204 hk och 350 Nm. CO<sub>2</sub>-utsläpp ska ligga på 30 g/km, vilket innebär att bilen har rätt till bonus.

Batteripaketet är på 13 kWh likt Volkswagen Passat GTE och WLTP-räckvidden på el ska vara upp till 55 km, uppger Skoda Sverige. Samtidigt uppger tillverkaren i [sina engelskspråkiga kanaler](#) den högre siffra som även vi på [Recharge återgett tidigare](#): 60 km.

**Laddtid 0–100 procent ligger** på 3 timmar och 33 minuter med 3,6 kW hemmaladdbox. Med vanligt hushållsuttag tar det istället 5 timmar att ladda fullt.

En eftergift som gjorts för elektrifieringen är att bensintanken är krympt med 5 liter jämfört med förbränningsmodellerna – totalt 40 liter.



**Prislappen börjar i Sverige** på cirka 404.900 kronor innan bonus i den sedan-liknande kasson "limo" som egentligen är en så kallad 5-dörrars liftback med 450 liters bagageutrymme.

För "combin" med ytterligare 40 liter utrymme tack vare en kantigare bakdel får man lägga till 5.000 kronor. I båda fallen rör det sig om den enklaste utrustningsnivån Style.

**Några priser för de högre** utrustningsnivåerna har inte Skoda gått ut med ännu och på märkets svenska hemsida går det inte heller att "bygga" en Octavia laddhybrid i sajtens konfigurator. Istället hänvisas man till sin närmsta återförsäljare.



**De första kundleveranserna av Skoda Octavia iV "planeras preliminärt" i november, skriver Skoda i ett pressmeddelande.**

Introduktionen av den hetare modellen RS iV med en systemeffekt på 245 hk och 350 Nm dröjer ett tag till, hur länge uppges inte i dagsläget.

### **Kommer i gasdrivet utförande**

**Utöver laddhybriden iV släpper** Skoda nu också gasdrivna Octavia G-Tec som kan gå på båden fordonsgas och bensin. 1,5 TSI-motorn i denna levererar 130 hk. Gasförbrukningen ligger preliminärt på 3,6–4,5 kg/100km enligt WLTP-körcykeln.

Bilens gastank rymmer 17,33 kg fordonsgas vilket ska ge en räckvidd på 500 km. Den har också en 9 liter stor bensintank vilket ger ytterligare 190 km i räckvidd. Bensinen används dock främst för att starta motorn, när det är kallare än -10 grader celsius ute, eller när trycket i gastanken sjunker under 11 bar.

**Octavia G-Tec börjar på 300.000 kronor** i utförandet Style och ska även den, återigen "preliminärt", börja levereras i november.

Slutligen släpps även inom kort två bensin-mildhybrider under namnet e-Tec: En med 110 hk 1,0 TSI-motor och en med 150 hk 1,5 TSI-motor. Båda motorerna erbjuds med en 7-stegad DSG-låda men mycket mer detaljer än så delar inte Skoda med sig av ännu.



### [Skoda Octavia blir både ladd- och mildhybrid](#)



### [Bildextra: Skoda Enyaq har svensk premiär](#)



### [Nya Skoda Octavia RS är en sladdis](#)



### [Officiell: Skoda Octavia Combi – fjärde generationen är här som laddhybrid med högre teknikinnehåll](#)

## 6. Svenska priser för Skoda Octavia iV – så mycket kostar nya laddhybriden.

Publicerad 2020-09-25 7:13, text Erik Söderholm.

**Skoda har släppt prislappen för den nya laddhybridmodellen Octavia iV.**



**Skoda Octavia** har nyligen visats upp i en ny generation och den kommer som laddhybrid i flera olika utföranden. Den första laddhybridversionen heter Skoda Octavia iV och har nu börjat säljas i Sverige.

Skoda Octavia iV har en bensinmotor och en elmotor som tillsammans skickar 204 hästkrafter och 350 Nm till framhjulen. Bilen har en elräckvidd på 5,5 mil enligt WLTP-körcykeln tack vare ett 13 kWh-batteri. Batteriet kan laddas upp med 3,6 kW vilket tar drygt 3,5 timmar.

**Skoda Octavia iV** börjar levereras till köparna i november och prislappen hamnar på 414.900 kronor (10 000 kronor mindre för sedanmodellen).

Som jämförelse kostar koncernsyskonet Seat Leon Sportstourer FR 1,4 e-Hybrid 333 900 kronor medan Volkswagen Golf eHybrid med samma drivlina går loss på 422 900 kronor (båda priserna gäller före miljöbilsbonusen). Dock kan utrustningsnivån skilja sig åt mellan modellerna, och Golfen har inte kombikaross.

**Relaterad artikel.**

[Skoda Octavia RS officiell som laddhybrid](#)

[Skodas sportigaste version av Octavia har numera laddhybridteknik.](#)



## 7. Tesla Model S Plaid presenterad – snabbaste någonsin.

Redaktören bytbil.

2020-09-23.

Nya värstingvarianten från Tesla presenterad.



840+km	320km/h	<2.1s
Räckvidd (uppsk.)	Tophastighet	0-100 km/h

0-100 km/h på under 2,1 sekunder, påstår Tesla som stolt hävdar att nya Model S Plaid är den snabbast accelererande serieproducerade bilen någonsin.

Svenska priser är satta för bilen som nu går att beställa.

[Tesla](#) Battery Day var ett efterlängtat evenemang för elbilsfantaster runtom i världen. Det gavs också många löften och planer på framför allt just batterisidan (läs om de största nyheterna från eventet [här](#)).

Mot slutet av det över tre timmar långa livesända evenemanget presenterades Tesla Model S Plaid. Modellen har 1 100 hästkrafter och ska göra 0-100 km/h på under 2,1 sekunder. 0-60 mp/h, alltså 0,97 km/h, vilket är det amerikanska sättet att presentera en bils acceleration, görs på under 2 sekunder.

Räckvidden är också något i hästväg. Enligt Tesla ska den klara mer än 84 mil på en laddning. Och topphastigheten lyder 320 km/h.

På Teslas svenska hemsida, där bilen nu går att beställa, står det att Model S Plaid är den snabbast accelererande serieproducerade bilen någonsin. Det backas upp med ovan nämnda siffror tillsammans med att en amerikansk kvartsmil, det vill säga 402 meter, avverkas på under 9 sekunder.

## MOTORNYTT

Under Tesla Battery Day visades kortare klipp från när Model S Plaid körde racerbanan Laguna Seca på 1:30,3. Det var en tid som Musk hävdade kunde kortas med åtminstone tre sekunder.

– Vi är övertygade om att Model S Plaid ska åstadkomma den bästa varvtiden av någon produktionsbil någonsin, av alla slag, sa Elon Musk under det livesända evenemanget.

Model S Plaid har tre elmotorer och är fyrhjuldriven. Den ska börja levereras mot slutet av nästa år och i Sverige ligger priset på 1,5 miljoner kronor.

Namnet Plaid är hämtat från Mel Brooks-filmen Spaceballs (Det våras för rymden), en parodifilm på Star Wars.

