



Marmon Sixteen Convertible Sedan 1933

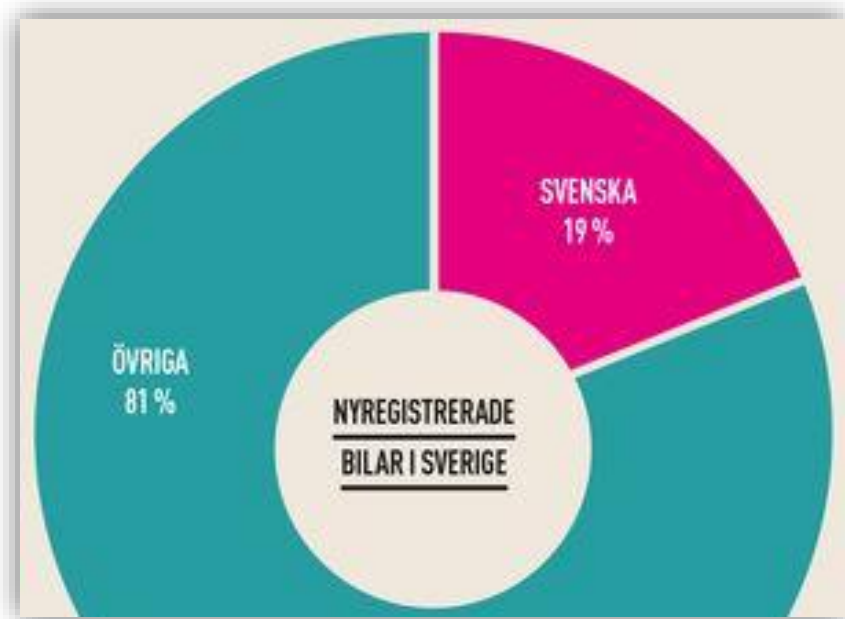
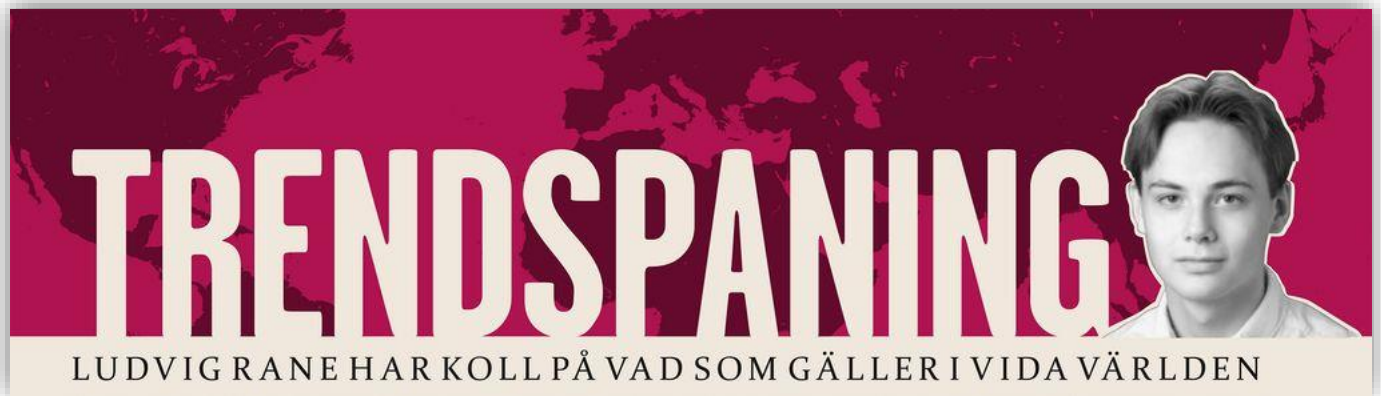
- 1. Trendspaning: Var femte väljer svenskt.**
- 2. Volvo söker patent för flyttbar ratt.**
- 3. Vi provkör VW Tiguan laddhybrid: "Tråkigt besked till svenska köpare".**
- 4. Mercedes slutar med manuella växellådor.**
- 5. Testet visar att Teslan är en billigare polisbil i drift.**
- 6. Skrämmande felet i Tesla Model Y: Glastaket flög av.**
- 7. Tesla i läckt mejl: Sabotör tagen på Fremont-fabriken.**
- 8. Audi A3 Sportback 40 TFSI e – laddhybrid med lång räckvidd.**
- 9. BMW 128ti ska dräpa Golf GTI.**
- 10. Hyundai i20 N: WRC-bil anpassad för bana och gata.**
- 11. BMW använder geofencing för att ställa om till el.**
- 12. Franska Hopiums vätgasbil ska leverera 500 hästkrafter.**
- 13. Centerpartiet vill satsa på vätgasdrift.**
- 14. M Sverige: Undvik mopedbilen.**
- 15. Flera nya registreringsrekord för elbilar.**
- 16. Volkswagen: 90 % av vår försäljning i Norge är elbilar nästa år.**
- 17. Jaguar F-Type är kompetent som få.**
- 18. Fords Europeiska utmanare.**



1. Trendspaning: Var femte väljer svenskt.

Av Ludvig Rane, Publicerad 2020-10-07 kl 14:53.

Vi tar tempen på den svenska och internationella bilmarknaden!



Var femte väljer svenskt

Hittills i år har drygt 19 procent av de nyregistrerade bilarna i Sverige varit "svenska", det vill säga en Volvo eller en Polestar. Andelen svenska bilar i registreringsstatistiken har sjunkit sakta men säkert under en lång tid, det mest dramatiska tappet skedde vid Saabs konkurs. Jämfört med i fjol har dock andelen ökat med drygt tre procent, både tack vare Volvos tillväxt och nya Polestar.

SVENSKTOPPEN

Populäraste svenska bilarna hittills i år (när datan inhämtades)

Modell

Antal

1. Volvo S/V60	11 831
2. Volvo S/V90	6 650
3. Volvo XC60	6 250
4. Volvo XC40	5 953
5. Volvo XC90	1 222
6. Polestar 2	340
7. Volvo V40	17
8. Polestar 1	12

Volvo S/V60 ser ut att gå mot en seger i den svenska registreringsstatistiken i år, i alla fall så länge inget dramatiskt händer. Polestar 2 är en nykomling på listan med blygsamma siffror än så länge, frågan är om den [nyligen meddelade återkallelsen av alla Polestar 2](#) kommer att påverka försäljningen på sikt?

