



Imperial LeBaron 2-door Hardtop (3Y-M) 1973

1. Bonus till staten.
2. Volvo återkallar 366 000 bilar för fel i kylsystemet.
3. Tesla och Volvo vill komma undan "olagliga" strafftullar.
4. Audicief riskerar tio års fängelse.
5. Audi Q5 Sportback – här är nya coupésuven.
6. BMW ska ha fejkat försäljningssiffror.
7. Ford Mustang Mach-E GT kommer till Europa.
8. Honda visar eldrivna SUV e:concept.
9. Qoros nya konceptbil ska attrahera Generation Z.
10. Svenska priser för Audi e-tron S.
11. Duell: Volkswagen ID.3 mot Golf – paradigmskifte!
12. Mercedes först med fastfas-batteri i elbuss.
13. Tyska delstaten investerar i fordonet som byter skepnad.
14. Elbil hälften så dyr att serva som bensinbil.
15. Vässla Bike: Pendlingsrevolution.
16. Polaris och Zero Motorcycles går samman.
17. En avåkning med eftermäle 1946.
18. Morris Minor.
19. Lyssna på V10:an i Shelby Cobra Concept.
20. Volkswagen ID.R sätter ytterligare ett varvrekord.



Krönika

Alrik Söderlind

CHEFREDAKTÖR, AUTO MOTOR & SPORT

1. Bonus till staten.

Publicerad 2020-09-28, 05:50.

Varför är den politiska inriktningen färre bilar, helt oavsett utsläpp och miljöproblem?



En förkrossande majoritet av läsarna på vår hemsida ogillar skarpt regeringens nya förslag kring Bonus-malus och bilbeskattningen.

Vilka är det som har noll koll – läsarna eller regeringen? Snart kommer du veta vad jag tycker och det blir kängor åt alla håll!

I korthet går förslaget ut på att den årliga skatten ökar för alla "normala" bilar med förbränningsmotor. För en Volvo V60 B4 sticker den iväg med dryga 2 000 kronor och landar på över 7 000 per år. Det är dyrt.

Bilar som drar mycket kommer alltså att kosta en bra slant till och vi lär definitivt få se nya köpmönster.

Elbilar får en höjd bonus; 70 000 i stället för 60 000 kronor. Laddhybrider får maximalt 45.000 i bonus och gränsen för att få bonus sänks från 70 till 60 gram.

Privatpersoner kan utnyttja rotavdrag för att installera laddbox och även solceller. Inblandningen av biobränslen ska öka radikalt.

Totalt påstås miljöåtgärderna kosta 5,4 miljarder och i paketet skickas det också en bra slant till tågtrafiken. Målsättningen är att transportsektorns utsläpp ska sänkas med 70 procent till år 2030.

Visst finns det en del foliehattar som tycker att vi borde öka koldioxidutsläppen, men den absoluta majoriteten av Sveriges befolkning skriver säkert under på att lägre utsläpp är bra. Vissa påpekar att Sveriges klimatpåverkan är närmast noll – men det argumentet faller på sin medomänsklighet. Alla måste bidra. Renare luft i stadskärnor och sänkt import av olja kan väl för övrigt ingen vara emot?

Regeringen vill snabba på elektrifieringen, om förslaget klubbas igenom. Startdatumet är satt till den 1 april 2021.

Varför får då förslaget tummen ner av så många?

Min gissning är denna: Beskattningen av bilismen är för hög, det blir för dyrt att köpa ny bil. Och varför ge bort bonusmiljarder till de rikaste? Vad ska de fattiga på landsbygden köra? Och: Tvinga inte mig att köra elbil!

Sanningen är att statskassan trots bonusutbetalningar tjänar pengar på varje såld elbil eftersom inköpspriset är så högt. Moms på en Polestar 2 är 120 000 kronor, för en Volvo V60 T5 är den "bara" 70 000 kronor.

Jag misstänker alltså starkt att stora delar av "satsningarna" är rena rama bonusen för statskassan! Att fattiga inte har råd med elbilar är ett ganska underligt argument. Det är väldigt få fattiga som köper nya bilar och det är snarast så att äldre "fossilbilar" har tappat mer i värde på grund av elbilarnas intåg på begagnatmarknaden. Har man för övrigt 100.000 att lägga på en bil finns det numera bra med begagnade elbilar som bara kostar några få kronor per mil att köra. Bilkostnaderna går ner med elbilar, fram till den dag då man lyckas införa en kilometerskatt för alla bilar.

Att många har svårt att köra elbil eftersom de inte har en egen laddplats är däremot ett stort problem som regeringen måste ta tag i. Satsningen på infrastruktur måste ökas rejält!

Att många inte vill köra elbil är en annan femma och när det gäller sportbilar håller jag med. Men nu är vi inne på lyxproblem där en skatt på låt säga 25 000 för en miljonbil inte drabbar någon fattig.

Så här långt i resonemanget ligger mina sympatier mer hos regeringen än hos de som dissar förslaget.

Men. Varför ska vi subventionera laddhybrider? Svaret är att Volvo säljer många laddhybrider. Skippa bonusen på dessa – den låga skatten gör ändå att de blir billiga som förmanbilar och kommer att sälja bra.

Men. Varför så lång tid från förslag till beslut? Det här kommer att göra bilförsäljningen ännu ryckigare och i värsta fall öka registreringen av förbränningsmotorbilar när folk ska "passa på innan skatten höjs". Kanske inväntar några sitt elbilsköp för högre bonus?

Men. Varför höjde man inte elbilsbonusen mer, till låt säga 90 000 kronor? Då skulle fler få råd.

Men. Varför är den politiska inriktningen färre bilar, helt oavsett utsläpp och miljöproblem?

Men. Varför diskuteras aldrig överbeskattningen av bilismen?

Men. Vi riskerar en ökad import av äldre bilar och att exporten av rena nyare bilar ökar ytterligare. I detta paket behövs verkligen ett bra recept för att få slut på utflödet av elektrifierade bilar. Det tidigare förslaget att första ägaren skulle vara ansvarig under fem år var det mest korkade jag läst.

Gärna snabb omställning, men det saknas morötter, hämta inspiration från Norge där bilägarna gillar förändringen.



2. Volvo återkallar 366 000 bilar för fel i kylsystemet.

Publicerad 2020-09-28 kl 20:21

text Erik Söderholm

Felet kan i värsta fall leda till brand – nu kallas bilarna tillbaka till verkstaden för åtgärd.



Volvo har gått ut med flera stora återkallelser den senaste tiden.

Förra sommaren tvingades en halv miljon bilar tillbaka till verkstaden på grund av ett [insugsrör som kunde smälta](#). I år har bland annat 87 000 exemplar av XC60 återkallats på grund av att [vindrutetorkaren kan lossna](#), och under sommaren kom även besked om Volvos [största återkallelse någonsin](#) som berörde 2,2 miljoner bilar.

Nu uppger Volvo för Vi Bilägare att ännu en återkallelse är på gång. Den här gången berörs 366 000 bilar globalt varav 66 000 i Sverige.

Det är inga nya Volvomodeller som berörs utan enbart modeller som inte längre produceras. Återkallelsen gäller V40, V40 Cross Country, S60, S60 Cross Country, V60, V60 Cross Country, XC60, V70, XC70 och S80 med 2-liters fyrcylindriga dieselmotorer av årsmodellerna 2014–2017.

Volvo kallar detta för en "förebyggande åtgärd" som tas efter att företagets egna undersökningar "påvisat problem med motorns kylsystem".

"Volvo Cars kompromissar aldrig med säkerheten och gör återkallelsen för att undvika eventuella framtida problem. Alla påverkade modeller är baserade på förra generationers EUCD- och C1 MCA-plattformar och återkallelsen gäller inga nuvarande modeller", skriver Volvo i ett uttalande till Vi Bilägare.

Volvos undersökningar ska ha visat att överflödigt luft i sällsynta fall kan hamna i kylsystemet om det behöver fyllas på.

”Det kan då leda till otillräcklig kylning, vilket under vissa sällsynta omständigheter kan resultera i överhettning, skadade motorkomponenter och i värsta fall brand i motorutrymmet”, skriver Volvo.

Bilägarna ska kontaktas av Volvo och uppmanas att boka en verkstads tid. Bilarna får en ny slang i kylsystemet som minskar luftmängden och ska minska risken för den här typen av problem.

Majoriteten av bilarna som omfattas har blivit åtgärdade under hösten, enligt Volvo.

Volvomodellerna som omfattas

- V40
- V40 Cross Country
- S60
- S60 Cross Country
- V60
- V60 Cross Country
- XC60
- V70
- XC70
- S80

Enbart bilar med med 2-liters fyrcylindriga dieselmotorer av årsmodellerna 2014–2017 omfattas.



Erik Söderholm

Relaterad artikel:



[Bilmodellerna som återkallas mest – Volvo i bottenligan](#)

[Här är modellerna där tillverkarna tabbat sig mest. En dyr premiumbil är ingen garanti för ett felfritt bilägnande.](#)

3. Tesla och Volvo vill komma undan ”olagliga” strafftullar.

Publicerad 2020-09-28 kl 14:31, text Erik Söderholm.

Elon Musk kräver att avgifterna betalas tillbaka – med ränta.



Flera stora biltillverkare drar president Trumps administration inför rätta på grund av de höga strafftullar som läggs på vissa produkter som importeras från Kina till USA.

”Straffskatten” är på 25 procent och står därmed för enorma kostnader för biltillverkarna. Det är Tesla, Volvo, Ford och Mercedes som stämmer USA:s handelsrepresentant Robert Lighthizer för att försöka komma undan strafftullarna.

Teslachefen Elon Musk har kallat dem ”olagliga, godtyckliga och nyckfulla”. Tesla drabbas av strafftullarna på exempelvis processorer och skärmar som används i Model 3 och importeras från Kina, och Elon Musk kräver att avgifterna betalas tillbaka med ränta.