### Relaterade artiklar



### [De största nyheterna från Tesla Battery Day](#)



### [Björns test avslöjar Porsches lögn](#)



### [Tesla Roadster gasar i ny video: "Det är galet"](#)



### [Tesla Model S mot Volvo Amazon - så slutar dragracet](#)



## 8. Tesla Model S Plaid på Laguna Seca – snabbare än McLaren P1.

Publicerad 2020-09-25, 09:42

Se när nya Tesla Model S Tri-Motor Plaid sätter ett varv på klassiska Laguna Seca på blixtnabba 1:30,3. Det är snabbare än hyperbilen McLaren P1!



**FILM:** <https://youtu.be/LBjp91zqnn8>

På **Teslas Battery Day** som gick av stapeln under natten mellan tisdag och onsdag svensk tid var en av de stora nyheterna lanseringen av Tesla Model S Plaid. Den bil en toppmodell som placeras ovanför nuvarande värstingen Tesla Model S Performance – både vad gäller pris och prestanda. Tesla Model S Plaid kostar från 1.499.900 kronor, 429.910 kronor mer än Model S Performance.

Men för den knappa halvmiljonen får man också hel del extra i form av prestanda. 0–100 på 2,1 sekunder, toppfart på 320 km/h och en räckvidd på upp till 84 mil (enligt amerikanska EPA-cykeln).

**Men inte bara det,** Tesla Model S Plaid är alldeles uppenbart ett sylvasst banvaper också. Det avslöjar en Youtube-video som visar när den sätter ett varv på Laguna Seca-banan i USA på blixtnabba 1:30,3. Det är 4 tiondelar snabbare än hyperbilen McLaren P1.

Enligt uppladdaren av videon rullar bilen på Michelin Sport Cup 2-däck med en speciell gummiblandning som liknar Cup 2 R-däcken. Dessa kommer troligtvis mynna ut i det däck som ska tillhöra bilen när det är dags för leverenspremiär.

**Av Patrik Lundin**

## 9. Renault Arkana kommer till Europa – här är nya coupésuven.

Av Erik Söderholm.

Publicerad 2020-09-23 kl 12:58.

**Med start nästa år ska Renault sälja coupésuven Arkana i Europa.**



**Det duger inte** längre att bara sälja suvar – nu tävlar biltillverkarna mot varandra för att lansera coupésuvar. Det handlar alltså om fyradörrars-suvar med slankare bakparti som ska ge ett tuffare intryck.

Renaults coupésuv kallas Arkana och presenterades redan för ett år sedan. Men under första halvåret 2021 dyker den även upp i Europa.

**Renault Arkana** bygger på samma arkitektur som småbilen Clio och kompaktsuven Captur. Det innebär att den även får ta del av märkets hybridteknik och att den eventuellt också kan dyka upp som laddhybrid. Faktum är att samtliga versioner av Arkana får någon form av hybridteknik. Motorerna har mellan 140 och 160 hästkrafter.

På insidan känns mycket igen från övriga Renaultmodeller, och det betyder bland annat en stående pekskärm för infotainmentsystemet som har stöd för både Apple CarPlay och Android Auto samt digitala instrument.

**Renault har problem** med [lönsamheten för småbilen Clio](#) och coupésuven Arkana blir ett viktigt steg för att märket ska visa bättre siffror.

**Läs också:** [Renault om förlustmodellerna: "Ganska farligt"](#)



Läs mer om:



**Dubbäck, Volkswagen Golf eHybrid och Renault Captur E-Tech**  
”Dogbox” med dubbla elmotorer täpper till bristerna med tekniken.



**Toyota Yaris får toppbetyg i krocktest – nya ”specialkudden” hyllas**  
Toyota har en smart lösning för att passagerarna inte ska ”krocka” med varandra vid en olycka.



**Småbil på semestern: ”Har trivts fantastiskt bra i den”**  
Men det finns flera egenheter som retar.



**Sommaren med långtestarna**  
Avsnitt 189: Vi berättar om semesterns äventyr. Hur gick det för BMW 3-serie, Mazda 3, Renault Clio, Tesla Model 3 och Toyota Corolla? I senaste avsnittet av vår podcast.

## 10. Nya BMW M3 Sedan och M4 Coupé officiella.

Mattias Rabe 23 september 2020.

I går avslöjade, i dag avtäckta. Här är nya BMW M3 Sedan och nya M4 Coupé som är mycket mer än två njurar i fronten. Framför allt är de mer kraftfulla och snabbare än någonsin tidigare.



**FILM:** <https://youtu.be/cd0gcsICdYo>

Nästan två år efter presentationen av [nya BMW 3-serie](#), och knappt fyra månader efter [nya 4-serie Coupé](#), är det nu dags för M-versionerna att ge sig tillkänna. Fokus läggs förstås till stora del på de båda modellversionernas främre delar. Inte enbart grillen är tudelad, folket kommer även det att vara tudelat i åsikterna om njurarnas storlek är snygg eller inte.

Det intressanta är att 3-serie har små njurar medan M-versionen av den – M3 Sedan – har stora njurar. Att M4 Coupé har fått stora är inte oväntat i och med att vanliga 4-serie Coupé också har det.

Men nog om fronten, den har diskuterats i oändlighet senaste året.

**LÄS OCKSÅ:** [BMW M3 Touring ute på test](#)

Nya BMW M3 Sedan och M4 Coupé drar nytta av kraften som levereras från den raka, turboladdade sexan som av BMW benämns S58, alltså samma motor som i [X3 M och X4 M](#). Effektsiffrorna är desamma. I vanliga M-utförandet handlar det om 480 hästkrafter och 550 newtonmeter som når bakhjulen via en sexväxlad manuell låda. 0-100 km/h går på 4,2 sekunder för både M3 Sedan och M4 Coupé.

Den som vill ha mer väljer förstås M3 Competition Sedan eller M4 Competition Coupé där 510 hästkrafter och 650 newtonmeter levereras till bakhjulen, men då via en åttastegad Steptronic-automatlåda med Drivelogic-teknik. 0-100 km/h avverkas då på 3,9 sekunder, oavsett karossform.

Toppfarten är, oavsett Competition-uppgradering eller inte, begränsad till 250 km/h. Men köper man till M Driver's Package växlar toppfartssiffran upp till 290 km/h, och det gäller alltså även modellversionen utan Competition-tillägg.



M3 och M3 utan Competition-emblem på bakluckan är utrustade med 18-tumshjul fram och 19-tumshjul bak. Med Competition-emblem växer båda med en tum till 19 fram och 20 bak. Oavsett nämnda emblem eller inte så är båda bilarna utrustade med kolfiberarmert plasttak (CFRP) som standard, vilket ska hjälpa till att ge bilarna så låg tyngdpunkt som möjligt.

Utan kostnad kan man få CFRP-taket utbytt mot ett traditionellt ståltak som då även inkluderar ett öppningsbart soltak i glas.

En stor nyhet är att nya M3 och M4 blir fyrhjulsdrivna. Till sommaren 2021 planerar BMW att släppa M3 Competition Sedan och M4 Competition Coupé med just fyrhjulsdrift, xDrive som det heter på BMW-språk och till och med M xDrive när det handlar om M-bilar ([samma teknik som i M5](#)). M xDrive tillåter inte bara fyrhjulsdrift som kan ställas in i olika lägen (4WD och 4WD Sport), utan även bakhjulsdrift (2WD) som då ger traditionellt uppträdande hos en M-bil.

Tillvalslistan till nya M3 och M4 är hur lång som helst. Nöjer man sig inte med exempelvis de läderklädda sportstolarna kan man uppgradera till M-sportstolar i kolfiber som nästan ser ut som skalstolar.