MODELLTOPPEN			MÄRKESTOPPEN		
POPULÄRASTE MODELLERNA I AUGUSTI (JMF 2019)			POPULÄRASTE MÄRKENA I AUGUSTI (JMF 2019)		
MODELL	ANTAL	TREND	MÄRKE	ANTAL	TREND
1. Kia Niro	1 222	73,8 %	1. Volkswagen	3 736	-15,2 %
2. VW Golf	1 160	-19,1 %	2. Volvo	3 424	-17,3 %
3. Volvo XC60	1 012	25,9 %	3. Kia	2 819	25,0 %
4. Toyota Corolla	972	79,7 %	4. Toyota	2 500	14,2 %
5. Volvo S/V60	961	-29,0 %	5. Audi	1 580	-11,2 %
6. Toyota RAV4	876	40,4 %	6. Mercedes	1 523	-2,6 %
7. VW Passat	753	25,9 %	7. BMW	1 223	-21,2 %
8. Volvo XC40	742	106,1 %	8. Skoda	1 035	-38,5 %
9. Kia Ceed	726	54,1 %	9. Peugeot	877	2,5 %
10. Volvo S/V90	569	-45,0 %	10. Hyundai	791	51,8 %



MODELLTOPPEN: Förvånande nog tar Kia Niro hem förstaplatsen i augusti. Det är första gången en Kia toppar listan. Orsaken är en kombination av låga registreringar av Volvo och ett riktigt uppsving för Kia Niro, frågan är hur länge det håller?

MÄRKESTOPPEN: För första gången på ett bra tag går Volkswagen om Volvo i registreringsstatistiken. Mellan de två konkurrenterna skiljer det inte mer än några hundra bilar. Sett till hela 2020 är det dock Volvo som leder.

UTBLICK: KANADA

SÅ GICK BILMARKNADEN I KANADA I AUGUSTI (JMF 2019)

MODELL	ANTAL	TREND
1. Toyota RAV4	16 630	2 %
2. Honda CR-V	7 726	-19 %
3. Honda Civic	7 223	45 %
4. Toyota Corolla	6 630	17 %
5. Hyundai Kona	6 253	69 %
6. Mazda CX-5	6 004	81 %
7. Hyundai Elantra	5 892	36 %
8. Hyundai Tucson	5 812	17 %
9. Kia Sorento	5 742	-11 %
10. Kia Seltos	5 239	-18 %

Källa: bestsellingcarsblog.com

Här är det asiatiskt som gäller. Till vår förvåning syns inte en enda europeisk eller amerikansk bilmodell på den kanadensiska topplistan i augusti månad. Störst, med en ordentlig marginal, är Toyota RAV4 följd av huvudkonkurrenten Honda CR-V. Sett till märken innehar Toyota ledningen, men Volvo var faktiskt det fabrikat som ökade mest i augusti. Hittills i år har 975 356 bilar registrerats i Kanada, en minskning med drygt 27 procent jämfört med samma period i fjol.



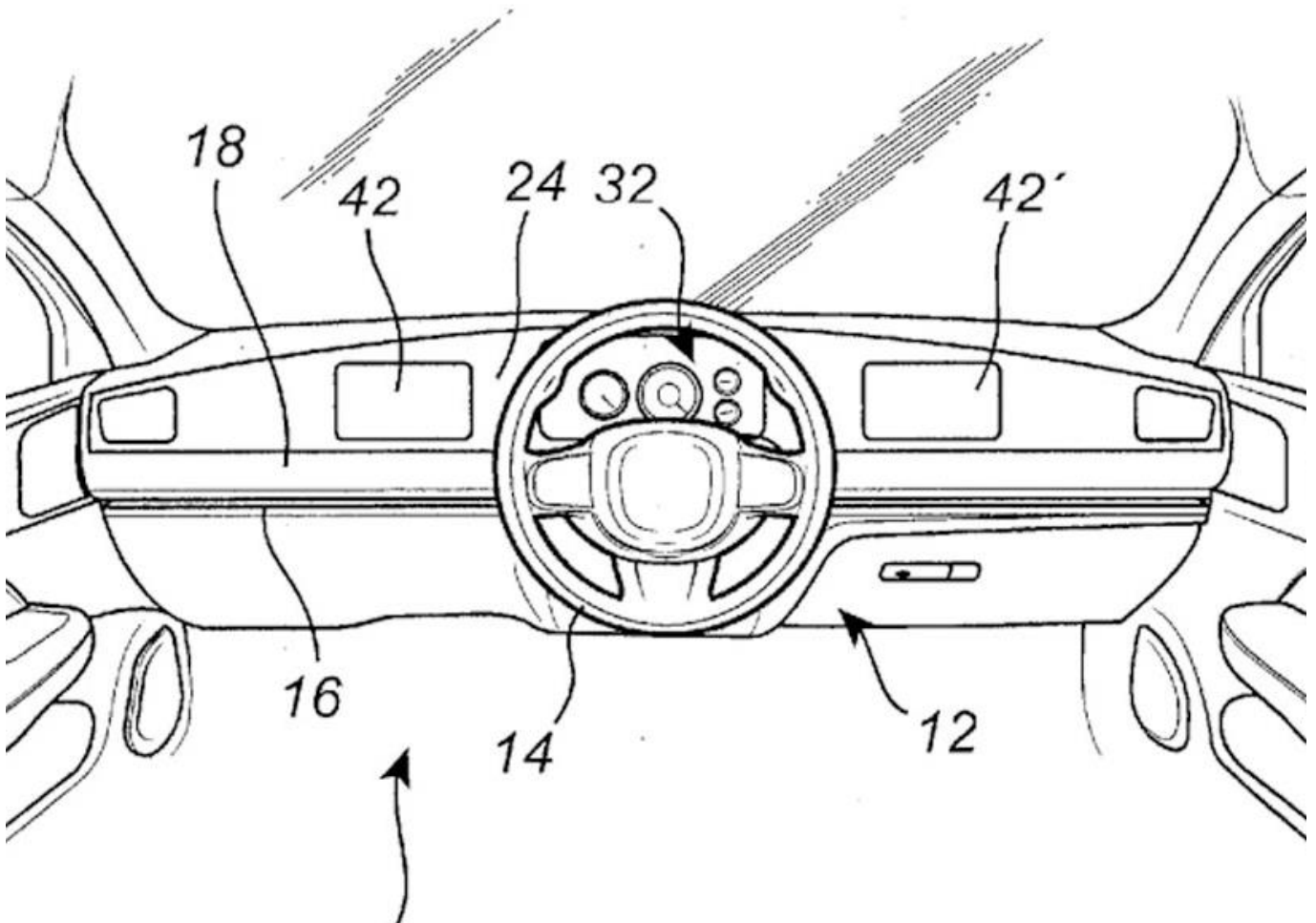
Ludvig Rane

har koll på vad som gäller i vida världen

2. Volvo söker patent för flyttbar ratt.

PUBLICERAD: 08 OKT 2020, KL 21:05

På franska sidan om Engelska kanalen kör du en vänsterstyrd bil, på brittiska sidan kör du samma bil som nu är högerstyrd. Det kanske blir möjligt i framtiden, baserat på de ritningar Volvo skickat till amerikanska patentverket.