Erik Söderholm

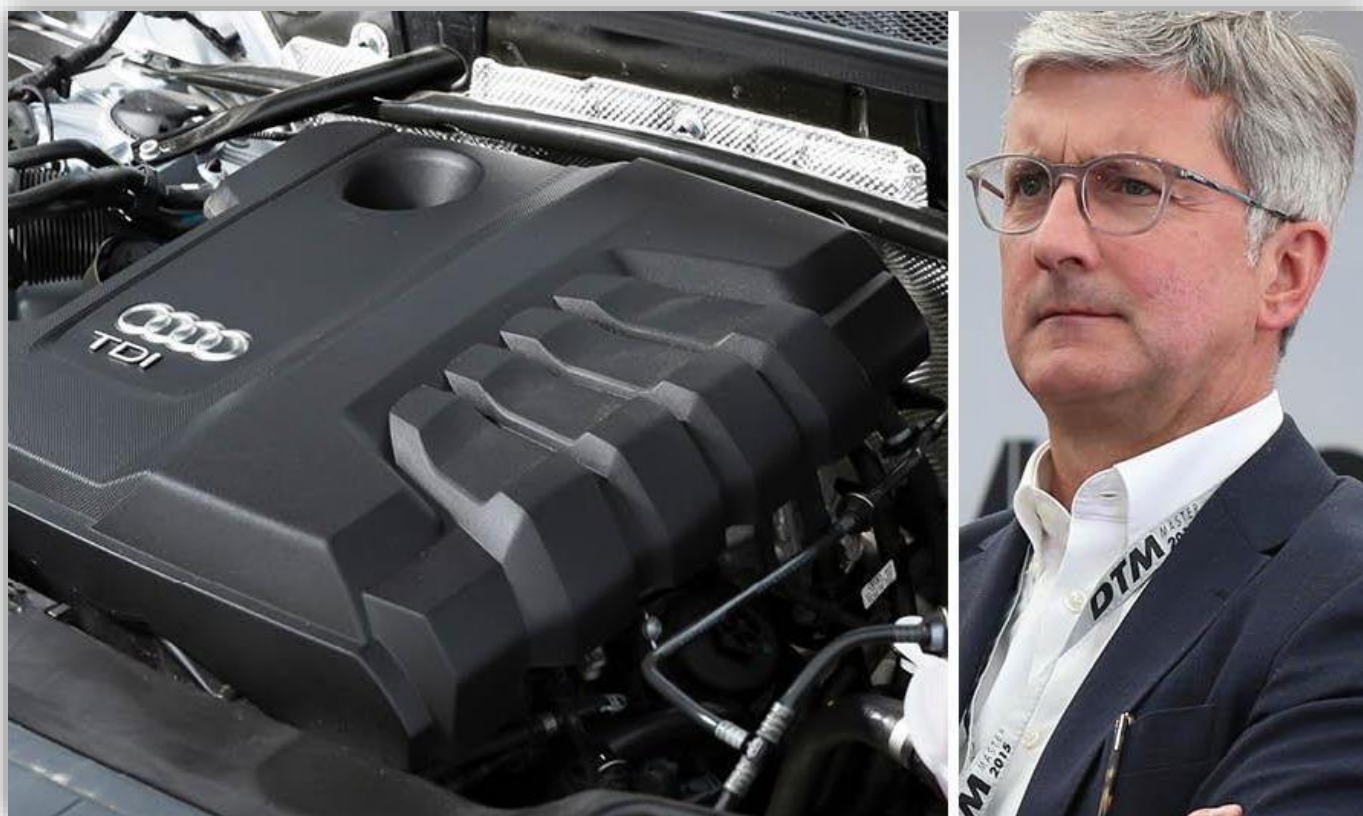
Relaterad artikel:

[Trump tvingar General Motors att bygga respiratorer
Tar till lagstiftning för produktion i krigstid.](#)

4. Nu börjar rättegången – Audichef riskerar tio års fängelse.

Publicerad 2020-09-28 kl 11:02, text Erik Söderholm.

Hittills har inga högre chefer ställts inför rätta i Tyskland efter dieselgate men nu är det dags.



Den tidigare chefen för Audi, Rupert Stadler, står inför rätta i Tyskland och misstänks ha känt till VW-koncernens dieselfusk innan det avslöjades.

Rupert Stadlers rättegång börjar nu i veckan och han ställs inför rätta tillsammans med tre kollegor – en av dem är Porsches tidigare utvecklingschef för motorer, Wolfgang Hatz. Rupert Stadler anklagas för bedrägeri, falsk marknadsföring och urkundsförfalskning. Han ska heller inte ha stoppat försäljningen av de Audi- och VW-modeller som omfattades av fusket när han fick veta om det, enligt åklagaren.

Hittills har inga högre chefer ställts inför rätta i Tyskland efter dieselgate, men nu är det alltså dags. Även Martin Winterkorn, som avgick som chef för Volkswagen strax efter dieselfusket blev känt, ska [ställas inför rätta](#).

Rättegången är extremt omfattande och beräknas inte vara klar förrän om två år. Om Rupert Stadler döms riskerar han upp till tio års fängelse.

Rupert Stadler nekar till anklagelserna och säger sig inte ha haft kännedom om dieselfusket. Den tidigare Audichefen satt häktad i flera månader för att han inte skulle kunna påverka vittnen i rättegången.

Läs också: [VW-chefen tvingades avgå – nu åtalas han för bedrägeri](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Dom i dag: Volkswagen tvingas betala ersättning till bilägare](#)
[Men svenska ägare förblir lottlösa: "Har inte har lidit ekonomisk skada."](#)



[Volkswagen förlorar ännu ett rättsfall om dieselgate](#)
[Kan tvingas betala miljardbelopp i ersättning.](#)

5. Premiär för Audi Q5 Sportback – här är nya coupésuven.

Publicerad 2020-09-28 kl 11:16.

Text Erik Söderholm.

Audi lanserar en ny coupéversion av populära suven Q5.



Under sommaren visade Audi upp en [ansiktslyft version av suven Q5](#), som konkurrerar mot bland andra Volvo XC60 och BMW X3.

I helgen blev även Audi Q5 Sportback officiell, en tuffare coupéversion med slank taklinje för att ge ett smidigare intryck.

Audi Q5 Sportback blir tekniskt sett lik "vanliga" Q5, med några mindre förändringar. Den största skillnaden är förstas bakpartiet som fokuserar mer på design och utseende än på att erbjuda största möjliga bagageutrymme. Utrymmet i bagaget minskar med 40 liter jämfört med Q5.

Coupésuvar är ett segment som växer kraftigt och det är inte så konstigt att Audi Q5 nu kommer med "coupékaross". Även BMW, Mercedes och flera andra märken erbjuder konkurrenter i samma klass.

Sportfjädring

Audi Q5 Sportback ska – som namnet antyder – upplevas som sportigare än vanliga Q5 och får därför en något annorlunda front med egen grilldesign hämtad från S-modellerna. Som tillval finns 21-tumsfälgar som är exklusiva för Q5 Sportback. Bilen har sportfjädring som standard.

De nya bakljusen har så kallad OLED-teknik och kan lysa upp kraftigt om bilen bakom kommer för nära.



Coupéversionen av Q5 kommer med både fyr- och sexcylindrig dieselmotor samt flera fyrcylindriga bensinalternativ. Några av modellerna har mildhybridteknik och senare kommer modellen också som laddhybrid. Framhjulsdrift är standard på instegsmodellen medan övriga modeller får fyrhjulsdrift.

Audi Q5 Sportback byggs i Mexiko och säljstarten är planerad till december. De första leveranserna beräknas till sommaren 2021.



Relaterade artiklar

[Audi Q5 uppdateras – här är tekniknyheterna](#)

[Audi Q5 facelift officiell – uppdaterade suv-modellen avtäckt](#)
[Två laddhybrider på ingång, men först ut är en dieselmotor.](#)

6. Nya anklagelsen: BMW ska ha fejkat försäljningsciffror.

Publicerad 2020-09-28 kl 8:48

Text Erik Söderholm.

Uppblåsta sällsiffror gör att BMW nu tvingas betala 165 miljoner i en uppgörelse.

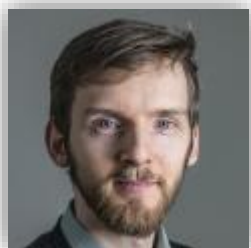


BMW har gått med på en förlikning och tvingas betala 165 miljoner kronor för att ha blåst upp försäljningsciffrorna i USA.

Enligt anklagelserna har BMW rapporterat felaktiga siffror för hur många bilar som sålts på den amerikanska marknaden mellan 2015 och 2019. Det ska ha gjort att BMW snabbare nådde de interna försäljningsmålen och därmed hade lättare att locka till sig investerare.

”De har publikt sett haft en ledande försäljningsposition jämfört med andra premiumbiltillverkare”, står det i anklagelserna. Det ska ha funnits en så kallad ”bank” med osålda bilar som BMW använt vid tillfällena när tillverkaren haft svårt att nå målen, och BMW ska ha betalat återförsäljare för att felaktigt rapportera bilar som lånebilar eller demobilar.

”Det finns ingen anklagelse om att BMW gjort fel avsiktligt”, skriver tillverkaren i ett uttalande. BMW ska ”fortsätta fokusera på noggranna och konsekventa försäljningsrapporter”.



Erik Söderholm

Läs mer om:



[Premiär för BMW M3 och M4 – här är de svenska priserna](#)

[BMW har visat upp nya M3 och M4 – och de kommer även i ett ännu snabbare utförande.](#)



[BMW M3 och M4 avslöjade – här är nya prestandamodellerna](#)

[De första bilderna på BMW:s snabba M3 och M4 har dykt upp på nätet.](#)



[BMW:s nya elbilsatsning: ”Det är vi som sätter standarden”](#)

[Men utvecklingschefen erkänner också att Tesla är en ”seriös konkurrent”.](#)



[BMW:s nya teknik kan ”känna av” vägen framför bilen](#)

[Men exakt vad uppgifterna ska användas till är inte helt klart.](#)



[BMW 128ti ska ge mer körglädje för pengarna](#)

[Men köparna får hålla tillgodo med framhjulsdraft och automatlåda.](#)



[BMW:s modellplaner avslöjade – flera nya elbilar på ingång](#)

[BMW ska utveckla både elbilsversioner och laddhybrider av samtliga modeller.](#)

7. Ford Mustang Mach-E GT kommer till Europa – så snabb blir prestandasuvnen.

Publicerad 2020-09-29 kl 9:35, text Erik Söderholm.

Ford ska sälja flera versioner av den nya elsuven Mustang Mach-E i Sverige, men först nu kommer uppgifter om den starkaste och snabbaste versionen som heter Mustang Mach-E GT.



Fords utmanare till bland andra Tesla Model Y, Volkswagen ID 4 och Skoda Enyaq kommer i en prestandaversion med 458 hästkrafter, 830 Nm och fyrhjulsdraft. Dessutom höjs toppfartsspärren från 180 till 200 km/tim.

Batteripaketet är på 88 kWh och enligt Fords preliminära siffror ska bilen ha en räckvidd på 50 mil enligt WLTP-körcykeln. För den som inte väljer prestandaversionen av Mustang Mach-E kommer även flera andra versioner och längst räckvidd har modellen med bakhjulsdraft och stort batteri – den tar sig 61 mil på en laddning.