Väl på plats i förarstolen finns det mycket M-specifikt i bilarna, bland annat M1- och M2-knapparna på ratten och så klart en röd start/stopp-knapp på mittkonsolen.

Marknadslanseringen är planerad till mars 2021 och priserna är som följer; från 855 000 kronor för M3 Sedan och från 875 000 kronor för M4 Coupé. Competition-tillägget lägger på ytterligare 51 000 kronor på respektive prislapp.

När BMW tänker visa upp nya M3 i kombiutförande vet vi inte, men det lär bli under hösten. Jo, du läste rätt – BMW tänker för första gången släppa en [M3 Touring](#), det är bekräftat.

[BMW M3 Sedan 2021](#)

[107 bilder](#)

[BMW M4 Coupé 2021](#)

[125 bilder](#)

**11. Ford Puma ST officiell – prestandasuv med 200 hästar.**

Publicerad 2020-09-24 kl 14:02, text Erik Söderholm

**Nu kommer Fords kompaktsuv Puma i en sportigare ST-version.****FILM:** <https://youtu.be/5frsBPUt2sM>**Ford har visat upp** en sportigare prestandaversion av kompaktsuven Puma.

Den nya modellen heter Ford Puma ST och har samma drivlina som Fiesta ST, nämligen en trecylindrig 1,5-litersmotor med turbo på 200 hästkrafter vid 6 000 r/min. Vridmomentet är på 320 Nm mellan 2 500 och 3 500 r/min.

**Det innebär att** 0–100 km/tim klaras av på 6,7 sekunder. Bilen är framhjulsdreven och har manuell låda – det sistnämnda blir allt mer ovanligt även bland prestandabilar.

Ford Puma ST har Recarostolar, sportavgassystem samt flera designdetaljer som ska ge ett tuffare utseende, bland annat annorlunda fälgar och front. Chassit har uppgraderats och som tillval finns en diffbroms som hjälper till att portionera ut kraften till rätt hjul. Bromsarna är 17 procent större och styrresponsen 25 procent kvickare än i vanliga Puma.

**Föraren kan välja** mellan olika körlägen för att anpassa bilens finesser, och det finns ett launch control-system för kvickare starter.

Detaljerna om den svenska lanseringen för Puma ST och priserna är ännu inte officiella.

**Läs också:** [Fords elbil får fejkat motorljud – för rätta "Mustangkänslan"](#)

Erik Söderholm



## 12. Volkswagen ID.4 officiell – här är alla detaljer.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-09-23, 17:00, uppdaterad 2020-09-23, 20:01

**Det började som ID Vizzion. Konceptet som var Volkswagens vision om en eldriven suv. Nu har visionen blivit verklighet. Här är Volkswagen ID.4.**



**Volkswagen ID.4 är en eldriven suv.** Man får tänka länge för att komma på något som ligger mer i tiden än det. Det är naturligtvis Volkswagen medvetna om och förväntningarna på ID.4 är givetvis skyhöga.

Precis som sin lillebror ID.3 är ID.4 byggd på MEB-plattformen. Drivningen sker på bakhjulen via en elmotor som utvecklar 204 hästar och 310 Nm. 0–100 km/h är gjort på 8,5 sekunder och toppfarten ligger på 160 km/h. Det 493 kilo tunga batteripaketet är på 77 kWh och räckvidden skall uppgå till 520 kilometer. ID.4 klarar snabbladdning i upp till 125 kW.

**"Kraftfull med svepande linjer"**. Så beskriver Volkswagen själva ID.4:s design. Mer konkret är längden på 458 cm. För att sätta det i perspektiv så är det 7 centimeter längre än Volkswagen Tiguan. Luftmotståndet är lågt, cw-värdet ligger på 0,28. Koncernsyskonet Skoda Enyaq är dock ännu lite halare genom luften, med ett cw-värde på 0,27. Trots sin relativa storlek har ID.4 en vändcirkel på nätta 10,2 meter.





**Släktskapet med ID.3** syns tydligt på strålkastarna i fronten, ett designspråk som lär bli återkommande för hela ID-familjen. Strålkastarna har för övrigt det smidiga namnet IQ.Light LED Matrix. Om man istället spanar in baken på ID.4 är det mest iögonfallande LED-baklyktorna med 3D-effekt. Ljusrampen sveper över hela bilens bredd och ger bilen en ganska sittande och planterad uppenbarelse.

En annan noterbar detalj är den silvriga panelen på c-stolpen som ger ID.4 illusionen av att ha en mer svepande taklinje än den egentligen har.

**MEB-plattformen öppnar** för ett långt axelavstånd. Det gör interiören rymlig vilket framför allt märks för baksätesspassagerarna som dessutom kan njuta av ett praktiskt taget helt platt golv. Lanseringsversionen av ID.4 heter 1st och kommer med rikligt med utrustning. Sätesskåmseln är gjort av något som Volkswagens gråa "Art Velour" med detaljer i "Florence Brown"-färgat skinn.



Från förarplatsen är det mycket likt ID.3. upplägget är detsamma med instrumentkluster som sitter fast i rattstängan och en touchskärm på instrumentbrädan. Den är dock större än i hos lillebror ID.3 och går att få i antingen 10- eller 12-tum.

**Bagageutrymmet i ID.4** är väl tilltaget och rymmer 543 liter. Med baksätets ryggstöd fällda sväljer bilen 1 575 liter. ID.4 får också dragkrok, vilket är standard på lanseringsversionerna 1st. Maximal dragvikt uppgår till 1 000 kilo.

Suv-karossen till trots är ID.4 knappast någon terrängbil. Markfrigången på 21 cm appellerar nog mer till den som vill ha ett högt insteg i sin bil, snarare än den som vill köra off road. Volkswagen hävdar dock att ID.4 gör sig utmärkt i lätt off roadmiljö.

**ID.4 1st Max har ett adaptivt** chassi som är kopplat till körlägen. Föraren kan välja mellan körlägena Eco, Comfort eller Individual. 1st Max har också progressiv styrning som innebär att ju mer föraren vrider på ratten, desto mer direkt blir styrningen. Det innebär avslappnad styrning på landsväg och smidighet i stan.

Den begränsade första upplagan av ID.4, kallad 1st, börjar säljas redan imorgon den 24 september och de svenska priserna ser ut som följer:

**ID.4 1st 514.900 kronor.**

**ID.4 1st Max 614.900 kronor.**

**Privatleasing: Från 5.425 kr/månad.**



### Så står sig ID.4 mot Skoda Enyaq och VW Tiguan

Modell:	VW ID.4 1st	Skoda Enyaq 80	VW Tiguan 1.5 TSI
Effekt	204 hk	204 hk	150 hk
Vridmoment	310 Nm	310 Nm	250 Nm
Växellåda	1-växlad	1-växlad	7-växlar DSG-låda
Toppfart	160 km/h	160 km/h	202 km/h
0-100 km/h	8,5 sekunder	8,8 sekunder	9,2 sekunder
Batterikapacitet	77 kWh	77 kWh	–
Räckvidd	Upp till 520 km	Upp till 500 km	–

MOTORNYTT

Längd	4 584 mm	4 649 mm	4 509 mm
Bredd	1 852 mm	1 879 mm	1 839 mm
Höjd	1 612 mm	1 616 mm	1 675 mm
Alexavstånd	2 766 mm	2 765 mm	2 678 mm
Aerodynamik (cw-värde)	0.28	0,27	0,38
Bagageutrymme	543 liter	585 liter	615 liter







**Skoda Enyaq iV officiell – så mycket kostar elbilen**



**Elsuven Volkswagen ID.4 har börjat byggas**



**Patrik Lundin**

**Feber**

### 13. Nya Rolls-Royce Ghost i långt utförande.

AV BOBBY GREEN 2020-09-24 KL 18:00.