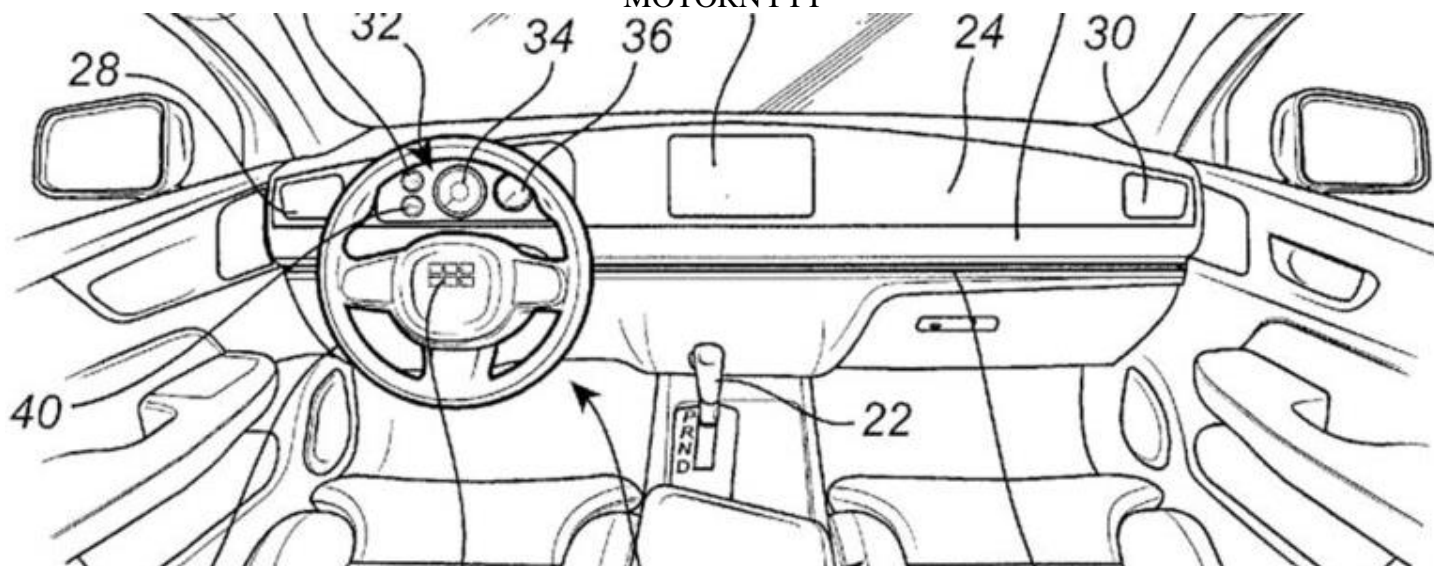


Volvo har ett antal patent som har förändrat bilvärlden under årens lopp. Det mest kända som de var delaktiga i är förmodligen [det moderna trepunktsbälte som säkerhetsingenjör Nils Bohlin utvecklade och fick patent på 1958](#). Året därpå började Volvo montera det revolutionerande bältet i sina bilar.

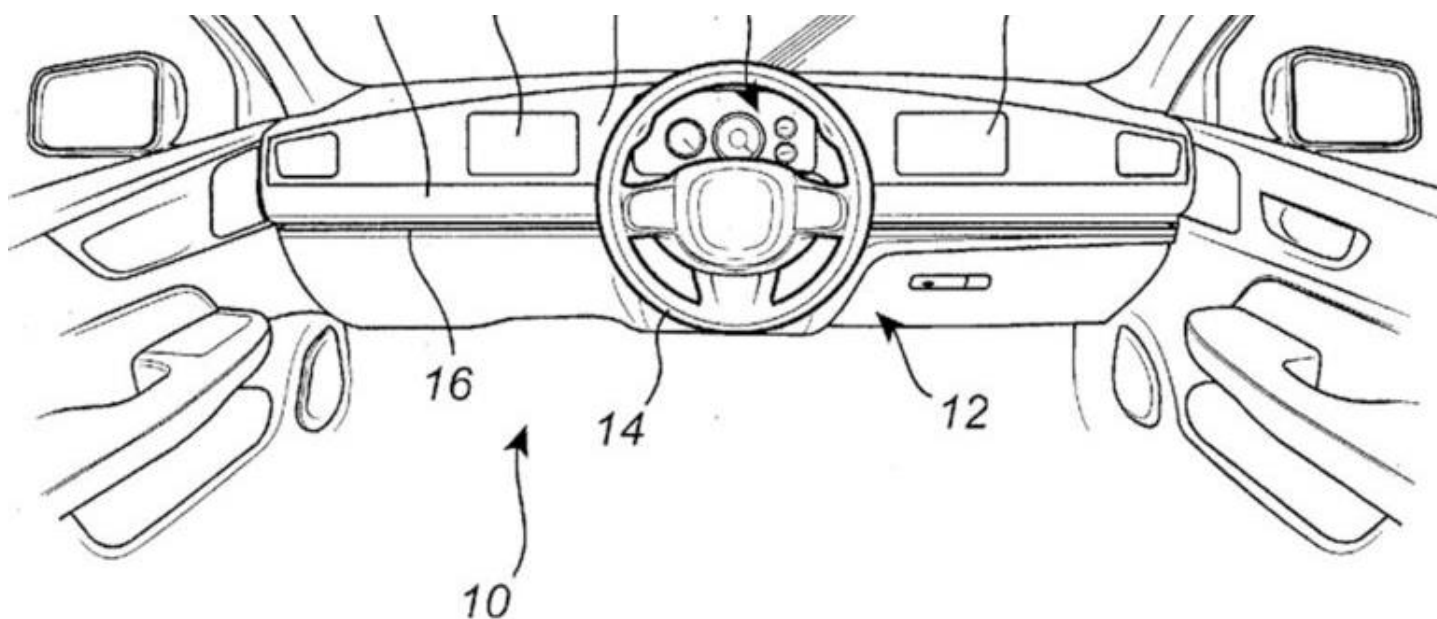
Nu har Volvo ett annat möjligt epokavgörande patent på gång. Till amerikanska patentverket (United States Patent and Trademark Office) har man i september i år skickat in ritningar och beskrivningar av en flyttbar förarplats. Kreatörerna bakom är Niklas Palm och Jonas Göthlin, båda Volvo-anställda.