Ford Mustang Mach-E GT tar sig till 100 km/tim på 3,7 sekunder. Modellen får röda bromsok, särskilda 20-tumsfälgar och adaptivt chassi som standard, och ska börja levereras mot slutet av 2021.

Priserna är ännu inte officiella.

Relaterade artiklar:

[Ford Mustang Mach-E kan uppdatera mjukvaran på två minuter](#)

[Fords elsuva kan få buggfixar och nya funktioner på två minuter.](#)

[Ford Mustang Mach-E blir försenad – kommer 2021](#)

[Du som väntar på Fords nya eldrivna Mustangsuva verkar få vänta lite till.](#)

Feber

8. Honda visar eldrivna SUV e:concept.

AV BOBBY GREEN 2020-09-28 KL 14:00.

Tillverkarens första elbil som lanseras i Kina.



Nästa elbil från Honda är den här modellen med det finurliga namnet SUV e:concept. Det är som sagt ett koncept och när den väl lanseras kommer det att bli Hondas första elbil i Kina. Tyvärr får vi inte se några bilder från insidan, inte får vi någon information kring vad som döljer sig under skalet heller.

Om den här kommer att spinna vidare till något eldrivet vi kommer få ta del av här återstår att se.





9. Qoros nya konceptbil ska attrahera Generation Z.

AV BOBBY GREEN 2020-09-29 KL 12:40.

Har vindruta som kan fungera som skärm.



FILM: <https://youtu.be/lxWn9WJn16o>

Vi har tidigare skrivit om den kinesiska biltillverkaren Qoros och deras samarbete med Koenigsegg. På mässan i Kina visar man nu upp konceptbilen Milestone Concept som är en stor eldriven sedan med väldigt futuristisk design. Med denna vill man locka till sig Generation Z och det ska man alltså bland annat göra genom skjutdörrar som aktiveras med en gest. Bilen mäter fem meter på längden, två på bredden och är 1,4 meter hög.

Tyvärr får vi inte reda på så värst mycket kring bilen. Den ska gå att köra autonomt och när man väl gör det kan de som är i bilen istället chilla och titta på vindrutan som man kan projicera videoklipp och liknande på.

[Koenigsegg och Qoros elbil har 870 hästar
0-100 km/h på under 2,7, räckvidd på 48 mil](#)

[Qoros får kamaxellös motor utvecklad av Koenigsegg
Har ventiler som styrs av tryckluft](#)

[Kinesiska Qoros visar lite av sin första bil
Får världspremiär i Genève](#)

10. Svenska priser för Audi e-tron S – så mycket kostar nya sportsuven.

Publicerad 2020-09-28 7:12, text Erik Söderholm.

Audi har lanserat nya sportversioner av e-tron och e-tron Sportback. Merpriset är nästan 200 000 kronor.



Audis första modell i den nya elbilssatsningen är suven e-tron, som blivit ganska populär i Sverige – nästan 2 100 exemplar har registrerats och modellen vann även [Vi Bilägares test mot tre eldrivna konkurrenter](#).

Nu börjar Audi sälja en snabbare prestandaversion av e-tron och coupévarianten e-tron Sportback.

De nya modellerna heter "S" i efternamn och ska bjuda på en hel del förbättringar när det gäller chassi och köregenskaper. Båda modellerna har tre elmotorer – en på framaxeln och två på bakaxeln – och det finns även så kallad aktiv och helt variabel momentfördelning på bakaxeln ("torque vectoring" på engelska) vilket innebär att systemet kan fördela ut kraften till det bakhjul som har bäst fäste för säkrare och roligare köregenskaper framför allt i kurvor.

"Känslan är mer bakhjulsbetonad och sportigare till sin karaktär", skriver Audi i ett pressmeddelande, och lägger till att S-modellerna även har progressiv styrning, anpassat chassi, adaptiv sportluftfjädring, 20-tumshjul, svartlackerade bromsok, större luftintag, diffusor bak, breddade hjulhus samt backspegelhus i aluminium.

Audi e-tron S och e-tron Sportback S har ett så kallat "boostläge" som tillåter upp till 496 hästkrafter och 973 Nm under åtta sekunder. 0–100 km/tim går på 4,5 sekunder och toppfarten begränsas till 210 km/tim.

Batteriet på 95 kWh (varav 86 kWh är användbart, resten används som buffert) och ger en räckvidd på 36 mil i WLTP-körcykeln. "Vanliga" Audi e-tron 55 quattro kommer som längst 43,6 mil på en laddning och e-tron Sportback 55 quattro kommer 44,5 mil.

Audi e-tron S kostar från 1.100.000 kronor och Audi e-tron Sportback S går loss på 1.128.000 kronor. Merpriset jämfört med e-tron 55 quattro och e-tron Sportback 55 quattro är 198 500 kronor.

Lanseringen i Europa sker under hösten 2020.



11. Duell: Volkswagen ID.3 mot Golf – paradigmskifte!

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-09-28, 05:55, uppdaterad 2020-09-28, 09:26.

Det stundar nya tider hos Volkswagen. Golf har varit trotjänaren sedan 1974. Kan nya och hippa ID.3 överta tronen som märkets bil för folket?



Tronskifte hos Volkswagen?

Kan nya ID.3 ta över den roll som Golf förvaltat så väl i över 40 år?

Volkswagen ID.3 – 3 som i Volkswagens tredje paradigm. Tredje generationens bil för folket efter "Bubblan" och Golf. Det är så Volkswagen beskriver ID.3. Den ska bli den första elfolkbilen och vara precis perfekt avvägd för att kunna blidka så många köpare som möjligt. Rätt pris, rätt design, rätt karisma och, inte minst, vara rätt i tiden.

När Volkswagen Golf gjorde entré 1974 var det nog ingen, förutom möjligtvis någon galen visionär på kontoret i Wolfsburg, som trodde att den 46 år och åtta modellgenerationer senare skulle vara den braksuccé som den faktiskt fortfarande är. Men Golf hade från start just rätt pris, rätt design, rätt karisma och den var otroligt rätt i tiden. Inte bara helrätt 1974, utan också idag.

Fram till 2024 ska Volkswagengruppen plöja ned 33 miljarder euro i elbilsutveckling – 11 miljarder euro av dessa är öronmärkta för bilmärket Volkswagen. Det satsas alltså otroligt stort och för att kalkylen ska gå ihop hänger det naturligtvis på att volymbilen, folk-elbilen, ID.3 säljer bra.

När biltillverkare lanserar nya bilar finns ofta den glasklara fienden hos något annat märke. Bilvärlden kryllar av sådana fajter. Exempelvis BMW 3-serie och Mercedes C-klass. Eller Volvo V90 mot Audi A6.

Det intressanta den här gången är Volkswagen har byggt en bil vars största fiende om möjligt kommer från de egna leden. Om ID.3 visar sig vara bättre än Golf är så oerhört mycket vunnet. Praktiskt taget hela världen kryllar av människor som kört Golf i hela sitt liv. Om Volkswagen kan få över många av dessa till ID.3 samtidigt som man lockar till sig nya köpare får de anledning att skåla i bubbel nere i Wolfsburg.

Men det ska göras också, vilket alltid är lättare sagt än gjort. När det nu finns ID.3:or på svensk mark var det naturligtvis ett måste att duellera en av dem mot dess läromästare, mentor, syskon och konkurrent. Häng med på en kamp över tio ronder mellan Volkswagen ID.3 och Volkswagen Golf!



*Att se en ID.3 och en Golf samtidigt blir nog ganska vanligt inom en rätt snar framtid.
En poserande webbredaktör mellan dessa två desto mer sällsynt.*

ROND 1. KVALITETSKÄNSLA:

Det blir en tuff start för ID.3. När man hoppar in i den märks det att det mesta av pengarna har hamnat under golvet och på bakaxeln. Känslan är att man gjort vad man kunnat med pengarna som blev kvar efter all batteri- och elmotorutveckling. Känslan är påtagligt plastig. Golfen upplevs mer robust från förarsätet.

Det är kontaktytorna i ID.3 som sladdar. Ställen man ofta rör med händerna; dörrhandtagen, växelväljaren, elhissarna – allt det är mer gediget i Golf. Vad detta spelar för roll och hur mycket man störs av den plastigheten är naturligtvis individuellt. Åsikterna på redaktionen går isär, men att den upplevda kvaliteten är högre i Golf än i ID.3 är vi ense om.

Alla andra "kvalitetsmarkörer" – dörrklang, tyngd i dörrar, materialval i bagageutrymmet, sätesklädsel är på samma nivå som hos Golf. Faktum är att dörrklangen faktisk är något mer solid i ID.3 men det räcker inte för att ta hem ronden. **1-0 till Golf.**



Bagageutrymmet i ID.3 (vänstra bilden) rymmer 385 liter. Golfen rymmer 381.

ROND 2. KOMFORT:

Det blir upprättelse direkt för den eldrivna nykomlingen. Det beror inte på att sittkomforten är överlägsen den i Golf, eller ens fjädringskomforten. Om något drar gamlingen det längsta strået i just det avseendet. Men bullernivån är bättre hos ID.3 som faktiskt är riktigt tyst i kupén – mycket bra!

Trumfkortet hos ID.3 är givetvis den elektriska drivlinan som förutom tyst gång bjuder in till avslappnad och behaglig körning. Gasresponsen är emellertid inte sylvass trots eldriften, vilket förmodligen är avsiktligt. Det är toppen under normal körning. (Men en nackdel vid mer sportig körning, vilket vi återkommer till.)

Det finns en enkelhet i framdrivningen hos ID.3 som Golf saknar. eTSI-drivlinan är inte i närheten av att vara lika effektiv och det gör att körningen inte blir lika avspänd som hos ID.3, mildhybridridriften till trots. **1–1.**

ROND 3. BAGAGEUTRYMME:

Bagageronden hade kunnat bli en promenadseger för ID.3. Ingen förbränningsmotor under "motorhuven" brukar betyda extra förvaring. Men icke i ID.3, och där uteblir jordskredssegern. Det är faktiskt inte godkänt att det inte ens finns förvaring för laddsladdar under huven.

Det som finns för det ändamålet är ett utrymme under golvet i skuffen. Med en fullpackad bil blir det jobbigt att lasta ur bagage för att komma åt laddsladdarna under golvet. Detta problem hade VW enkelt kunnat lösa med en mer lättillgänglig placering – exempelvis med en liten frunk.