I början av månaden presenterade Rolls-Royce helt nya Ghost och nu släpper man Ghost Extended.



**FILM:** <https://youtu.be/-NM2GOKAQus>

Det här är alltså den förlängda versionen för den som vill dingla lite extra med benen. Bilen mäter nu totalt 5,71 meter på längden vilket är en förlängning med 17 centimeter. Tjänstevikten ligger på 2599 kilo och det är 46 mer än vanliga Ghost. Personer som körs runt i bilen kan njuta av de fällbara Serenity-stolarna och en champagnekyl mellan dessa som är utvecklad tillsammans med en erfaren sommelier.

Försäljningen ska dra igång snart och de första leveranserna ska ske i slutet av året. Vad man får betala framgår inte just nu.



## 14. Prov: Kia Xceed Plug-In Hybrid – överträffar ingen.

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2020-09-24, 05:54

**Kia kämpar med Volvo om att erbjuda det bredaste utbudet av laddhybrider. Xceed har stil och finesser men utrymmen och prestanda är sämre.**



*Xceed – modellnamnet blir nästan ironiskt när den inte överträffar sina konkurrenter.*

**VAD ÄR NYTT?** Läste du testet i förra numret? Där medverkade bland andra Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé. Jag sammanfattade bilen som att den genomsyras av fåfängans makt. Snygg kaross, men klart mindre praktisk än en vanlig Cayenne E-Hybrid.

Kia Xceed Plug-In Hybrid påminner om Cayenne Coupé i detta avseende. Faktiskt även en aning när det gäller designfilosofin. Mer crossover än suv, absolut, men med ett kraftigt sluttande bakparti – för att vara snygg.

Kia fortsätter att elektrifiera sitt utbud i en imponerande takt och samtidigt som Xceed Plug-In Hybrid debuterar kommer även Ceed Sportswagon Plug-In Hybrid. Rymligare och mer praktisk, till ett lägre pris. Förstår ni Cayenneliknelsen nu?

**HUR ÄR DEN ATT KÖRA?** Initiala intrycken: stötig, bullrig och slö. Men nu ska vi inte räkna ut Xceed direkt. Provkörningen går mestadels på landsvägar, den vackra Jungfrukustvägen som tar dig upp till Höga Kusten, om du kommer söderifrån. Här är asfalten bitvis modell lapptäcke, före Iggesund är det gropar och tjälkott rejäla nog att få plomberna att lossna och njurarna rensade. Men när sedan asfalten blir slät blir det fridfullt. Det märks tydligt att 18-tumshjulen är oerhört känsliga för underlagets beskaffenheter. På nylagd asfalt är det faktiskt imponerande tyst.

Stötigheten kommer sig delvis av den drygt 140 kg högre tjänstevikten jämfört med icke elmotorförsedda Xceed, som för övrigt har en 0,2 cm<sup>3</sup> mindre motor men sju istället för sex steg i automatlådan.



*Högakustenbron, äkta ingenjörskonst. XCeed har föga äkta utblås, det enda äkta avgasröret sitter under stötfångaren.*

**XCeed har 42 mm högre markfrigång** än vanliga Ceed. Det måste kompenseras med grövre dämpare. Det ger en sportig gång och när man står på ordentligt märks ett totalt sett välavstämt chassi med fin balans. Kurvgreppet är bra, neutralt. Riktigt underhållande.

Begränsningen ligger i effekten. Den kombinerade systemeffekten är blott 141 hästkrafter och 265 Nm. Redan två personer plus bagage gör att XCeed får ett styvt jobb i uppförsbackar och vid omkörningar. Som tur är sitter sportknappen lättillgängligt och den gör faktiskt skillnad.

Det finns tre körprogram, Hybrid, Auto och EV, det sista helelektriskt alltså. Vi tog för vana att aktivera Hybrid vid varje igångsättning för att inte inleda körningen med att dränera batteriet (det ger cirka 40 km i elräckvidd).

Trots intensiv högsommarvärme startar nämligen förbränningsmotorn även i EV-läge, om än bara en kort sekvens. Detta för att stödja klimatanläggningen. Samma sak gäller vintertid eftersom Kia inte har värmepump på sina laddhybrider.

Väl på rull är hybridläget bra. Motorn stängs av i utförslöpor och batteriet regenereras, om än svagt. B-läge på automatlådan för att öka återvinningen saknas. **I hybridläget räcker dessutom batteriet** för nästan en heldagskörning och används bara vid stadskörning och enstaka andra behov, som uppförsbackar och omkörningar.

Efter 100 mil lands- och motorväg i skylttempo med moms är snittförbrukningen strax under halvlitern.

När det gäller säkerhetassistanser har XCeed nästan full pott, till och med viss självkörning. Men vingelvarningen är som så ofta diskret. En svag summer och minimal vibration/korrigerande i ratten.

Multimediasystemet är också modernt. Apple Car Play och Android Auto fungerar klanderfritt men kräver kabel, här börjar annars trådlöst bli standard. Ovanpå detta finns appen UVO Connect som hittar bilen, fjärrstyr öppning/låsning samt skicka rutter till bilens navigator. Du får även en månadsrapport om din körning samt kan schemalägga laddning. Men tyvärr fungerar bara kupéklimatstyrning på Kias helelektriska bilar, inte på laddhybriderna. En klar miss.



*Enkelt, funktionellt och modernt. Kia har riktigt hög kvalitetskänsla i de fysiska knapparna. Gott om förvaringsfack.*



*Ladduttaget sitter på vänster framskärm.  
Både Mode 3-kabel och så kallad reseladdkabel är standard. Bra!*

**NÖRDFAKTA.** Kanske inte direkt nördigt, lastutrymme är faktiskt praktiskt. Men på den punkten sviker laddhybriden. Jämfört med icke laddbara XCeed minskar bagagevolymen med 135 liter (till 291 liter) Det är en avsevärd minskning, speciellt för en bil i Golfklassen.

Batteriet är av litiumjonpolymertyp med en kapacitet på 8,9 kWh. Maximal laddeffekt är 3,7 kW.