Som bilderna visar ska ratt och förarinstrumentering kunna placeras på både höger och vänster sida i samma bil. Paketet, som flyttas på en skena på instrumentbrädan, kan även placeras på andra positioner, exempelvis centralt i kupén.

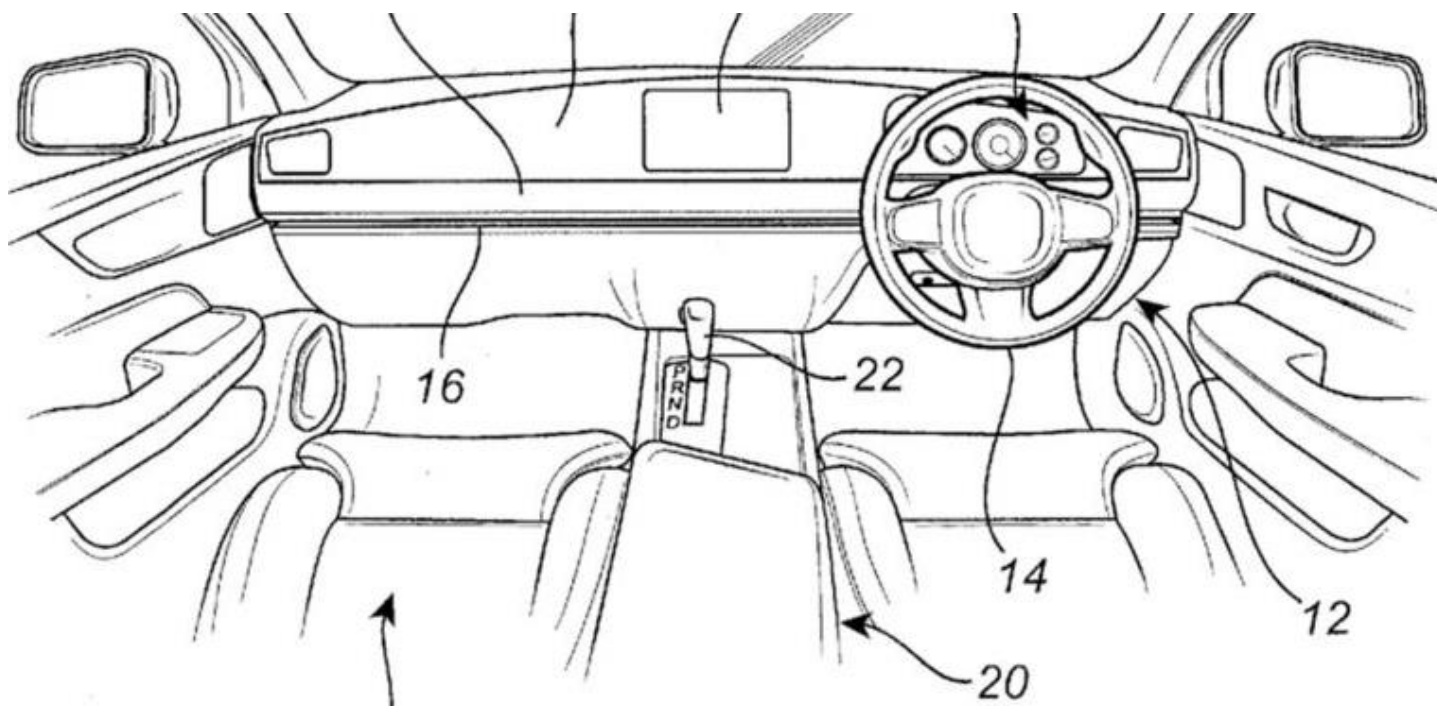
LÄS OCKSÅ: [Historien om Volvos säkerhetskoncept](#)



1 av 3: Ratten till vänster (notera knapparna på rattnavet).



2 av 3: Ratten i mitten.

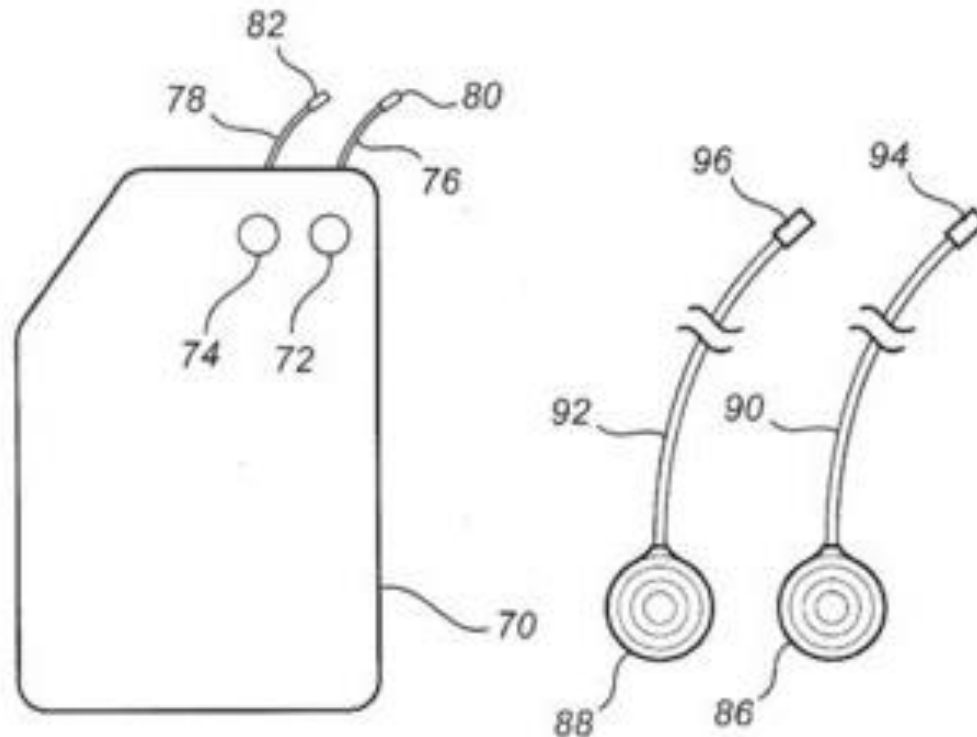


3 av 3: Ratten till höger.

Syftet är att självkörande, så kallade autonoma, fordon i framtiden inte ska behöva ha en förare sittandes i en dedikerad stol (förarstolen) för att ha tillgång till ratt, instrumentering och pedaler, om föraren blir tvungen att ta över kontrollen av fordonet. Grejerna flyttas helt enkelt till den plats där mest lämpade person sitter.