I liter räknat är bagageutrymmet i ID.3 större, men endast med fyra ynka liter – 385 liter mot Golfs 381. Med baksätet fällt sväljer ID.3 1 267 liter och Golf 1 237. På papperet en knapp men klar seger för ID.3. Golf är emellertid lättare att lasta eftersom den saknar den kant från ryggstödet som uppstår i ID.3 när baksätet fällts. Det kan vara mer värt än 30 extraliter, när man ska skjuta in långa tunga föremål. Det "vanliga" bageutrymmet används dock betydligt mer frekvent och siffrorna talar sitt tydliga språk. **Bagageutrymmesronden går till ID.3, som leder med 2–1.**

ROND 4. KÖREGENSKAPER:

ID.3 har ett välavstämt och ganska stramt chassi. Den bjuder inte på speciellt mycket oväntade eller överdrivna rörelser, inte ens när vägen kränger och svänger. En starkt bidragande orsak till det är att en stor del av bilens vikt i form av batteriet är placerat under golvet.



Golfen sportar kulören Lime Yellow Metallic, och ID.3 Makena Turquoise.

Det ger en låg tyngdpunkt vilket alltid är eftersträvansvärt. Det tillsammans med den mycket fina balansen gör att ID.3 är en mycket trevlig bil att köra, framför allt på landsväg och i stan. Motorvägskörning är heller inga problem.

Golf är desto mjukare i alla avseenden. Chassit rör sig betydligt mer än hos ID.3, men detta behöver nödvändigtvis inte vara av ondo. Allt sker hela tiden förutsägbart och att köra Golf är precis så odramatiskt som det låter. Den är väldigt samlad och bjuder på få överraskningar och det är både en trygghet och en styrka.

Båda bilarna känns hemma i stadsmiljö men ID.3 är snäppet smidigare. Det beror inte på att den är kortare än Golf (även om känslan när man ser bilarna utifrån är tvärtom), utan på att de korta överhängen fram och bak gör att man hela kan kryssa runt med en tydligt känsla av var bilen börjar och slutar och vändcirkeln är mycket snävare. Det är väldigt skönt när man ska parkera. **3-1 till ID.3.**



ROND 5. KÖRGLÄDJE:

ID.3 är snabbare, starkare och bakhjulsdriven samt 425 kilo tyngre. Men nej, det betyder inte att den känns tung. Instyrningen är visserligen smått understyrd men den rinner inte ut på samma sätt som Golfen gör när man fläskar på lite i kurvorna.

Det hade dock varit trevligt om ID.3 hade känts lite mer bakhjulsdriven än vad den faktiskt gör. Nu märks det egentligen bara genom att den har ett bra grepp på bakhjulen vid acceleration ut ur böjarna.

Lite mer feedback från styrningen hade också varit välkommet från båda bilarna. Jag lovade ju att återkomma till den inte helt sylvassa gasresponsen.

Det är synd att Volkswagen mappat ID.3 så att responsen från gaspedalen är relativt långsam. I alla fall jämfört med andra elbilar. Känslan är faktiskt ganska förbränningsmotorlik i det att effekten verkar byggas upp med motorvarvet. Jag köper att bilen betar sig så i normalt körläge, men i sportläget hade det varit skoj med ett bättre svar på gasen.

Jämfört med Golf är dock ID.3 väldigt mycket vassare. Det märks att gamlingen har ett tydligare komfortfokus. Med det sagt är ID.3 en pigg och välbalanserad bil som piper iväg raskt när man stoppar pjäxan i pannrummet. **4–1 ID.3.**



Försiktigt futuristisk. Lekfull men funktionell design. Härligt med mugghållare långt fram så att man inte behöver vara Harry Houdini för att plocka upp och ställa tillbaka sin dryck i hållaren.

ROND 6. FÖRARMILJÖ:

Trygg och hemtam. Så kan man beskriva interiören hos Golf som absolut inte gör någon besviken. De flesta reglage sitter där de brukar och man löper ingen större risk att tappa bort sig förutom att volymratten ersatts av en svajpmekanik. Men det är samma visa hos ID.3 så det hade varit orättvis att straffa Golf på den punkten.

Hos ID.3 har Volkswagen varit tvungna att sätta en ny standard för ID-familjen. Det är en rymligare känsla i ID.3, och man känner sig mer inkapslad i Golf. Vad man föredrar är såklart individuellt. Den grafiska profilen och formgivningen i ID.3 är mycket mer lekfull än hos Golf, som är mycket seriös i sin framtoning. ID.3 är lite barnslig på ett återhållsamt sätt. Inte så "over the top" teslabarnslig med pruttkudde och datorspel – men ändå härligt uppfriskande för att komma från Tyskland.

En kul detalj är att instrumentklustret med växelväljaren sitter monterad på rattstängens och följer med när man justerar ratten. ID.3 har armstöd monterade i stolryggen medan Golf har ett klassiskt mittarmstöd. Smaksak vad man gillar. Summa summarum: Golf tar hem förarmiljöronden. **Reducerat till 4–2.**



Konservativ men modern. Det enda man kan klaga på är avsaknaden av fysisk volymknapp. Men det har å andra sidan inte ID.3 heller. Inte bra.

ROND 7. KUPÉUTRYMMEN:

Kupén i ID.3 upplevs rymligare än den hos Golf vilket är en illusion eftersom ID.3 är mindre på alla håll och kanter, förutom på bredden i baksätet. Eftersom ID.3 inte behöver någon kardantunnel är golvet i baksätet platt vilket också bidrar till den luftiga känslan. Soffan bak är högt monterad vilket gör att man sitter högre upp i förhållande till sidorutan, än man gör i Golf.

Baksätet är bra i båda bilarna och 186 centimeter webbredaktör sitter som synes obehindrat bakom sig själv. Sittpositionen i ID.3 är aningen mer upprätt vilket kommer att ta ut sin rätt under en längre resa. Sätet i Golf är dessutom mjukare stoppat och lårstödet är bättre. Samtidigt är det trängre för fötterna i Golf, men det är egentligen bara ett problem om man sitter tre personer i baksätet. Illusionen om kupéutrymme till trots – rondens vinnare är Golf som närmar sig. **Men ID.3 leder fortfarande med 4–3.**



Lite upprätt sittställning i ID.3 (t.v.) men gott om rymd, luftigt.

ROND 8. EKONOMI:

För att kunna bli en folkelbil ingår det såklart att bilen ska vara ekonomiskt tillgänglig för den stora massan, för folket. Volkswagen känner naturligtvis till detta och vet också att långt ifrån alla kan eller vill köpa en bil för flera hundratusen kronor.

Man satsar därför stort på privatleasing av ID.3, precis som man gör med Golf. Men vilken är egentligen den förmånligaste privatleasingdealen dessa två modeller emellan.

Vi har räknat på det billigaste alternativet för ID.3 Life 58 kWh och Golf eTSI – ingen extrautrustning förutom vinterhjul. Försäkringen är Volkswagens egen privatleasingförsäkring för en 30-årig man boende i Stockholmsområdet. Service ingår i privatleasingpriset till båda bilarna. Det gör att ID.3 börjar på 4 543 kr/mån och Golf eTSI 150 på 3 729 kr/mån.

Eftersom vi inte testat ID.3 ännu räknar vi på WLTP-förbrukningen som är 15,7 kWh per 100 km. När vi testade Golf eTSI 150 uppmätte vi en lägre förbrukning än WLTP och har räknat på på vår testförbrukning på 5,9 l/100 km.

Privatleasingkostnad

	ID.3 Life	Golf eTSI 150
Grundkostnad	4 543 kr/mån	3 729 kr/mån
Skatt	360 kr/år	3 558 kr/år
Försäkring (man 30 år, Stockholm)	553 kr/mån	444 kr/mån
Bränsle	2 355 kr/år	8 248 kr/år
Total kostnad över 3 år	5 322 kr/mån	5 156 kr/mån

(EDIT) Försäkring är räknat två gånger för båda bilar. Först inlagd i grundkostnad och sedan räknad igen. Slarvfel. Rätt månadskostnad skall vara: ID.3 – 4.769 kr. Golf – 4.712 kr.

Elpriset vi räknat på för hemmaladdning är riktpriiset 1,50 kr/kWh. Vad som blir den faktiska kostnaden för just dig beror på ditt elavtal, var du bor och årstid om du har ett rörligt elavtal.

Bensinpriset vi räknat på är priset för 95 oktan vid en bemannad station den 13 september 2020 – 13,98 kr/liter.

Det blir jämnt, mycket jämnt. Det som ID.3 förlorar i en högre grundkostnad tar den (nästan) igen med en lägre fordonsskatt och en lägre bränslekostnad. Golf är fortfarande ganska mycket billigare i grundkostnad och billigare att försäkra. Till syvende och sist skiljer det inte mer än 166 kr per månad mellan bilarna. Att det är en så liten skillnad får en del att faktiskt välja elbilen. Men siffrorna visar ingen pardon. Golf vinner ronden. **Utjämnat till 4–4.**

ROND 9. DRAGKROK:

Dragkrok är ett av svenskens favorittillval. Därför är det beklagligt att ID.3 inte går att få med en klassisk dragkrok. Vad som dock går att montera bak på ID.3 är en cykelhållare som klarar en lastvikt på upp till 55 kilo. Enligt Volkswagen saknas dragkroken för att utesluta risken att överhätta motor och batteri. Takräcke kan man inte heller ha, vilket kanske är ännu mer beklagligt?

Hos Golf är det inga krusiduller. Dragkrok finns att välja till med en maximal dragvikt på 1 500 kilo. **Ronden går till Golf som nu har vänt till 5–4.**



Volkswagen ID.3 på omkörning! Kan rutinen hos Golf hålla nykomlingen stängen?

ROND 10. HABEGÄR:

Denna rond hade också kunnat döpas till dragningkraft. Till en viss del går det att räkna sig fram till vilken bil man ska välja, man spaltar upp för sig själv vad som är viktigt och räknar fram den billigaste bilen – klart!

Men för de allra flesta finns det ytterligare en dimension som det inte finns en matematisk formel för. Inget Excelark kan berätta för dig vilken bil som ger mest habegär. Det är precis den avvägningen som mina kollegor Alrik och Peder försöker göra i vår Youtube-serie Förnuft & Känsla.

ID.3 har en modern och funky design, på ett sparsmakat sätt. Den är välavvägd designmässigt för att, å ena sidan, se så pass ny och modern ut att nya kunder kan få upp ögonen för den. Och å andra sidan ska den inte skrämman bort en konservativ köpare som kanske kört Golf en stor del av sitt liv. Intressant nog är Golf också i stort sett helt ny. Den åttonde generationen är fortfarande ganska ovanlig på vägarna eftersom Covid 19 försenat leveranserna. Att den är ny men ser ut på ungefär samma sätt som en Golf alltid har gjort kan vara bara både en för- och en nackdel.