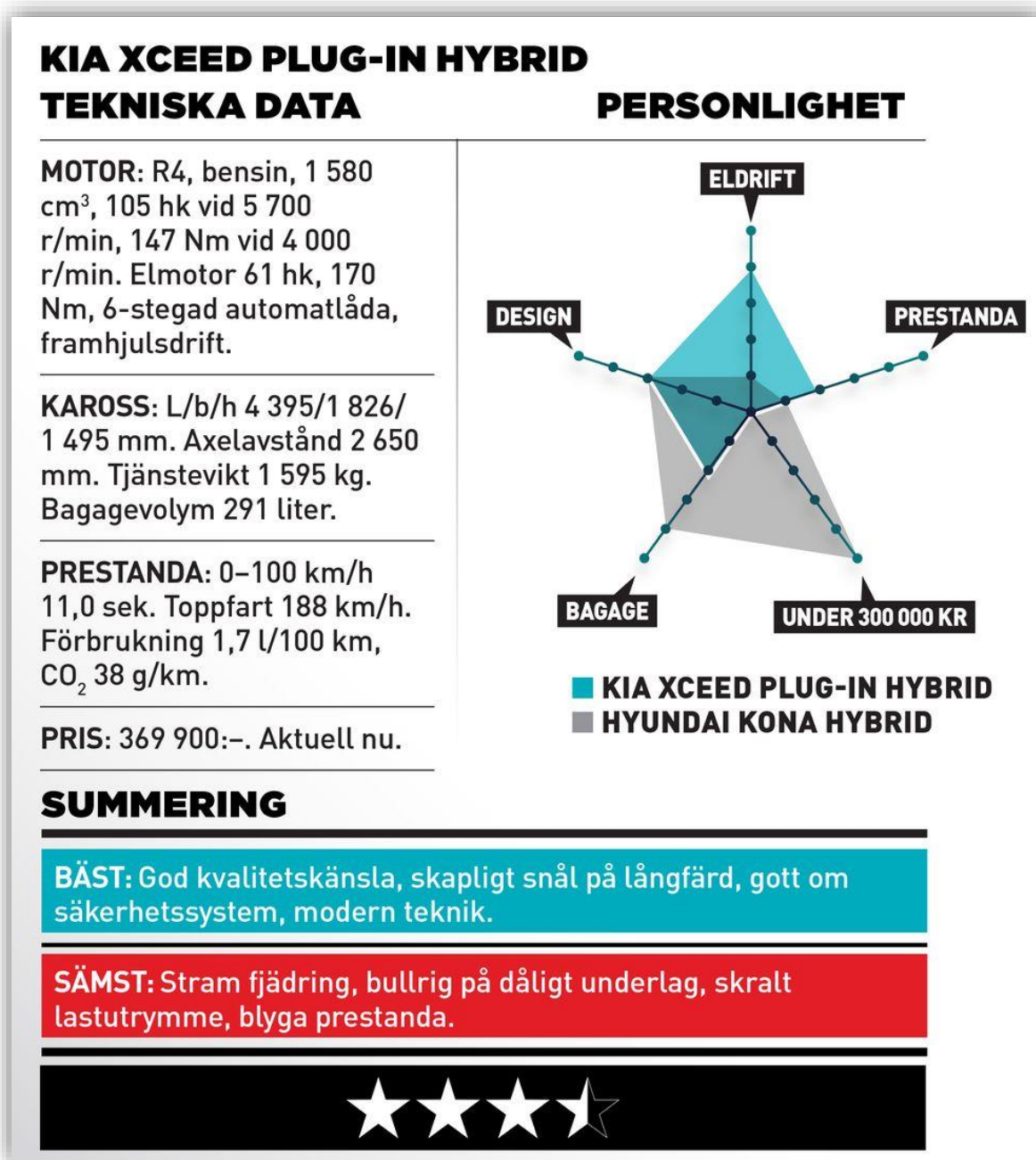
Den redan välutrustade grundmodellen kostar 369 900 kronor, vi provkörde Advance Plus 2 till vilken en del komfortdetaljer adderats. Pris: 399 800 kr. Bonusen som återbetalas är cirka 33 000 kronor.

**BORDE JAG KÖPA EN?** Absolut, om du är fåfäng. Men laddhybridversionerna av Ceed Sportswagon och Niro är båda mer praktiska; rymligare till lägre pris och med några kronor högre klimatbonus.

I ljuset av det blir XCeed svår att motivera om det just inte är designen du är torsk på.

Tittar vi ut över horisonten dyker bland andra Hyundai Kona Hybrid upp. Samma motor, men med mindre batteri utan laddmöjlighet. Det ger ett ännu lägre inköpspris, men givetvis ingen bonus, och är således ett sämre val som förmånsbil/tjänstebil.

Modellnamnet blir ironiskt – när bilen inte kan överträffa sina konkurrenter.



# SVENSKA DAGBLADET

## 15. Prov Peugeot e-208 GT Electric.

Julia Brzezinska.

Publicerad 2020-09-22.

**Peugeot gör comeback på elbilsmarknaden efter tio år. Har e-208 vad som krävs för att utmana den regerande elbilsmästaren Renault Zoe och nya Volkswagen ID.3?**



*Några få detaljer avslöjar att detta är en eldriven 208.  
Diamantgrillen är lackad i bilens färg och Peugeots lejonemblem är blått.*

**Utbudet av elbilar** ökar nu främst i småbilsklassen. Att Honda och Mini nyligen lanserat modeller med så pass kort räckvidd som 23 mil kan ses som ett försök att minska sina totala koldioxidutsläpp snarare än att verkligen försöka konkurrera i klassen. Eller så är det snarare så att kort räckvidd inte är lika besvärande på kontinenten där klimat och avstånd är gynnsammare än i Skandinavien. Biltillverkarna måste helt enkelt få ner utsläppen till 2021 för att undvika böter i miljardbelopp.

Men hur är det med Peugeot?

2010 satsade Peugeot på elbilen iOn som var en förklädd Mitsubishi. Den lilla bilen var dyr och sålde aldrig i några stora upplagor. Man kom högst ett par varv runt Paris men inte mycket längre än så. Det är värt att tänka på att iOn lanserades i en tid då elbilarna fortfarande låg i sin linda och snabbbladdare var exotiska ting. Det man däremot inte visste då var att Tesla skulle komma att röra om i grytan bara några år senare.

I efterhand kan man tycka att Peugeot borde ha varit minst lika ihärdiga som Renault och Nissan som haft stora framgångar med Zoe och Leaf. Men man fegade ur och fortsatte på det invanda spåret.



*Elbilar som Tesla och nya VW kan uppdatera sin programvara via internet, med e-208 krävs än så länge verkstadsbesök för sådana uppdateringar.*

**Nu står e-208** i alla fall här som en ovanligt färgsprakande pralin. Designen är rund, kaxig och lite retro precis som föregångaren 205.

Jag startar elmotorn och smyger iväg. Min spontana reaktion är att den tack och lov inte låter som en rymdfarkost till skillnad från sin franska rival. Men den direkta kraften och rallykänslan är inte där! En lättnad infinner sig när jag förstår att ecoläget är aktiverat, det begränsar nämligen hästkrafterna från 136 till 82. I sportläget blir det genast roligare även om jag hade förväntat mig att 8,1 sekunder upp till hundra skulle kittla ännu mer i magen.

Den något strama fjädringen lyckas inte jämna ut Mariabergets tuffa kullerstenar men rullkomforten är bättre än i Zoe och det är ingen tvekan om att Peugeot är ett av de mer körlada alternativen i sin klass, bortsett från Mini Cooper SE då. I motorvägsfart hörs lite vindbrus och ljud från däck och transmission.

En bonus med att man återvinner bromsenergin i elbilar är att de går att enpedalsköra. Man justerar helt enkelt hastigheten med gaspedalen, föreställ dig kraftig motorbroms, men jag tycker motståndet är för svagt. Till och med i B-läget, som du aktiverar genom att dra växelspaken ytterligare en gång mot dig, är inbromsningen för klen. Själva bromseffekten kommer likt ketchup-effekten och känns inte helt harmonisk. Inte heller styrkänslan är så vass som man kan förvänta sig av Peugeot, det klonkar i ratten när man når ändlägena och kontakten med vägen är för distanserad. Man vill ju vara ett med bilen! Förhoppningsvis är detta bara tidiga missar som vittnar om att man har haft bråttom att nå ut.