En traditionell rattstång fungerar inte i den här typen av lösning, här är det så klart steer-by-wire som gäller, det vill säga en elektronisk överföring från ratt till hjul.

LÄS MER: [Historien om Volvo Amazon](#)



Trycksensorer under golvmattan i stället för de vanliga pedalerna.

Pedalerna flyttas däremot inte mellan de olika positionerna utan här har de båda Volvo-ingenjörerna kommit fram till att en typ av tryckplattor (sensorer) är placerade på exempelvis både vänster och höger sida, ungefär på samma plats som vanliga gas-, broms- och kopplingspedaler är placerade.

Är ratten på höger sida är det endast denna sidas tryckplattor som är aktiverade, och är ratten på vänster sida stängs de högra tryckplattorna av medan de vänstra aktiveras.

Patentansökan visar även en variant där bara ratten flyttas men där förarinstrumenteringen (mätarhuset) sträcker sig över hela instrumentbrädans bred.

LÄS OCKSÅ: [Historien om Volvo P1800](#)

Framtiden skulle mycket väl kunna bjuda på flyttbar förarinstrumentering, dels av ovan nämnda skäl men också för att det skulle innebära för biltillverkarna en mindre komplex tillverkning av bilar. I dag måste många bilar tillverkas i både vänster- och högerstyrda utföranden vilket är kostsamt.

Du kan se fler bilder och läsa mer om patentansökan [här](#).



3. Vi provkör VW Tiguan laddhybrid: "Tråkigt besked till svenska köpare".

Publicerad 2020-10-06, 14:31, uppdaterad 2020-10-06, 15:58.

Webbredaktör Patrik Lundin har tagit rast på en hästgård utanför Wolfsburg och sitter och sippar på en Cola Zero när han avlägger sin provkörningsrapport som bjuder på flera tråkiga besked.



Vilken bil har du kört till hästgården?

– Det här är en provkörning av hela programmet av [ansiktslyfta Volkswagen Tiguan](#), men eftersom den nya laddhybriden eHybrid är mest intressant så har jag kört den 10 mil hit.

Vad kan du berätta om Tiguan laddhybrid?

– Den har samma 245-hästars drivlina som Golf GTE, men kallas eHybrid. Trots det finns en GTE-knapp som ger full effekt från bensin- och elmotor. Det är svårt att förstå varför den inte kallas GTE, men det ryktas här nere att GTE-beteckningen är på väg ut.

– Ett tråkigt besked till svenska köpare är att eHybrid bara är framhjulsdreven. Enligt Volkswagen är det främst de nordiska länderna som efterfrågar fyrhjulsdrift, men de säger att det kanske kommer i nästa generation, [som i nästa Passat GTE](#). Den som vill ha fyrhjulsdrift och lågt förmånsvärde får kolla vidare på [Toyota RAV4 Phev](#).

Kommer även Allspace som laddhybrid?

– Nej, tyvärr ännu ett tråkigt besked till den svenska marknaden. En Tiguan Allspace eHybrid hade varit ett bra alternativ till nya Kia Sorento laddhybrid, men VAG har ju [Seat Tar-raco laddhybrid med 7 sittplatser](#).



Hur är Tiguan eHybrid att köra?

– Nu får jag äntligen berätta något positivt. Överlag en trevlig bil som är fint avstämd. Tiguan eHybrid bjuder både på fin ljud- och körkomfort. Elmotorn är starkare än hos många konkurrenter vilket gör den roligare att köra på el. Drivlinan går mycket mjukt och smidigt.

Har du kört några fler versioner av Tiguan?

– Ja. I förmiddags körde jag R-versionen med 320 hästar från en 2-liters fyra. Antagligen samma motor som i nya Cupra Formentor. Tiguan R har ett avgassystem från Akrapovic som puffar fränt. Bakaxeln har aktiv momentstyrning som kan fördela kraften på bakaxeln så att ett av hjulen får all kraft. Det gör bilen rolig att köra och möjlig att sladda med.

Den lär väl kosta en massa i skatt?

– Ja, det får man räkna med. Särskilt om den registreras efter 1 april nästa år. Exakt vad skatten blir är inte klart eftersom WLTP-siffrorna inte är klara än.

Oj vad mycket du hade på hjärtat denna gång. Eller har du ännu mer att berätta?

– Jag har tyvärr ännu ett tråkigt besked. Volkswagen har beslutat att inte ta in [laddhybriden Touareg GTE](#) till Sverige med 367 hästar, utan bara den starkare versionen Touareg R med 465 hästar.

Läs en mer utförlig provkörning i auto motor & sport nr 23/2002. Priser på de provkörda bilarna kommer vecka 45.

Av Magnus Fröderberg



[Premiär för nya Volkswagen Tiguan – nu både som laddhybrid och sportig R-version](#)



[Volkswagen Touareg R: Laddhybrid som drar 3,5 ton](#)



[Volkswagen Tiguan blir coupé](#)



[Test: Högbyggda Volvo V60 Cross Country möter VW Tiguan och Toyota RAV4](#)



Supertest av 7-sitsiga suvar: 200.000 billigare än Volvo XC90



Test: Kompakta suvar: Familjens favoriter



Toyota RAV4 Plug-in Hybrid laddhybrid med 306 hk, 6 mils räckvidd och dragkrok



Seat Tarrac FR PHEV – laddhybriden får 245 hk och blir attraktiv tjänstebil

4. Mercedes slutar med manuella växellådor.

MATTIAS RABE.

PUBLICERAD: 07 OKT 2020, KL 19:04.

Som ett led i att kostnadseffektivisera produktionen kommer Mercedes att sluta erbjuda bilar med manuell växellåda.



Manuellt växlade bilar är en utdöende art. I USA har automatlådan haft överhanden under många årtionden och sett till hela världen är den automatiska växellådan i klar majoritet på nya bilar. Även i Sverige är det automatväxlade bilar som tilltalar mest. [För fem år sedan inträffade det historiska när automatlådan för första gången var det populäraste transmissionsvalet hos svenskarna](#), och i dag är drygt var tredje såld bil manuellt växlad, ungefär samma andel som i världen totalt sett.



The head of MercedesBenz's R&D operations, Markus Schaefer, has confirmed the company will "eliminate manual transmissions" as part of cost-cutting initiatives that will also see a "substantial reduction in platforms" and a "very dramatic reduction in combustion engines".

(Google-översatt): Chefen för MercedesBenz's FoU-verksamhet, Markus Schaefer, har bekräftat att företaget kommer att "eliminera manuella växellåda" som en del av kostnadssektära initiativ som också kommer att se en "väsentlig minskning av plattformar" och en "mycket dramatisk minskning av förbränningsmotorer".