En snabb gallup på redaktionen talar sitt tydliga språk. ID.3 ger de flesta av oss mest ha-begär. Så helt utan matematik och Excel – ronden går till ID.3. **5-5.**



SUMMERING.

Grundfrågeställningen var: Har ID.3 vad som krävs för att kunna ta Volkswagen in i ett tredje paradig? Svaret är att ja, det har den. Att hålla jämna steg med och i många fall till och med vara bättre än sin anfader och riktmärket Golf är imponerade. Det var nödvändigt. Men det är också nu som det riktigt svåra börjar. ID.3 är den första bilen på en helt ny plattform och under hela våren kom det rapporter om att ID.3 hade stora problem med mjukvaran. Risken är att ID.3 kommer att dras med en hel del barnsjukdomar.

Det är ju lite skrattretande att duellen slutar oavgjort. En aning trist. Det hade varit uppfriskande om ID.3 verkligen hade sopat banan med storebror Golf. Och det hade varit alarmerande om Golf hade skåpat ut den modell som ska vara Volkswagens framtida sedelpress.

Men alla har sina egna kähästar och vad som är viktigt för någon kan vara totalt ovidkommande för en annan. Det innebär att det för somliga kanske blev en jordskredsseger för antingen ID. 3 eller Golf.

Kanske var detta det ultimata utfallet. Att ID.3 är lagom bra. Den är tillräckligt lik Golf på många sätt för att verkligen vara att räkna med. Sedan hade det varit bra om ID.3 hade haft dragkrok.

Denna provkörningsduell ger mersmak och det ska bli väldigt intressant att testa ID.3 på djupet mot eldrivna konkurrenter. Faktum är att vi har ett test av ID.3 mot Kia e-Niro och Golf inplanerat i slutet av denna månad. Då får ID.3 verkligen bekänna färg.

Tekniska data

	ID.3 Life	Golf eTSI 150
Pris, kr	440 900	299 400
Batteri, kWh	58	-
Effekt, hk	204	150
Vridmoment, Nm	310	250
0-100 km/h, sek	7,3	8,6
Toppfart, km/h	160	224
Bagage, liter	385	381
Vikt, kg	1 805	1 380
Dragkrok, kg	Cykelhållare: 55	1 500
Räckvidd, km WLTP	421	-
Förbrukning, kWh/100 km	15,7	-
Snabbladdning, kW	100	-

Omdöme VW ID.3

Ergonomi, komfort, utrymmen och körkänsla är typiska VW-kvaliteter som ID.3 har. Den nya elbilen har dock dessvärre problem med materialvalen, passformen och sina digitala system. Dessutom är testförbrukningen hög och räckvidden därför medioker.

Kaross

- + Fin ergonomi, generösa utrymmen, bekvämt insteg, robust känsla.
- Billiga material, medioker passform, dåligt huvudutrymme i baksätet, en del systemfel, inte den bästa runtomsikten.

Komfort

- + Låg ljudnivå, bekväma stolar med många inställningsmöjligheter, mycket bra fjädringskomfort.

- Högljud klimatanläggning.

Drivlina

- + Stark och reaktionssnabb motor.

- Få energiåtervinningssteg.

Köregenskaper

- + Fin rörlighet, hög körsäkerhet, utmärkt styrning och grepp, underbara hjälpsystem.

Säkerhet

- + Fantastiska bromsar, mängder av assistanssystem.

Miljö

- + Meningsfullt ecoläge, utsläppsfri, låg ljudnivå.
- Hög testförbrukning (23,2 kWh/100 km).

Kostnader

- + Låga ägandekostnader, miljöbonus.
- Högt grundpris.



Alrik Söderlind
chefredaktör

**Det smakar lite panik,
men VW ska ha cred för...**

Det är extremt fascinerande att följa VW:s satsning på elektrifierat. Jag är både mycket imponerad och lite förvånad. Men låt oss först snacka bil: ID.3 får en vanlig Golf att kännas uråldrig, med sin sega drivlina och långsamma gasrespons. Bakom ratten njuter jag verkligen av elektrifieringen och hela bilen känns mycket mer intuitiv, fräsch och spännande. Jag gillar också formerna.

I valet och kvalet är det självklart en ID.3 jag vill ha, och ekonomin kommer att tala ännu mer för elbilen i framtiden, när oljan förmodligen bli dyrare och skatten på både olja och förbränningsbilar höjs ytterligare. För att inte tala om andrahandsvärdet, som lär tala för el.

Men samtidigt är det verkligen märkligt att VW inte har kommit längre. Att bilen inte kan utrustas med dragkrok och takräcke skriker nödlösning i mina öron. Det är klart att den ekvationen går att lösa. Tesla har exempelvis gjort det.

Att en hel del av mjukvaran inte är färdigutvecklad låter också osannolikt när man tänker efter, eller hur? När hörde man senast om en världsprodukt från en industrigigant som släpptes innan alla funktioner vara klara? Och det är klart att bilen borde ha ett utrymme för laddsladd i fronten. Det smakar helt enkelt lite panik. Men för tusan, mycket heller det här än att sega runt med laddhybrider som så många andra gör. VW ska ha cred för sitt mod!



Patrik Lundin

12. Mercedes först med fastfas-batteri i elbuss.

Felix Björklund 2020-09-29 13:40.

Den första av sitt slag och ett fordon som bryter jungfrulig mark. Så beskrivs Mercedes-Benz Ecitaro G – världens första el-buss med fast elektrolyt-batteri.



I flera år har det pratats om nästa generations batteriteknik där man har fast elektrolyt. Forskarrönen har stått som spön i backen och likaså antalet löften om att tekniken är nära förestående.

Nu verkar det i varje fall som att vi får se dessa batterier i produktion. Men det blir inte i någon elbil, nej först ut verkar Mercedes bussar komma.

Den tyska tillverkaren, en del av Daimlerkoncernen, [berättar att deras bussar nu kommer i ny tappning](#) och att den ledade Ecitaro G som alternativ går att få med batteritypen. Kapaciteten skrivs till 441 kWh vilket ska ge upp till 220 kilometers räckvidd under gynnsamma förhållanden och 170 km på vintern med kupévärmen igång.

Läs mer: [Biljätte tar nya grepp för att ge gamla elbilsbatterier nytt liv](#)

Enligt Mercedes har batteriet 25 procents högre energitäthet än de traditionella litiumjonbatterierna med flytande elektrolyt.

Utöver att batteriet ska ha högre energitäthet sägs även livslängden vara mycket bättre. Därför utlovas tio års batterigaranti eller ett energigenomflöde på 289 MWh per batteripack.



Laddning av batterierna går antingen att göra med sladd i upp till 150 kW. Därtill går det att få sin buss utrustad med strömvtagare för att kunna stanna under en laddstation.

Framöver kommer även en version där man har vänt på steken och laddskenorna sitter på bussen.

För framdriften står en elaxel, men vid behov kan man beställa bussen med dubbla elaxlar. Varje axel har i sin tur två elmaskiner som levererar 125 kW vardera samt ett vridmoment på 485 Nm.

Läs mer: [Japansk ort bygger världens första autonoma amfibiebuss](#)

Det senare kan med hjälp av utväxling ge upp till 11 000 Nm ner på hjulen. Med de dubbla elaxlarna get det totalt 500 kW samt ett enormt vridmoment – vilket trumfar de konventionella förbrännings/gasmotorer som normalt erbjuds i vanliga Citaro.

Mercedes har inte avslöjat när de kommer att börja leverera nya Eclaro G, men den finns nu i beställningssortimentet – vilket torde innebära att det inte dröjer allt för lång tid innan vi får se bussarna ute i verkligheten.

RELATERADE ARTIKLAR



[Biljätte tar nya grepp för att ge gamla elbilsbatterier nytt liv](#)



[Japansk ort bygger världens första autonoma amfibiebuss](#)

13. Tyska delstaten investerar i fordonet som byter skepnad.

John Edgren 2020-09-28 09:45.

Ta fram en grundstruktur till ett fordon. Sätt sedan på valfri tillsats ovanpå. Så kan fordonet ändras från mini-buss till godstransportör eller försäljningsplattform.



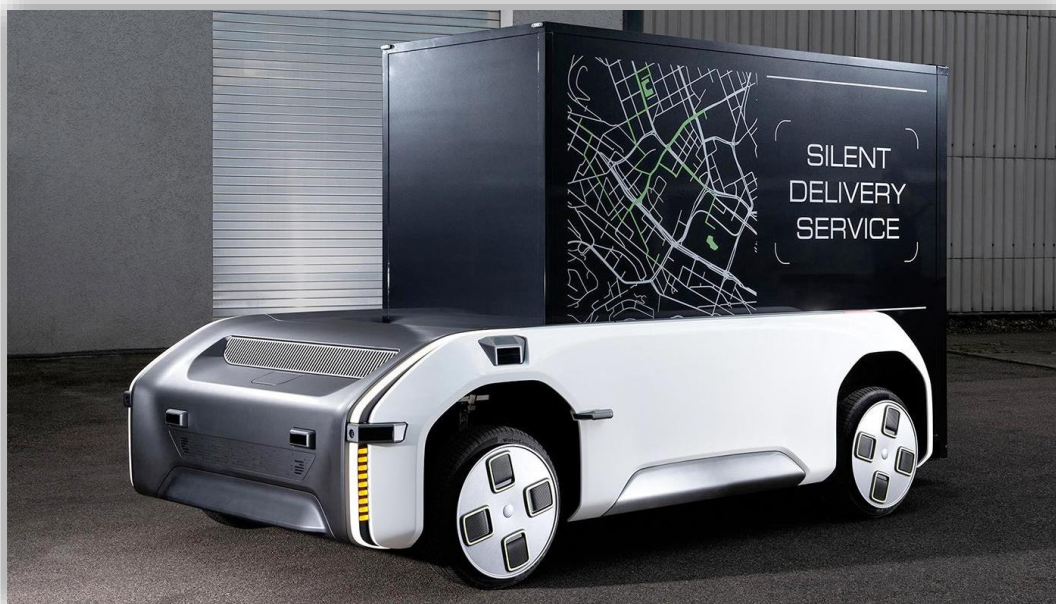
Det är det tyska centret för luft- och rymdfart, DLR, som har utvecklat konceptet, som kallas U-Shift. Projektet har finansierats med 124 miljoner kronor av Baden-Württemberg, delstaten med Stuttgart som huvudstad.

Nu har DLR fått fram en fullt fungerande version av sitt [autonoma koncept](#). Det u-formade grundfordonet huserar alla de komponenter som krävs för framdrivning och autonomi. Fordonets konststycke är de utbytbara poddarna som innebär att U-Shift kan tjäna som allt från en skyttel för persontransporter, till en mobil försäljningsplattform eller en lösning för paketleveranser.