*I kupén är det hög kvalitetskänsla i knappar och vred. Peugeot envisas med rund och samtidigt kantig ratt som ligger i knät. Det är svårt att få till en körställning som gör att ratten inte skymmer mätartavlorna.*

**Den övergripande** kvalitetskänslan är bra och det mesta ter sig precis som i en vanlig 208. Så pass vanligt att man glömmer att man sitter i en helt ny elbil. Tekniknivån är hög för en bil i småbilsklassen. Här finns assistanssystem som döda vinkeln-varnare, filhållningsassistent, adaptiv farthållare och såklart autobroms. Något som Zoe faktiskt utrustats med först under hösten.

Dock är navigationen och Peugeots programvara iCockpit på tok för krångliga för att jag ska orka använda dem och om jag tycker de är krångliga vad kommer då min mamma att tycka? Nej, jag kopplar hellre upp mig med mobilen genom Apple Carplay och frågar Siri om vägen i stället för att bråka med en fransk uppfordrande pekskärm. Att man inte satsar mer på att utveckla iCockpit beror på att man ska implementera Googles infotainmentsystem 2023. För övrigt samma system som elbilarna från Polestar och Volvo är först ut med.

34 mil och 100 kW-snabbladdning indikerar trots allt att detta är en ambitiös satsning av fransmännen. Den närmsta konkurrenten Renault Zoe har visserligen 53 kilometer längre räckvidd än Peugeot men laddar å andra sidan bara hälften så snabbt.

**E-208 går att snabbladda** till 80 procent på cirka 30 minuter. Motsvarande laddning för Zoe tar 1 timme och 10 minuter. Räknar man på total restid vid långresor inklusive laddstopp kommer man alltså längre med e-208 på kortare tid. Volkswagen ID.3 är däremot svårare att utmana på papperet, den ter sig som en minutiös skrivbordsprodukt som benchmarkats för att utklassa alla konkurrenter på marknaden.

Nya e-208 har bra räckvidd och praktiskt snabbladdning. Det återstår att se om de märkestrogna kunderna är beredda att betala 200 000 kronor extra för elversionen. Eller om man hittar nya kunder.

Personligen hade jag önskat lite mer känsla bakom ratten och låter därför beställningen dröja till jag provkört nya ID.3. Prestandamässigt och prismässigt drar den tveklöst det längsta strået med 42 mil räckvidd för 435 000 kronor (före miljöbonus på 60 000 kronor).

Volkswagen må också vara sena på bollen men de verkar fast beslutna om att visa var elbilsskåpet ska stå.



*Var ska man lägga laddkablarna?*

*Många elbilar har en frunk som är ett utrymme i motorhuven men e-208 saknar det.*

## Specifikationer | Peugeot e-208 GT Electric.

<b>Grundpris:</b>	419 900 kronor, testbilen är 60 000 kronor dyrare.
<b>Avdrag:</b>	60 000 kr i miljöbilsbonus.
<b>Förbrukning:</b>	164 Wh/km.
<b>Räckvidd:</b>	34 mil (WLTP).
<b>Koldioxidutsläpp:</b>	0 g/km (WLTP).
<b>NOx:</b>	0 mg/km (WLTP).
<b>Motor:</b>	Synkron elmotor.
<b>Max effekt:</b>	136 hk.
<b>Max vridmoment:</b>	260 Nm.
<b>Kraftöverföring:</b>	Automatisk steglös, framhjulsdreven.
<b>Batteri:</b>	Litiumjon, 50 kWh.
<b>100 procent (11 kW):</b>	Fem tim fyra minuter.
<b>80 procent (100 kW):</b>	Cirka 30 minuter.
<b>Skatt:</b>	360 kronor.
<b>Tjänstevikt:</b>	1 455 kg.
<b>Längd/bredd/höjd:</b>	4,05/1,74/1,43 meter.
<b>Bagageutrymme:</b>	265–309 liter.
<b>0–100 km/h:</b>	8,1 sekunder.
<b>Toppfart:</b>	150 km/h.

**Motor/växellåda****Betyg: 4 av 6**

Len och snabb, men inte fullt så snabb som förväntat av en småbil med anor från kultbilen 205 GTI. Bromsätervinningen är för klen och bilen går ej att enpedalsköra. Motorn passar faktiskt bättre i den stora suven e-2008.

**Ekonomi/miljö****Betyg: 5 av 6**

Skatten är låg som för alla elbilar. Inga utsläpp om man tankar förnybar el. Elbilar är än så länge mycket dyrare än bilar med förbränningsmotorer men kräver å andra sidan mindre underhåll. Att snabbladda en elbil kostar i genomsnitt 1,50–3,50 kr per kWh, fullt batteri på stan kostar cirka 75–175 kronor.

**Köregenskaper****Betyg: 5 av 6**

Oslagbar och smidig stadsbil med konkurrenskraftig räckvidd. Fjädringen hade kunnat vara lite mjukare och styrningen lite mer empatisk, att det klonkar till i ändlägena känns inte alls premium.

**Säkerhet****Betyg: 5 av 6**

Krocktestades och fick 4 av 5 i betyg av Euro NCAP. Fick ej högsta betyg främst för att kollisionsskyddet för människor utanför bilen inte fått full pott.

**Helhet****Betyg: 5 av 6**

E-208 är en karismatisk småbil med läcker design och konkurrenskraftig räckvidd. Den laddar dubbelt så snabbt som de flesta konkurrenterna i segmentet. Ett mer användarvänligt multimediasystem, bättre bromsar och lite mer nerv i körkänslan samt ett förvaringsutrymme under motorhuven hade gett full poäng.

**Två rivaler****Renault Zoe Zen R 110 Z.E 50**

Pris: 376 990 kronor. 108 hk. 225 Nm. Räckvidd 39 mil enligt WLTP-körcykeln.

**Volkswagen ID 3 58 kWh**

Pris: 434 900 kronor. 204 hk. 310 Nm. Räckvidd 42 mil enligt WLTP-körcykeln.

## 16. PROV: BMW 545e xDrive – satan i gatan!

Av Michael von Maydel, Publicerad 2020-09-23, 05:55

**BMW utökar 5-seriens portfolio med ytterligare en motorisering. Den här gången handlar det om en sexcylindrig radmotor med laddbar hybridteknik.**



*BMW:s nya är ett solklart bevis för att laddhybrider inte alls behöver vara trista ekonomiburkar.*

**VAD ÄR NYTT?** Ja, du har helt rätt. Det finns faktiskt redan en laddhybrid i 5-seriens motorutbud. Problemet är dock att dess fyrcylindriga bensinmotor på 184 hk inte riktigt håller måttet när det kommer till tillverkarens paradgren. Körglädje kräver lite mer kraft, framför allt när det ligger ett 120 kg tungt batteri under baksätet.

Lösningen fanns såklart redan på lagerhyllan i form av den ljuvliga turboförsedda radsexan på tre liter och en effekt på 286 hk som redan sitter i de större modellerna 745e och X5 xDrive 45e. Tillsammans med en elmotor som lämnar 80 kW och 265 Nm klättrar systemeffekten från lillbrorsans 292 hk och 420 Nm till hela 394 hk och 600 Nm.

Optiskt är laddhybriden diskret och kan knappt skiljas från sina syskon. Enbart de unika bakljusen skvallrar om vilken best som står framför dig. Interiört får 545e nya lister och en större, centralt placerad pekskärm.