Nu står det klart att Mercedes, som bara har erbjudit automatlådor i USA sedan 2015, kommer att fasa ut den manuella växellådan helt och hållet. Det är Markus Schäfer, medlem i Daimlers styrelse med ansvar för forskning samt operativ chef för Mercedes personbilsdivision, som för motorjournalisten Greg Kable berättar att man ska "eliminera den manuella lådan" som en del i ett kostnadsbesparingsinitiativ som även inkluderar en reduktion i antal plattformar och en mycket kraftig reduktion i antalet förbränningsmotorer (70 procent färre innan 2020-talets utgång).

Initiativet ska leda till 20 procent lägre kostnader runt år 2025.

Uttalandet rimmar väl med [Ola Källenius uttalande om att man ska fokusera mindre på kompaktbilar](#), det vill säga C-segmentet ([A-klass](#) och [B-klass](#)). Det är framför allt i detta storlekssegment (och i mindre) som manuella växellådor fortfarande erbjuds.

Även om många andra biltillverkare inte har gjort samma tydliga uttalande som Mercedes, via Markus Schäfer, står det klart att den manuella lådan försvinner allt mer. Se exempelvis på [Volvo](#) som erbjuder manuell växellåda till enbart [XC40](#), då i de två instegsmoddellerna T2 och T3.

[Volkswagen har dock lovat att ha kvar den manuella växellådan så länge som det finns en efterfrågan](#). Men efterfrågan minskar för varje år så det är bara en tidsfråga innan Volkswagen, och andra bilmärken, kostnadseffektiverar på samma sätt som Mercedes.

MATTIAS RABE

5. Testet visar att Teslan är en billigare polisbil i drift.

John Edgren 2020-10-07 kl 07:00.

Många av USA:s poliskårer kör Dodge Charger, så även i Bangersville, Indiana. Efter ett år i tjänst står det klart att Tesla Model 3 är billigare i drift som polisbil.



Ford har alltid haft en stark ställning som leverantör till USA:s polismyndigheter, nu även tillsammans med Dodge som har tagit för sig med Charger-modell. Men i likhet med andra myndigheter känner även lagens långa arm trycket kring att elektrifiera fordonsflottan.

För ett år sedan köpte polisen i Bangersville Indiana efter in Tesla Model 3 som patrullfordon. Elbilarnas prestanda matchade motsvarande hos de Dodge Charger-bilar som den ersatte. Model 3:s räckvidd på drygt 400 km täckte men än väl de knappt 130- till dryga 190 km som en patrullbil i snitt avverkar dagligen.

Efter ett års utvärdering hos polisen visar det sig Model 3 är billigare i drift än Dodge Charger-bilarna. Det rapporterar [Electrek](#). Versionen Standard Range Plus av Tesla Model 3 kostar förvisso betydligt mer än en Charger. Men till följd av olika besparingar på motsvarande drygt 178 000 kronor per, exempelvis genom insparade bensinkostnader, kan prislappen för Teslan räknas hem över de sex år som en polisbil vanligtvis rullar på vägarna.

Förutom insparat drivmedlet förväntar sig polisen att en elbilsflotta också ska ge betydligt lägre underhållskostnader. Den typen av besparingar gör att en elbil ligger på plus redan efter två år, visar polisens beräkning.

Det är inte bara i Indiana som lagens långa arm färdas i Tesla-bilar. Även i Fremont i Kalifornien och i Luxemburg kör polisen "teslor".

6. Skrämmande felet i Tesla Model Y: Glastaket flög av.

Publicerad 2020-10-06 kl 13:26.

En nybliven Teslaägare fick ofrivilligt en cabriolet.



Tesla bygger än så länge ingen cabrioletmodell, men det var precis vad en nybliven ägare som precis hämtat ut en Model Y fick.

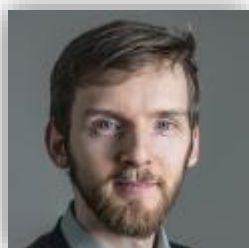
Ägarens son körde hem bilen från leveranstillfället när det stora glastaket helt enkelt lossnade och flög av. Han beskriver hur det gick till i ett inlägg på [Reddit](#).

”Vi körde hem och allt gick bra när vi plötsligt började höra väldigt mycket vindljud. Jag trodde att ett fönster kanske öppnats men kort därefter flög hela glastaket bara av”, skriver föraren som också beskriver panikkänslan efter det inträffade.

Bilen kördes tillbaka till Tesla och föraren undrar nu om fler är drabbade.

”Jag kan inte tänka mig hur något så stort som ett tak som inte sitter fast kan ta sig förbi kvalitetskontrollen. Om detta är ett återkommande problem kan många personer skadas.”

Tesla har ännu inte kommenterat händelsen.



Erik Söderholm

Läs mer om:



Teslas udda lösning: Viktig del hålls på plats av träbit



Tesla slopar billigaste Model Y

Den billigaste versionen av Teslas Model Y finns inte längre kvar på biltillverkarens sajt. Enligt Teslachefen är bilens räckvidd alldeles för dålig. Samtidigt sänker man priset på den dyrare versionen.



Sveriges första Tesla Model Y redan levererad – till Volvo

Volvo verkar nyfikna på Teslas nya crossovermodell. Det första exemplaret är redan levererat.



Nyblivna ägare vittnar om kvalitetsproblem i Tesla Model Y



Klart: Tesla Model Y får dragkrok – får dra 1 600 kilo



Tesla Model Y får värmepump – ger längre räckvidd på vintern



7. Tesla i läckt mejl: Sabotör tagen på Fremont-fabriken.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-10-07, 15:30, uppdaterad 2020-10-08, 12:05.

Tesla ska ha ertappat en anställd när denne utförde "illvilligt sabotage" på fabriken i Fremont, avslöjar ett internt mejl som läckt ut till media.



Tesla ska ha sparkat en av sina anställda på deras fabrik i Fremont, Kalifornien efter att ha ertappat personen med att sabotera en del av fabriken.

– För två veckor sedan upptäckte våra IT- och informationssäkerhetsteam att en anställd hade illvilligt saboterat en del av Fabriken. Deras snabba åtgärder förhindrade ytterligare skada och produktionen gick fint igen några timmar senare, skriver Alan Prescott, Teslas vice chefsjurist och tillförordnade juridiska ombud, i ett läckt mejl till de anställda som [Bloomberg](#) tagit del av.

Prescott gick inte in på hur "sabotageförsöket" ska ha gått till, men sa att den anställde var uppsagd.