Fordonet har ungefär samma storlek som en stor skåpbil. Skytteln erbjuder sju sittplatser plus ett fällbart säte – och podden för last kan svälja fyra europallar. Av säkerhetsskäl är grundplattan i dagsläget fjärrstyrd, men den ska i framtiden vara helt autonom. En andra helt autonom prototyp som kan köra i cirka 60 km/h är planerad till 2024.

Läs mer: [Nu börjar 5g-bussen köra i Stockholm](#)

The Institute of Measurement, Control and Microtechnology (MRM) vid Ulm University har stått för automationen. DLR:s Institute of Vehicle Concepts har också fått hjälp med utvecklingen av drivlinan från Stuttgart Research Institute of Automotive Engineering and Vehicle Engines (FKFS). Chassi och elarkitektur har utvecklats vid Karlsruhe Institute of Technology (KIT) av the Institute of Vehicle System Technology (FAST) samt the Institute for Information Processing Technology (ITIV).



Eldriften ger en tyst och utsläppsfri gång – och mångsidigheten ska innebära att U-Shift tillbringar mycket tid i trafik, vilket torde borga för en god lönsamhet. Samtidigt kan själva poddarna tillverkas till en mycket lägre kostnad än ett enskilt fordon.

– Vi vill göra morgondagens mobilitet mer hållbar, effektiv och praktisk. Helt nya produkter och affärsmodeller kan komma ur futuristiska innovationer som fordonskonceptet U-Shift. Det är väsentligt att vi ger stöd till våra små- och medelstora verksamheter i Baden-Württemberg under bilindustrins övergångsprocess och hjälper dem att hitta en ny roll inom fältet framtida fordonskoncept och mobilitetslösningar, säger Nicole Hoffmeister-Kraut, finansminister för Baden-Württemberg, på DLR:s hemsida.

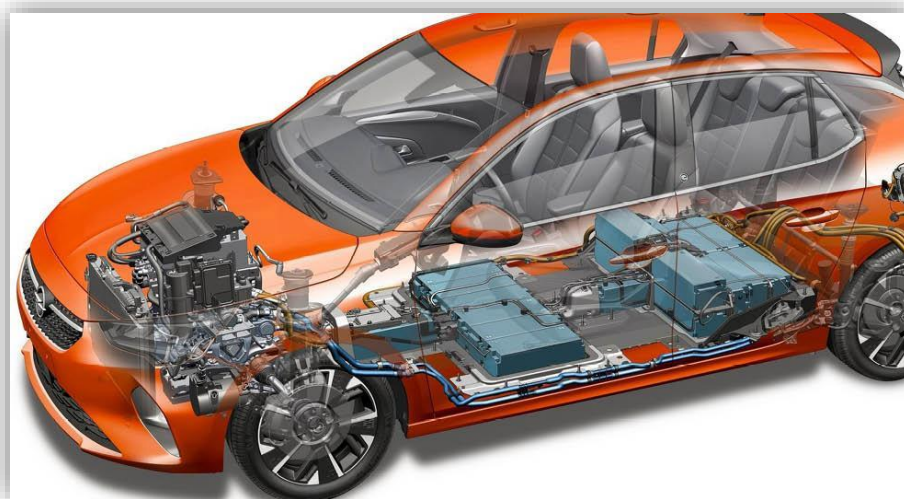
Nästa steg är att utveckla en praktisk mekanism för att byta poddarna. Forskarna ska också vässa drivlinan, installera nya batterier samt hårdvara och sensorer för autonomi såväl som uppkoppling mot nätverk. Till detta undersöker man i samtal med näringsidkare och privatpersoner vad de har för önskemål – och vilka möjligheter som finns för ytterligare smarta poddlösningar.



14. Nya siffror: Elbil hälften så dyr att serva som bilsbil.

Publicerad 2020-09-28 kl 16:11, text Erik Söderholm

En vanlig bilsbil kostar dubbelt så mycket i service och reparationer som en laddbar bil, enligt siffror från USA.



En ny rapport visar att elbilsägare i USA bara behöver lägga hälften så mycket pengar på underhåll och service av bilen som för en vanlig bil med förbränningsmotor.

Siffrorna kommer från amerikanska organisationen Consumer Reports som jämfört servicepriser för elbilar respektive bilsbilar. I rapporten har tusentals bilägare angett hur hög kostnaden för service och reparationer varit för bilen.

– **Den här besparingen** är viktig för att kompensera för det högre inköpspriset för många konsumenter, säger Chris Harto, en av författarna bakom rapporten.

I jämförelsen kostade både elbilar och laddhybrider motsvarande 1,70 kronor per kilometer att serva och reparera. För vanliga bilsbilar var den siffran 3,40 kronor per kilometer.

Att elbilar är billigare att serva är inte så konstigt eftersom de har betydligt färre rörliga delar och en mindre komplicerad drivlina. Men även laddhybrider, som har ”två drivlinor i en”, visar sig alltså ha låga servicekostnader – åtminstone i den här jämförelsen.

Det kan dock vara stora skillnader mellan olika märken: i en jämförelse Vi Bilägare gjorde tidigare i år var laddhybridversionen av Kia Niro nästan [90 procent dyrare att serva än elversionen](#).

Relaterade artiklar:

[Elbilen billigare att serva – men fortfarande för dyr](#)

[Servicekostnad för elbil och förbränningsbil: Så stor är skillnaden](#)

[Vår genomgång av tio populära modeller visar att elbilen är dyr att serva i förhållande till vad som kollas.](#)



15. Vässla Bike: Pendlingsrevolution.

Av Elias Medelberg, Publicerad 2020-09-29, 08:19.

Med komfort och räckvidd som en elmoped men storlek som en elsparkcykel – hur praktisk är Vässla Bike?



Skärmen som finns på produktions-Bike visar batteri-nivå, körsträcka och hastighet.

VAD ÄR DET? Voi gjorde sitt intåg och över en natt hade vi ett helt nytt sätt att ta oss runt i staden. Elsparkcyklarnas nätta storlek gör dem smidiga men de har sina begränsningar. Vässla ville kombinera de små yttermåtten med fördelarna hos en fullvuxen moped. Bike blev en korsning av båda. Tänk dig en elsparkcykel på steroider med en sadel att sitta på. Hur bra funkar kompromissen?

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Alla som tog en tur på Bike under veckan tyckte om den. Den är rätt kul att bränna runt på, storleken och elmotorerna gör att den känns pigg i de flesta fall.

Bike har en navmotor i bakhjulet på 250 W. Kraften räcker men inte med jättestor marginal. Den klarar av alla backar jag stött på utan större problem men nog märktes det att hastigheten sjönk. Det blir nog inte alls lika påtagligt när man har en färdig Vässla.

Exemplaret jag fick köra var inte helt redo för produktion och hade en toppfart på över 30 km/h. Köper man en egen är det max 20 km/h som gäller och då borde man förstås inte tappa lika mycket fart. Topphastigheten är begränsad på grund av lagar och regler. Det är också anledningen till att motorn inte är starkare än vad den är. Skulle den ha mer krut eller gå fortare skulle det krävas både körkort och försäkring. Det behöver man alltså inte nu.



Batteriet är litet och lätt att ta med.

Bike är bekväm. Sitsen känns inte hård när man sätter sig men mot slutet av räckviddtestet märktes det att man suttit ganska länge. Även om tre mil inte är till något större besvär kanske man ska tänka om och köpa något som är snäppet större om man planerar att köra längre sträckor ofta.

Fjädringen är mjuk och det gör Bike trevlig över ojämn asfalt eller dylikt. Däremot kan den gunga något om man kör över gupp eller andra större hinder. Sittställningen är upprätt och lik hur man sitter på en damcykel.

Den softa fjädringen påverkar körupplevelsen både negativt och positivt. I de flesta fall är det inga problem alls men om man råkar missa någon trottoarkant kan fjädringens ganska stora rörelser göra att det känns ostabilt. Men över lag uppfattas väguppträdandet som säkert och med ordentliga skivbromsar fram och bak finns mer bromskraft än vad som behövs.

Just säkerhet är en fördel med Vässlan jämfört med de små åkdonen som den försöker ersätta. Till skillnad från elsparkcyklar med små lakritspuckar till hjul har den, utöver ordentliga bromsar och riktig fjädring, stora 14-tumsdäck som givetvis tar hand om alla sorters ojämnheter bättre.

BORDE JAG KÖPA EN? Det lilla formatet är förstås Bikes USP. Den var också väldigt lätt att handskas med. När jag har kört elmopeder har jag blivit tvungen att krångla in dem i ett förråd med en runt 30 centimeter hög tröskel. Nu var det bara att ta ett tag runt ramen och lyfta in Vässlan. Den är dock inte fjäderlätt och väger 25 kilo med batteriet monterat.

Mycket av vikten kommer av att hela ramen är i aluminium. Kvalitetskänslan är bra rakt igenom och jämfört med de liknande fordon som nu har börjat hyras ut inne i Stockholm ser man redan på avstånd att det är en mer påkostad produkt.

När man väl ställt Bike där man vill ha den är det lätt att ta med sig batteriet. Det är för övrigt också en fördel med Vässlan, man kan ta in hela cykeln på kontoret om man inte har någon bra plats att ställa den på.



*Drar man ut sprinten under fjädern går bakhjulet att fälla inåt.
Då får man lätt in cykeln i de flesta bilar.*

Batteriet väger endast 3,5 kg och dras lätt ut från platsen under sadeln. Köper du en elmoped får du räkna med ett runt tre gånger så stort och tungt batteri. Skaffar man en elsparkcykel måste man i de allra flesta fall ta med sig hela maskinen in när man ska ladda.

Batteriet tar ungefär tre–fyra timmar att fylla och då säger Vässla att man ska kunna ta sig närmare 40 km. Jag kom 31,2 km innan det tog stopp. När jag hämtade Vässlan fick jag förklarat för mig att batteriet måste gå igenom ett par laddcykler innan det går att utnyttja den fulla kapaciteten.

Jag fick till två fulladdningar innan jag var tvungen att testa hur långt den kom och fick hoppas att det var tillräckligt. Det är alltså möjligt att det går att ta sig längre när batteriet är mer redo. Dessutom, som jag nämnde tidigare, kunde min Bike köra fortare än produktionshojarna och borde således ha haft högre förbrukning.



Hela ramen är i aluminium.

Det finns tyvärr ingen dedikerad plats för att förvara laddaren. Ett fäste för cykelkorgar kommer gå att köpa och senare kommer det även en korg från Vässla själva. Nätaggregatet på sladden har ingen fläkt till skillnad från en del elfordon vi har kört tidigare där det låtit så högt när man laddar att man inte vill ha laddaren inkopplad i ett rum med människor i.