**HUR ÄR DEN ATT KÖRA?** BMW 545e xDrive kombinerar fyrhjulsdraft med en åttastegad automatlåda och en treliters radsexa med elmotor. Här vill man naturligtvis trampa på gaspedalen direkt för att kunna njuta till fullo av nästan 400 hk, men vi testar såklart e-knappen först.



**Elmotorns effekt räcker nämligen gott** för att accelerera den två ton tunga bilen till motorvägsfart och sedan hela vägen till 140 km/h som markerar slutet för elmotorns enväldiga regim. Kör man med huvudet istället för med en tung högerfot kommer man upp till 50 km utan fossilmotorns ingripande.

Man slås av hur avslappnat den stora sedanen accelererar, rör sig och rekuperar. Passande till det komfortbetonade uppträdandet gör även bilens adaptiva dämpare ett riktigt bra intryck trots hybridlinans extravikt.

Men 545e xDrive kan även spela andra toner. Tryck på sportknappen och den mäktiga radsexan vaknar med ett vrål. Nu börjar allting kännas precis som vanligt igen. Sprintförmågan är enorm, ljudbilden fixar gåshud på ingen tid alls och blir endast bättre ju högre man varvar odjuret.

Elmotorns omedelbara vridmomentattack pressar dig mot stolsryggen och det sammanlagda vridmomentet på 600 Nm gör att du inte lyckas ta dig därifrån i första taget. 0–100 km/h går numera på 4,7 sekunder vilket är hela 1,2 snabbare än i 530e som enbart mår med 5,9 sekunder.

Förvånansvärt är även hur smidigt och snabbt den två ton tunga klumpen tar sig genom kurvorna. Även utan fyrhjulstyrning. Automatlådan gör sitt jobb på vanligt manér: snabbt och ultraprecist utan att tappa bort sig ens när det går undan. Den enda (minimala) plumpen i protokollet gäller bromsarna som visserligen levererar riktigt bra bett, men vars doserbarhet hade kunnat vara ett snäpp vassare.

545e bjuder dessutom på ett riktigt hybridläge som lönar sig mer än de andra. Förbrukningen är låg och först här känner man av den imponerande harmonin mellan motorn, växellådan och elmotorn. Framför allt växlingen mellan de olika drivningsätten sker ännu smidigare än hos lillebror 530e.



**BORDE JAG KÖPA EN?** Känner du att bara det bästa är gott nog? Då är BMW 545e xDrive det självklara valet för dig. Nykomlingen slår den hittills mest sålda hybriden från BMW på samtliga plan, förutom det ekonomiska.

Visserligen är de svenska priserna inte helt spikade än, men i moderlandet Tyskland kostar en 545e xDrive åtminstone 11 000 euro mer än 530e xDrive. Det innebär att de enda som faktiskt skulle kunna vinna något på att byta till 545e är gamla 550i-kunder.

Den nya hybriden är dock ett solklart bevis för att laddhybrider inte alls behöver vara trista ekonomiburkar utan även kan leverera körglädje i massor utan att tömma världens oljereserver själva.

## **BMW 545e xDRIVE**

### **TEKNISKA DATA**

**MOTOR:** R6, turbo, bensen, 2 998 cm<sup>3</sup>, 286 hk vid 5 000 r/min, 450 Nm vid 1 600 r/min. Elmotor 109 hk/265 Nm. Systemeffekt 394 hk/600 Nm. 8-stegad automatlåda. Fyrhjulsdraft.

**KAROSS:** L/b/h 4 963/1 868/1 483 mm. Axelavstånd 2 975 mm. Tjänstevikt 2 020 kg.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 4,7 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 2,1 liter + 15,3 kWh/100 km.

**PRIS:** Ingen uppgift.

### **SUMMERING**

**BÄST:** Gudomlig komfort, härresande prestanda, hög kvalitet och låg ljudnivå.

**SÄMST:** Massivt prispåslag jämfört med 530e.



## 17. Förslag: Slitna vägar på landsbygden ska rustas upp.

Publicerad 2020-09-24 kl 12:30 text Maria Dahlin.

**Totalt 1,5 miljarder investeras i att reparera och underhålla sträckor utanför städerna.**



**Regeringspartierna har i samarbete** med Centern och Liberalerna lagt ett förslag om att satsa 500 miljoner kronor årligen 2021-2023 på vägunderhåll, med fokus på vägar på landsbygden.

"På landsbygden är vägnätet ofta avgörande för tillgängligheten och därför prioriteras åtgärder i landsbygd," skriver man i ett pressmeddelande.

I en **extra ändringsbudget** för 2020 som [presenterades innan sommaren](#) sköt regeringen till 300 miljoner kronor för att förbättra och underhålla vägnätet framför allt på landsbygden i en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna. Nu tillkommer alltså ännu mer pengar och under en treårsperiod.

**Organisationen M Sveriges** årliga genomgång av landets vägnät visar att nästan 1000 mil av svenska vägarna håller usel kvalitet och att andelen dåliga vägpartier växer mer och mer för varje år.

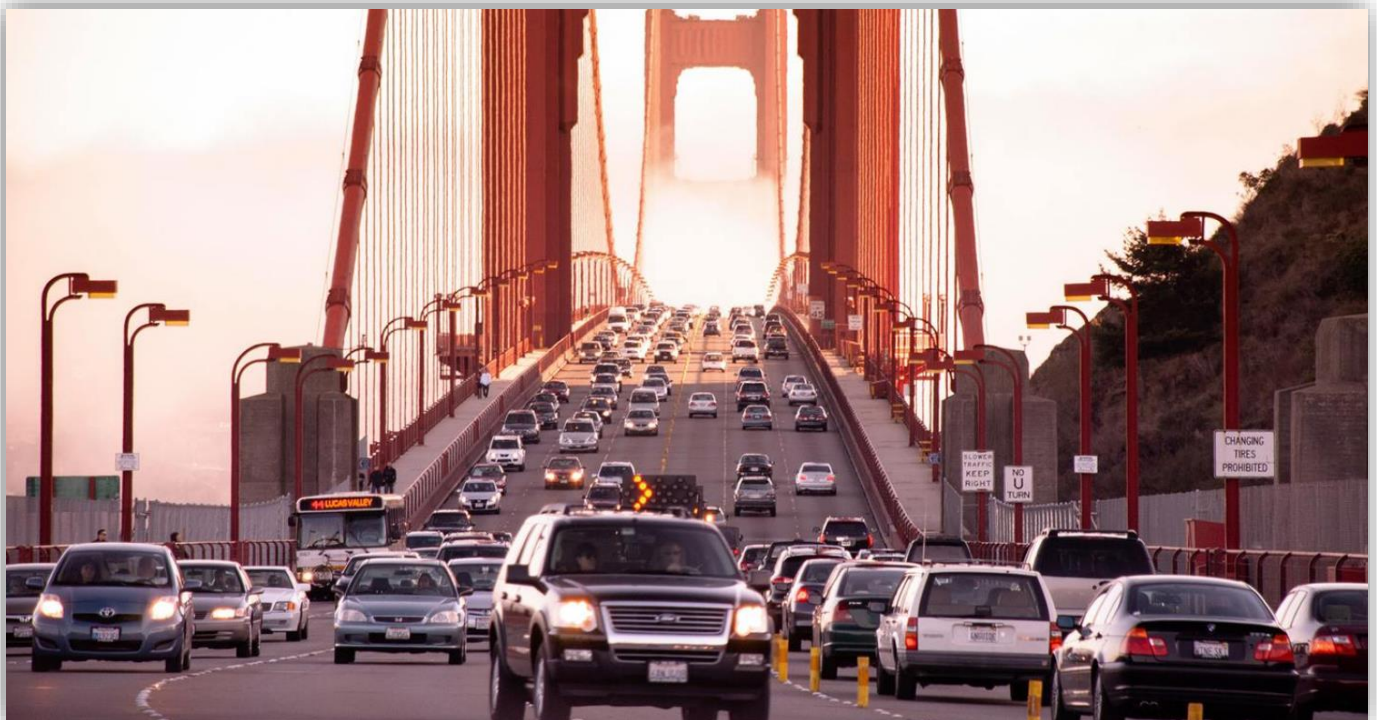


**Maria Dahlin**

## 18. Kalifornien förbjuder bensin- och dieselbilar 2035.

Jan-Erik Berggren, 24 september 2020.