Den anställde, som inte namngavs, ska enligt Prescott ha försökt "täcka sina spår", skylla på en kollega och förstöra en företagsdator.

– **Till slut, efter att ha** blivit visad obestridliga bevis, erkände den anställde. Som ett resultat avslutade vi anställningen, ska mejlet ha fortsatt.

– Vi litar enormt på våra anställda och värdesätter allas bidrag. Men oavsett angriparens personliga motiv är dessa handlingar brottsliga, strider mot vår uppförandekod och orättvisa mot andra anställda, tillade Prescott.

Tidigare i år rapporterades det att [Tesla och FBI hade förhindrat en hackerattack](#) med ett så kallat [utpressningsvirus](#) (ransomware) mot Teslas batterifabrik i Nevada. Då arresterades en rysk medborgare av FBI för att ha varit medlem i en grupp som försökt utpressa företaget.

Personen ska i juli ha försökt att muta en fabriksanställd för att förmå denna att introducera datorvirus i Teslas interna datorsystem. På så vis skulle gruppen ha fått ut hemlig information och kunnat påverka driften av fabriken. Den anställde ska ha informerat Tesla som i sin tur kontaktade FBI.

Elbilssajten Electrek pekar dock på [en del frågetecken](#) kring det nya fallet av "sabotage" på Fremontfabriken. [2018 anklagade Tesla en annan tidigare anställd](#) på fabriken i Nevada, Martin Tripp, för just sabotage.

Tripp läckte information till nättidningen [Business Insider](#) som påvisade att fabriken skapade stora mängder skrot och avfall på grund av ineffektiva produktionsmetoder. Dessutom visade Tripps läcka att Tesla hade installerat skadade battericeller i en del av batteripaketet.

Tesla stämde senare Tripp som [fälldes på alla utom en punkt](#) i september. Han hävdade i sitt försvar att han snarare var en visselblåsare, och att sabotage-anklagelserna från Tesla var felaktiga. Det dög dock inte i rätten som fällde honom.

Tesla har ännu inte väckt något åtal mot den anställda som ska ha utfört sabotaget på Fremont-fabriken.



[Ny Tesla Model Y tappade taket bara timmar efter leverans](#)



[Tesla Model S Plaid på Laguna Seca – snabbare än McLaren P1](#)



[Teslas aktie rasade efter Battery Day – fördröjd folkelbil en besvikelse](#)



Wiggo Björck

8. Audi A3 Sportback 40 TFSI e – laddhybrid med lång räckvidd.

PUBLICERAD: 05 OKT 2020, KL 10:44, **MATTIAS RABE**

6,7 mil på el rullar nya Audi A3 som nu kommer i ett utförande som laddhybrid.



Det är inte första gången som Audi A3 blir laddhybrid. [Redan 2014 kom förra A3-generationen där en bensinmotor och en elmotor kombinerades](#). På den tiden hette modellversionen A3 e-tron (bytte beteckning till 40 e-tron under 2018). [Numera är beteckningen e-tron vigd åt märkets elbilar](#), således heter [nya generationen A3](#), som kom i våras, i laddhybridutförande TFSI e, precis som övriga laddhybrider med fyra ringer i nosen.

Audi A3 Sportback 40 TFSI e är maskinellt sett väldigt lik sin föregångare. En 1,4-liters bensinmotor på 150 hästkrafter och 250 newtonmeter samt en elmotor på 109 hästkrafter och 330 newtonmeter producerar gemensamt maximalt 204 hästkrafter och 350 newtonmeter. Siffrorna är identiska med de siffror förra laddhybridgenerationen uppvisade.

Kraften skickas, precis som tidigare, via en sexväxlad S tronic-dubbelkopplingslåda till de drivande framhjulen. Till och med 0-100-tiden är densamma, det vill säga 7,6 sekunder, däremot har toppfarten ökat från 222 till 227 km/h.

Vad som också har ökat är räckvidden på el. Enligt WLTP-körcykeln kommer man i A3 Sportback 40 TFSI e upp till 6,7 mil per laddning vid kombinerad (blandad) körning. Det är betydligt mer än tidigare A3 (40) e-tron som kom fem mil enligt gamla, inaktuella NEDC-körcykeln och drygt 3,5 mil enligt WLTP-körcykeln. En stor anledning till den utökade räckvidden är att litiumjonbatteriet har vuxit från 8,8 till 13 kWh, samma storlek som hos exempelvis Volkswagen Golf TSI eHybrid (204 hk) och Golf GTE (245 hk).



Audis nya laddhybrid i C-segmentet klarar laddeffekter på 2,9 kilowatt (kW) vilket inte är speciellt mycket mer än vad som är standard i ett vanligt hushålls vägguttag. Det betyder att det tar ganska många timmar att få batteriet fyllt med energi.



En klar nackdel med Audi A3 Sportback 40 TFSI e är att den inte är lika lastvänlig som sina A3 Sportback-syskon som saknar elmotor. 380 liter bagageutrymme har blivit 280 liter, och när baksätetsryggen är nedfälld ryms 1 100 liter, hundra liter mindre än i övriga modellversioner.

A3-laddhybriden lanseras under hösten 2020. Något svenskt pris finns ännu inte, men i Tyskland börjar modellen med det ovanligt exakta priset 37 470 euro och 92 cent. I svenska pengar motsvarar summan 391 904 kronor och 61 öre, för att vara lika exakt.

[GALLERIER](#)

[12 bilder](#)

[Audi A3 Sportback 40 TFSI e 2021](#)



9. BMW 128ti ska dräpa Golf GTI.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-10-07, 14:10, uppdaterad 2020-10-08, 12:03.

Är världen upp och ner? BMW bygger framhjuldriven prestandamodell.



Får många är det kanske ett helgerån. Som att svära i kyrkan. Men vi har faktiskt kommit till den punkten i tiden där BMW bygger en framhjuldriven prestandavagn. Men innan ni purister sparkar bakut – det finns faktiskt mycket att gilla med BMM 128ti.

Vad BMW i praktiken har gjort är att ta en BMW M135i xDrive, bytt ut dess motor på 306 hästar och 450 Nm mot en klenare variant på 265 hästar och 400 Nm. Därtill har man plockat väck fyrhjulsdriften genom att kasta ut bakre kardanaxel och bakre differential. Växellådan är BMW:s åttastegade automatlåda, och inget manuellt alternativ kommer att erbjudas.





Vad man däremot har behållit är den uppgraderade fjädringen, bromsarna och "åka fort"-stylingen. Och kanske framför allt den framaxelmoterade Torsen-diff som nu får mindre effekt och vridmoment att brottas med. Förhoppningsvis ska detta reducera de kraftreaktioner i styrningen (torque-steer) som storebror BMW M135i xDrive lider av.