Vässla Bike är ganska precis som pressmaterialet vill få den att framstå. Ett bekvämt och framför allt smidigt sätt att ta sig runt i staden. Har man plats för en elmoped är den bättre på en del punkter men den kräver både körkort, registrering och att man hostar upp några tusenlappar extra.

TEKNISKA DATA **VÄSSLA BIKE**

MOTOR: Borstlös navmotor, 250 W.

KAROSS: L/b/h 1 330/550/1 150 mm. Vikt fordon/
batteri 21,5/3,5 kg. Bagagevolym 0 liter.

PRESTANDA: Toppfart 20 km/h.

PRIS: Förbeställning 15 000:–, därefter 17 500:–.
Leverans under hösten.

SUMMERING

BÄST: Liten och förhållandevis lätt. Enkelt att ta med batteriet för laddning. Bekväm för storleken. Kräver inte körkort.

SÄMST: Inte lika bekväm som en fullstor moped. Går att köpa elmopeder för liknande pris.



Elias Medelberg



16. Polaris och Zero Motorcycles går samman.

AV BOBBY GREEN

2020-09-29 KL 15:00

Ska bygga eldrivna offroad-maskiner.



En gammal snöskoter

Polaris är kända för sina snöskotrar, fyrhjulingar och ATV:er. Zero Motorcycles för sina eldrivna motorcyklar. Nu går de båda företagen samman för att ta fram både offroad-maskiner och snöskotrar som går på el. Planen är att samarbetet ska sträcka sig över minst tio år och 2025 ska det finnas en eldriven version av varenda modell som Polaris erbjuder.

[Zero visar ny eldriven motorcykel](#)

[Toppversionen ska kunna laddas på en timme](#)

[Nya Polaris Slingshot nu även med tak](#)

[Redo för långtur över hela landet?](#)

[Zeros nya elbågar låter nästan ingenting](#)

[Men lite av känslan försvinner](#)

17. En avåkning med eftermäle 1946.

Publicerad 2020-09-28 kl 7:00.

Text Mårten Carlsson.

KRONDIKE

Sveriges mest berömda avåkning skedde på detta datum, den 28:e september 1946.



Idag för 74 år sedan blev Konungen något försenad till middagen på slottet. För det kungliga ekipaget for av vägen och ner i ett dike vid gamla Södertäljevägen.

Sällskapet bestod förutom hams Majestät av friherre Carl von Essen, hertig Charles d'Otrante och greve Nils Gyldenstolpe. Föraren hette Gösta Ledin och hade hoppat in som vikarie för konungens ordinarie chaufför. Bilen var en Cadillac Fleetwood 75 av 1939 års modell. En av tre som fanns i hivstellet vid den här tiden.

Man hade vart på jaktutflykt vid Tullgans slott, och på väg hem mot slottet på lördag eftermiddagen den 28:e september 1946.

Det har sedan dess spekulerats till och från om att Kungen hade hetsat chauffören, eller att till och med hans Majestät själv hade satt sig bakom ratten. En version talar om en kappkörning mellan kungens och prins Gustaf Adolfs bil som låg en bit bakom när det hände.

Mest troligt dock är nog chaufförens förklaring, att vägbanken gav vika för den tunga bilen och den då rasade ner i diket. Det hade regnat mycket här och vid den tiden var det ett ganska dåligt underhållet avsnitt av gamla Riksettan.

Det verkar inte heller gått särskilt fort för alla inblandade inklusive Cadillacen undkom oskadda, om än något blöta om fötterna.

MOTORNYTT

Incidenten fick ett eftermäle. 1946 var det här området i Segeltorps församling mestadels skogsmark en bra bit utanför stan.

Men när modernare tider och kommers bredde ut sig och började etablera sig vid den här platsen var namnet givet - området kom att kallas Kungens kurva.

Idag präglas stället av köpcentran och grossistverksamheter, och den nya E4:an skär rakt igenom hela det moderna Kungens Kurva.

Men var låg den ursprungliga kurvan? Det har tvistats en del om vägens ursprungliga sträckning.

Jörgen Persson som var chefredaktör på numera nedlagda tidskriften Riksettan var en av dem som engagerade sig i att lokalisera platsen.

Och genom läsartips och vittnesmål från folk som var med den där gången kunde Jörgen fastslå det ursprungliga kungens kurva.

Idag ligger diket ganska otillgängligt inte mycket skvallrar om att här åkte den pampiga Cadillacen i diket den där höstdagen 1946.



Läs mer om:

[Importjättar](#)

[Två enorma Cadillac Fleetwoods har kommit in i Sverige, storlek XXXL 5](#)

[Grattis Cadillac Fleetwood!](#)

[Idag när Gottfrid har namnsdag säger vi grattis till just Gottfrid. Men det finns fler namnsdagsbarn att uppmärksamma - Fleetwood. Direkt från Klassikers kalender.](#)

18. Morris Minor: Jolly good show!

Publicerad 17 juni 2011.

KÖPGUIDE

En sensation när den kom, älskad av miljoner, en hobbybil redan på 1970-talet. Charmiga Morris Minor är lätt att äga, meka och gilla.



Minor var Englands folkvagn som tillverkades under många år men inte tillnärmelsevis lika länge som Tysklands folkvagn. Det finns de som menar att om Morris och BMC lagt ned lika mycket på utveckling och kvalitetskontroll som VW skulle det ha varit Minor som erövrade världen.

Om nu VW var bättre, är det inte en sådan jag skall ha då?

Det var då det, nu på entusiastmarknaden är det charm och utstrålning som räknas och det har båda. Vilken man väljer av VW och Minor är en smaksak, en fråga om personliga preferenser. Morris är en genomtrevlig bil som alla blir glada av att se. Det var den universella bilen i det annars så klassmedvetna England. Bilen för distriktssköterskan, den pensionerade kolonialtjänstemannen, kyrkoherden, bypolisen, barnfamiljen... I Sverige såldes också många.

Men har det inte blivit ganska tyst om Morris Minor?

Det kan nog stämma om man jämför med hur det var på 1980-talet då Minor upplevde sin andra vår. Då blev den plötsligt väldigt het som entusiastbil. Ännu fanns det fina originalbilar kvar som bara behövde lite uppputsning för att komma in på finbilsparkeringarna men det var också många som blev renoverade. Idag verkar Minor ha kommit in i en mogna fas med ägare som håller fast vid sina bilar, men visst sker en viss omsättning.



Men hur är den att köra egentligen?

Klart rolig! För att vara av en modell som fyller 60 år i år är en Minor 1000 i bra kondition förvånansvärt körbar även i dagens trafik. Med precis kuggstångsstyrning behöver man inte sitta och passa med ratten. Den ligger stadigt på vägen och den enda olaten den har är att bakaxeln gärna studsar vid sportig kurvtagning. Acceptera eller modifiera. Gjord för biljardbordssläta engelska vägar skulle man kunna vänta sig en viss stötighet på dålig väg, men det är inte så farligt. Åldern märks mest på den låga utväxlingen som gör att man inte gärna kör fortare än 90 utan hörselskydden på.

Vilken Minor skall jag välja då?

Om du vill ha en ovanlig bil mest för att titta på och visa upp skall du, om du kan få tag på en, köpa en Lowligh, alltså en tidig MM med strålkastarna vid grillen. Då får du en bil med stark 1940-talsatmosfär som också känns mer arbetad än de senare modellerna. Vill du köra mycket skall du däremot undvika MM och också den lågt växlade Series II med sin lilla motor. Den bästa är förstås en Minor 1000 med 1098-motorn men även den "riktiga" 1000 med 948 cc är användbar för längre utflykter.

Så fanns det väl en massa olika karosser också?

Riktigt, sex stycken! Högst i kurs står den som omväxlande kallas Tourer eller Convertible. Det finns därför många täckta bilar som byggts om så bra att man bara på chassinumret kan se att det inte är en äkta Tourer. Med sin charm och användbarhet är Traveller, kombin med trästomme, också mycket eftersökt. Vidare finns det en fyradörrars saloon och så de rambyggda pickuperne och skåpbilarna. Störst chans har du att hitta en tvådörrars Saloon.



Hur är det med delar till en så gammal bil?

Inga större bekymmer! En hel industri har vuxit upp som nyttillverkar reservdelar. Till Minor 1000 är det inte mycket man inte kan få tag på. De delar som är unika för de tidiga modellerna MM och Series II nyttillverkas inte och blir allt svårare att uppbringa. I England gör den hårda konkurrensen att reservdelspriserna är vettiga.

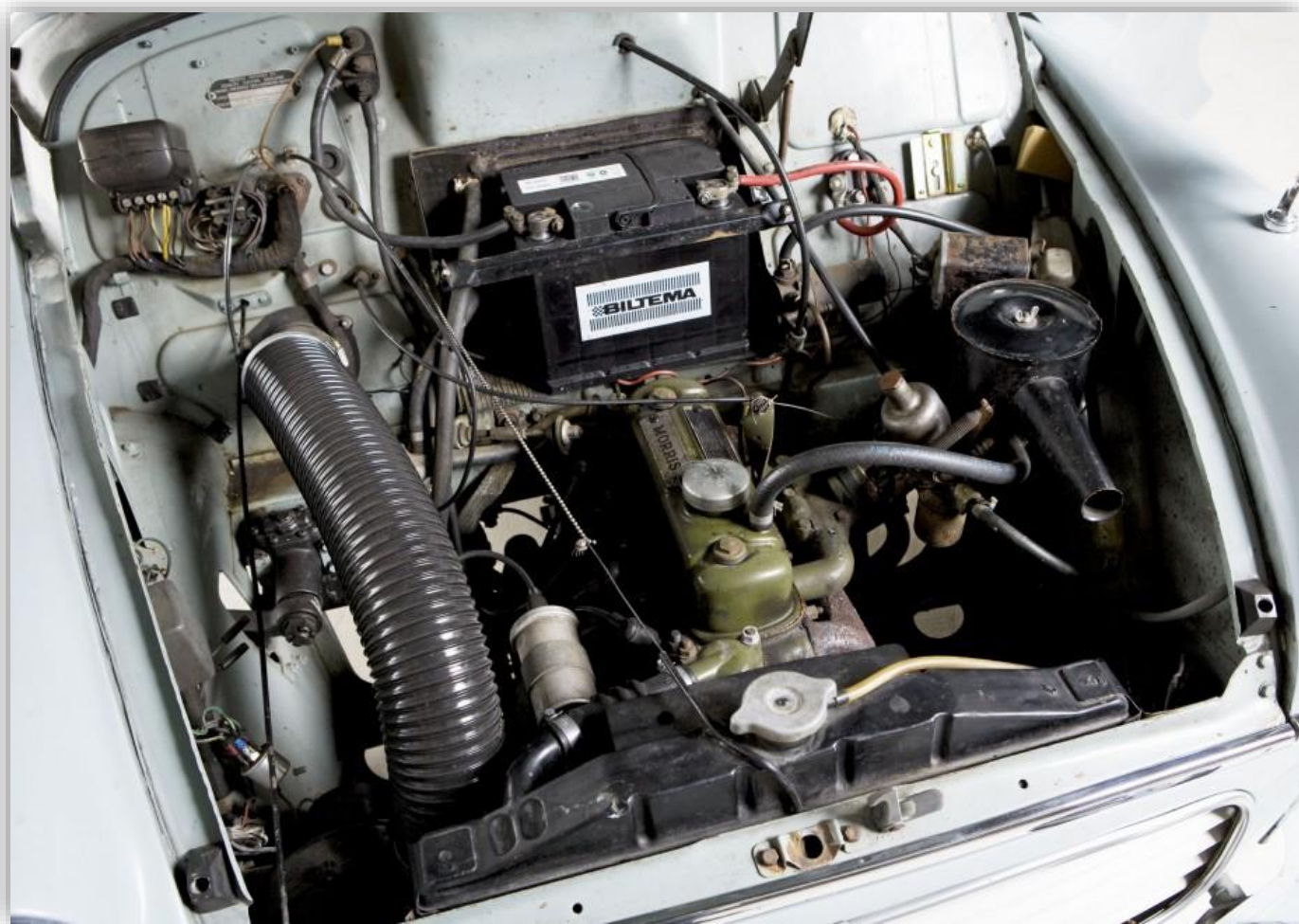
Det går visst att modifiera sin Minor ganska ordentligt?