Myndigheter i Kalifornien planerar att stoppa försäljning av nya bilar med förbränningsmotorer senast 2035. Guvernören Gavin Newsom presenterade idén och menade att det även efter det datumet kommer att gå att köra äldre bilar med bensin- och dieselmotorer.



Förslaget från Kalifornien följer en rad liknande förslag. [I Storbritannien diskuteras ett förslag om förbud mot försäljning av nya bilar med bensin- och dieselmotorer, inklusive de som finns i laddhybrider, redan 2030](#). Stora städer som London och Paris planerar ett lokalt förbud i stadskärnorna och ett 20-tal stora städer runt om i världen diskuterar liknande planer.

Anledningen är klimatförändringen som driver på utvecklingen mot fler elbilar och förbud mot bilar som drivs med hjälp av fossila drivmedel.

Kaliforniens guvernör Gavin Newsom presenterade sin plan för ett skifte till elbilar men menade samtidigt att han inte vill ta ifrån människor något utan mer erbjuda en ny möjlighet. Newsom förklarade under presskonferensen att han ser ett förbud som ett "mål" men samtidigt förklarade myndigheter i Kalifornien att om klimatmålen ska uppfyllas så krävs det enbart elbilar efter 2035.

Kalifornien har genom åren varit den stat inom USA som gått hårdast fram vad gäller utsläppsregler för personbilar. Samtidigt svarar Kalifornien för hela elva procent av USA:s hela bilmärknad vilket betyder att de regler som gäller i Kalifornien i praktiken gäller i hela unionen.



Inte oväntat står presidentkandidaterna Donald Trump och Joe Biden på var sin sida i debatten om elbilar. Trump vill förbjuda Kalifornien att ta egna drastiska beslut i frågan medan Biden vill snabba på omställningen till elbilar. Kalifornien och ett dussintals andra stater har också stämt president Trumps administration för att den har försämrat flera av de klimatvänliga förslag som den förra presidenten Barack Obama genomförde.

Om Kalifornien lyckas få igenom ett förbud skulle det minska utsläppen av växthusgaser med 35 procent. I planen ingår också att lastbilar och transportbilar också behöver gå på el senast 2045.

Gavin Newsom förklarade under presskonferensen att det fortfarande ska vara möjligt att äga och köra med äldre bensin- och dieslbilar inom statens gränser, det handlar bara om nybilsförsäljningen.

Newsoms förslag kommer samtidigt som Kalifornien lider av kraftiga bränder, som i sin tur förklaras med klimatförändringen.

Bilbranschen svarade delvis negativt på förslaget då företag som General Motors, Toyota och Volkswagen inte vill ha förbud. Hittills står elbilarna för bara tio procent av försäljningen i USA.



**Jan-Erik Berggren**

## 19. Tjorven i grönkläder.

Publicerad 2020-09-22 kl 15:00, text Fredrik Nyblad.

**Allt gick inte fort i det svenska Flygvapnet! Tjorven, mest känd som postbil hittade också en plats i grön uniform!**



För femte året har Tjorven Café och Museum utanför Kalmar haft sommaröppet och en av årets nyheter på museet var en militärgrön Tjorven.

Möjligen har den ihärdige museigrundaren Jimi Essén skapat ett trovärdighetsproblem för sig själv eftersom han tidigare byggt Tjorven i både polis- och brandkårsutförande. De är fullständigt fejk, men den gröna bilen från 1970 är alldeles äkta! Den var en av tolv som Flygvapnet hade.

Militärtjorven användes bland annat för att samla ihop bromsskärmen till J35 Draken och som vaktbil. Med en särskild släpvagn kunde den användas för att återfylla piloternas syrgasflaska.

Museets bil nyttjades av Flygvapnet fram till 1976. Läs mer om museet på [www.tjorven.nu](http://www.tjorven.nu)

**Läs mer om:**



[Tjorven på engelska](#)

[Historien om Kalmar Verkstadsaktiebolagets Tjorven är vida känd på hemmaplan – i år fyller Sveriges mest kända postbil 50 år. Innan produktionen lades ner fanns dock storslagna planer på export under namnet Kalmar Delivery Van.](#)



### **Tjorven rusar i pris!**

Auktionen av bilarna på Jännaholms bilmuseum är i full gång med avslut den 27 juni. En av bilarna som redan nu attraherat mycket intresse är en Tjorven postbil – många saknar tydligen Postens glansdagar!



### **Ny sorts polisbil i Kalmar!**

Från Kalmar rapporterades den första april om en helt ny satsning inom polisen. "Väldigt bra om vi behöver jaga någon bakåt", kommenterar en företrädare för kåren för Barometern.



### **Tjorven i gott sällskap**

Fredag och en kort P-mäkt inskickad av Fredrik Moheda. Han har en ovanlig bil som hamnat i gott sällskap.

### **Se krockprov med Tjorven!**

Inför introduktionen av Tjorven som brevbärrarbil fick skåpbilen genomgå ett krocktest. Så här i efterhand undrar vi på Klassiker om det inte varit bättre för brevbärarna att bli bitna av hundar än att krocka med Tjorven. 6

### **Superlastbilen från Kalmar!**

Tjorvens okända storebror var Terminal. Ett lastbilsprojekt fullt av friska tekniska lösningar som skulle förändra svensk godshantering i grunden. Det blev bara två prototyper. En lever idag efter mycket slit av frivilliga krafter.



## 20. Fredagsfilm: Robert Kubica på full attack på Nürburgring.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-09-25 kl 15:02.

F1-veteranen Robert Kubica lägger inga fingrar emellan när han rattar en BMW M4 runt Nordslingan.



**FILM:** <https://youtu.be/GwCIEjdzvCk?t=187>

Den numera 35-åriga polacken Robert Kubica har hunnit med mycket inom motorsporten. Många år inom F1 men en seger i bagaget, samt en comeback under förra säsongen efter ett uppehåll på 9 säsonger. Han har dessutom kört i den högsta rallyklassen WRC.

Allt detta på varsin sida av en riktigt otäck krasch år 2011 som håll på att kosta honom armen. Sedan dess kör han utan full funktion i ena handen. **Och köra, det kan han minsann.** Så håll i dig och häng med Robert Kubica och Misha Charoudin i ett varv runt Nordslingan!



Patrik Lundin



21. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 5.



**FILM:** <https://youtu.be/Rjb5Mwuw2i0>

**SLUT**