Redan när bilen var ny fanns det trimsatser från firmor som Alta och Speedwell men det var i slutet av 1970-talet som det blev riktigt vanligt att modifiera Minor. Det gjordes då ofta med komponenter från Morris Marina. Skivbromsarna fram flyttades över liksom motorn på 1275 kubik och den helsynkade växellådan. Om detta åtföljdes av en bakaxelutväxling från M.G. Midget, konvertering till teleskopdämpare och breddade fälgar fick man en varg i lammpäls. Populärt idag är att montera en femväxlad låda från Ford Sierra som kan kombineras med en BMC-motor eller med de främmande motorer som får plats, exempelvis vissa japanska. Det är då viktigt att också förbättra bromsar och väghållning.

Så du tycker jag skall skaffa en Minor och tokmodifiera den?

Nja, kanske inte tokmodifiera. Själv skulle jag satsa på uppgraderingar som inte syns. Gärna en 1275-motor, femväxlad låda, skivbromsar, väghållningssats med teleskopdämpare och moderat breddade plåtfälgar. Det skulle jag göra med en Traveller som skall vara Almond Green med grå skinnklädsel och en Lucas SFT 576 dimlampa. Inga andra utsmyckningar. Ja kanske ett AA-märke i grillen då. Det brittiska alltså, det gula.

Text och arkivbilder: Bo Legelius **Foto:** Per Hammarsjö



Hårdfakta: Morris Minor 1000, 1957

Nypris: 8 450 kronor på gatan 1958.

Antal sålda nya i Sverige: 1 387 st (1956).

Motor: Rak fyrcylindrig med toppventiler, stötstänger, två ventiler per cylinder. Enkel SU-förgasare. Vattenkylning. Volym 948 cm³. Max effekt 37 hk vid 4 750 r/ min. Max vridmoment 69 Nm vid 2 500 r/min.

Elsystem: 12 volt, likström.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift, fyrväxlad manuell låda med de tre högsta växlarerna synkroniserade, golvspak.

Mått: Axelavstånd 219 cm. Längd/bredd/höjd 376/155/152 cm. Spårvidd fram/bak 128 cm. Tjänstevikt 850 kg. Tank 23 liter.

Fjädring/hjulställ: Fram individuell med torsionsfjädring, bak bladfjädrar på stel axel. Hävarmsstötdämpare fram och bak.

Styrning: Kuggstång, 2,5 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 10 m.

Hjul: Plåtfälgar, bredd 4 tum, däck 5.00x14.

Bromsar: Trummor fram och bak, hydrauliska.

Fartresurser: Toppfart 120 km/h. Acceleration 0 – 100 km/h 30 s.

Förbrukning: 0,7 l/mil blandad körning.

Källor: The Motor, originalbroschyr, Motor

Klubbliv

Den svenska klubben är till namnet en jämtlandssektion av danska Nordisk Morris Minor Klubb men egentligen rikstäckande, se www.nmmk.se. Svenska 6/80 MO/MM Registret bildades för större Morris inkluderar nu också Minor. www.680momm.se.



Reservdelar och service

Det finns mängder av engelska firmor som levererar delar. Här hemma kan British Motor (www.britishmotor.se) ordna fram det mesta och i Göteborg håller Matz Lundgren (www.mlproduktservice.com) ett stort lager. Kolla också med Motley Motors (www.-motleymotors.se). I Ulricehamn bor entusiasten Sören Kallin som bland annat säljer välgjorda satser att konvertera till teleskopstötdämpare (sök via www.nmmk.se). Då blir man av bakaxelns studsande.

Checklista – kolla detta innan du slår till!

Kaross

Som alla bilar från samma tid är Minor rostkänslig. Utvändigt är det i första hand skärmarna som drabbas av rost, men nytillverkade i plåt finns till rimliga priser liksom dörrpaneler, bakluckor och andra yttre plåtpaneler. En Minor kan se fin ut utvändigt men den kan vara dödsdömd av inre korrosion. Kontrollera golvet – vik undan mattorna och granska särskilt områdena mot innertrösklarna, innerskärmarna och under baksätetsdynan. Fäll fram stolarna och kolla ovansidan av tvärbalken. Denna är absolut vital eftersom den under bilen är fäste för torsionstavarna till framhjulsupphängningen. Man kan köpa en ny tvärbalk men ett byte är tidskrävande och kvalificerat. Andra kritiska punkter är upphängningspunkterna för bakfjädrarna och de längsgående pressningarna på båda sidor av motorn.

Mekanik

BMC A-motorn är en välkänd och enkel konstruktion utan några egentliga typfel utom att oljeförbrukningen kan stiga med ökat slitage. Det kan oftast botas med nya ventilstyrningar och kolringar. Med rätt inställning av förgasaren, vilket inte är svårt med en enkel SU, och tändningen startar den på första kall som varm.

Chassi

Chassikomponenterna är lätt åtkomliga och har inga större mekaniska svagheter. Framhjulsupphängningen är speciell med sina längsgående torsionsfjädrar och gängade spindelleder. Övre tvärlänken utgörs av en stötdämpare av hävarmstyp. Om bilen känns gungig kan det bero på att oljenivån i dämparen är låg. När ny fylls på måste dämparen luftas genom att hävarmen lossas från spindeln och pumpas för hand tills motståndet blir jämnt över hela slaget. Gummibussningarna kan behöva bytas i diagonalstagen, ett enkelt jobb som genast märks i körstabilitet. Bromsarna är av fabrikat Lockheed. Huvudcyklindern sitter illa till under golvet och är svår att byta och serva. Efter längre stillestånd kan kolvarna fastna i hjulcyklindrarna som är av lättmetall. De brukar gå att leda upp, men nya finns på hyllan hos specialisterna.



Inredning

En trasig eller sliten inredning kan vara en anledning att pruta på begärt pris men behöver inte göra att man avstår att köpa en annars fin bil. Det finns nämligen färdigsydda satser i alla tänkbara varianter som den normalt händige kan installera själv. En klädselsats i vinyl för framstolar och baksäte kostar hos Morris Minor Centre i Bath ungefär 2 500 kr. En komplett sats i högre kvalitet med alla klädda paneler och sätesklädsel i läder från Newton Commercial kostar ungefär 15 000 kr hos ML Produktservice i Göteborg.

Läs mer om:



Morris Minor 70 år

1948 kom Storbritanniens folkbil, Morris Minor var både enkel, billig och modern.



Grattis Morris Traveller!



Grattis Morris Minor!



19. Lyssna på V10:an i Shelby Cobra Concept.

AV BOBBY GREEN 2020-09-29 KL 20:00

Den moderna AC Cobran som aldrig blev av.



FILM: <https://youtu.be/eeFoB8ghMnU?t=18>

2004 ville Ford lansera en modern version av den klassiska modellen AC Cobra. Det fanns även tankar att den här skulle kunna ersätta modellen GT. Det man visade upp var Shelby Cobra Concept som under den långa huven hade en V10:a på 6,4 liter som pumpade ur sig 614 hästar och 679 newtonmeter i vrid.

Det blev dock aldrig något av bilen. För tre år sedan köpte den förra Ford-ingenjören Chris Theodore en fungerande prototyp på auktion för 850.000 dollar och nyligen visades den upp på M1 Concourse där den fick gasa loss lite.



20. Volkswagen ID.R sätter ytterligare ett varvrekord.

AV BOBBY GREEN, 2020-09-29 KL 11:00.

Denna gång på Bilster Berg.



FILMER: <https://youtu.be/FZQcN9Vd8-E>
<https://youtu.be/F-d6Tj1rZE0>

Volkswagen fortsätter att sätta rekord med eldrivna ID.R. Det senaste är att man kört väldigt snabbt på racerbanan **Bilster Berg** i Tyskland. Målet var såklart att slå det tidigare rekordet som låg på 1:44.7 och som sattes av en Radical SR3 SL. ID.R lyckades klå detta med råge och klockade 1:24.2. Bakom ratten satt Dieter Depping.

Nästa rekord man vill slå med bilen blir på Goodwood SpeedWeek som anordnas mellan den 16-18 oktober. Det nuvarande rekordet där lyder 1:20.4 och det sattes redan 1965 av F1-legendarerna Jim Clark och Jackie Stewart som båda fick samma tid.



Volkswagen slog rekordet på Goodwoods hillclimb
ID.R kapade tiden med 1,7 sekunder



Volkswagen har satt rekord på Big Gate Road med ID. R
99 kurvor på under åtta minuter



[Volkswagen har krossat rekordet för elbilar på Ringen
Kapade tiden med 40 sekunder](#)



[Volkswagen fimpar alla racingsatsningar som inte är elektriska
Nu är det eldrivet och Volkswagen ID.R som gäller](#)



[Tim Schrick kör Porsche 992 Turbo S på Bilster Berg
Hej vad det går!](#)



[Bugatti Chiron Pur Sport på racerbanan
Två stycken prototyper testades](#)

MOTORNYTT

SLUT