Dessutom är BMW 128ti 80 kg lättare än M135i så en lite mer ivrig och lekfull körupplevelse är nog att vänta.

Förutom modellbeteckningen på bakluckan skiljer sig 128ti visuellt från M135i med att bromsoken är rödlackerade istället för blå.

Fartresurser finns det ändå så att det räcker för de flesta. 0–100 km/h på 6,1 sekunder och en toppfart på 250 km/h.

Bokstäverna ti står för Turismo Internazionale och användes första gången på BMW 1800TI. Efter att också ha förekommit på BMW 2000TI och 2002TI pausade BMW Turismo Internazionale-beteckningen fram till 90-talet då bland andra 316ti Compact och 325ti Compact såg dagens ljus.





Några svenska priser finns inte ännu, men i Tyskland börjar 128ti på 41.574 euro vilket är knappt 7.000 euro mindre än M135i. Om samma prissförhållande appliceras i Sverige hamnar 128ti på ett frånpris på omkring 400.000 kronor.



Officiell: Nya BMW 1-serien blir framhjulsdreven, rymligare och de raka sexorna är borta



Prov: Nya BMW 1-serie blir framhjulsdreven men absolut inte tråkig



10. Hyundai i20 N: WRC-bil anpassad för bana och gata.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-10-07 kl 12:26.

Hyundai i20 N är en ny prestandmodell som tillsammans med storebror i30 N ska konkurrera med Golf GTI.



Hyundai i20 N är inspirerad av [rallybilen i20 WRC](#), men anpassad för gata och bana.



*Hyundai i20 WRC är inspirationskällan,
men räkna inte med 380 hästar och sekventiell växellåda.*

Tyvärr avslöjar inte Hyundai så mycket om i20 N mer än att den kommer att ha 18-tums-hjul med iögonfallande N-märkta bromsok. I fronten ska det finnas ett stort luftintag för turbon. Baktill finns en rejäl spoiler.

Fler detaljer om nya i20 N kommer avslöjas senare i höst.



18-tumshjul med N-märkta bromsok.



Hyundai i30 N är officiell – utmanar Volkswagen Golf GTI



WRC-förare vintertestar Hyundai i30 N i Sverige



Magnus Fröderberg



11. BMW använder geofencing för att ställa om till el.

Redaktören bytbil 2020-10-08.

Är redo för framtida miljözoner.



BMW introducerar funktionen eDrive-zoner som gör att BMW:s laddhybrider ställer automatiskt om till el om man kör in i en miljözon.

Sveriges regering har beslutat att kommuner får möjlighet att införa miljözoner som kontrollerar vilka typer av fordon som får köra i vissa områden. Exempelvis finns [miljözonen på Hornsgatan i Stockholm](#) där äldre bensin- och dieslbilar är förbjudna att köra.

Nu har [BMW](#) lanserat eDrive-zoner för storstäder i Sverige. Det är en funktion som automatiskt ställer om till elektrisk drivning om man kör en av BMW:s laddhybrider in i ett fördefinierat område i Stockholm, Göteborg, Malmö eller Uppsala. Totalt är det 80 städer i Europa som får sådana zoner.

– Efterfrågan på laddbara bilar är väldigt stor och idag är över 35 procent av de bilar vi säljer på den svenska marknaden laddbara. BMW eDrive Zones är ett tydligt och konkret exempel på vad vi menar med att ta ansvar för hållbar mobilitet, och som även gör det möjligt för våra laddhybrider att framföras i städer som i framtiden inför zoner för enbart elektrifierad körning, säger Emmanuel Bret, vd för BMW Group Sverige.

Funktionen finns i alla BMW:s laddhybrider som har det senaste operativsystemet. Funktionen använder sig av geofencing-teknik via bilens navigationssystem och GPS.

I Stockholm följer zonerna ungefär vägtullarna, undantag är bland annat västa Kungsholmen, Essingeöarna och Norra Djurgården. Medan i Göteborg täcker zonen från södra Hisingen över Älvsborgsbron och Götaälvbron ned till södra Mölndal. I Malmö täcker zonen Inre ringvägen. Och i Uppsala sträcker sig zonen mellan Luthagsesplanaden, Engelska parken, Strandbodgatan och Väderkvarnsgatan.

12. Franska Hopiums vätgasbil ska leverera 500 hästkrafter.

John Edgren 2020-10-08 kl 07:00.

Hopium vill bli Frankrikes Tesla fast med vätgasdrift. Prototypen Machina sägs leverera 500 hk, med en räckvidd på tusen kilometer.



Faranska Hopium satsar på att leverera vätgasdrivna lyxbilar.

Projektet har drivits av den franske racingföraren Olivier Lombard som har lagt mer än två år på att utveckla Hopium Machina. Det ska bli den första vätgasdrivna lyxbilen – som samtidigt levererar sportbilsprestanda. Det rapporterar [Auto Moto](#).

Hopium har för avsikt att bli Frankrikes Tesla, men är baserad på bränslecellsfordon. Om den första modellen kan leverera utlovad prestanda och räckvidd skulle det innebära ett stort kliv framåt i segmentet.

Dagens mest kompetenta bränslecellsbil på marknaden är Hyundai Nexo. Modellen utvecklar cirka 161 hästkrafter, och har en räckvidd på 666 km. Hopium Machina ska ge 500 hästkrafter och sägs få en räckvidd på tusen km. Detta ska åstadkommas med hjälp av ett rejält batteri som kan buffra energi.

I dagsläget finns inte mycket fakta om bilen. Olivier Lombard har tidigare arbetat bland annat med utvecklingen av prototypen LMPH2G, som körde i den senaste upplagan av Le Mans 24-timmarslopp, och tävlingsföraren hävdar att Machina har en formgivning som ger ett lågt luftmotstånd.

Den första "verkliga" prototypen av bilen ska presenteras i juni nästa år. Den färdiga versionen förväntas komma ut på Europamarknaden innan år 2026 – givetvis tillverkad i Frankrike. Tillverkaren räknar med att instegsmodellen ska kosta 120 000 euro när den släpps i Europa. Prislappen kan jämföras med instegspriset för en Hyundai Nexo, som ligger strax under 850 000 kronor.



Bakom bolaget står den franske racingföraren Olivier Lombard, som har lagt mer än två år på att utveckla den första prototypen Machina.



Hopium Machina ska ge 500 hästkrafter och ha en räckvidd på 100 mil.



Den första "verkliga" prototypen av bilen ska presenteras i juni nästa år.

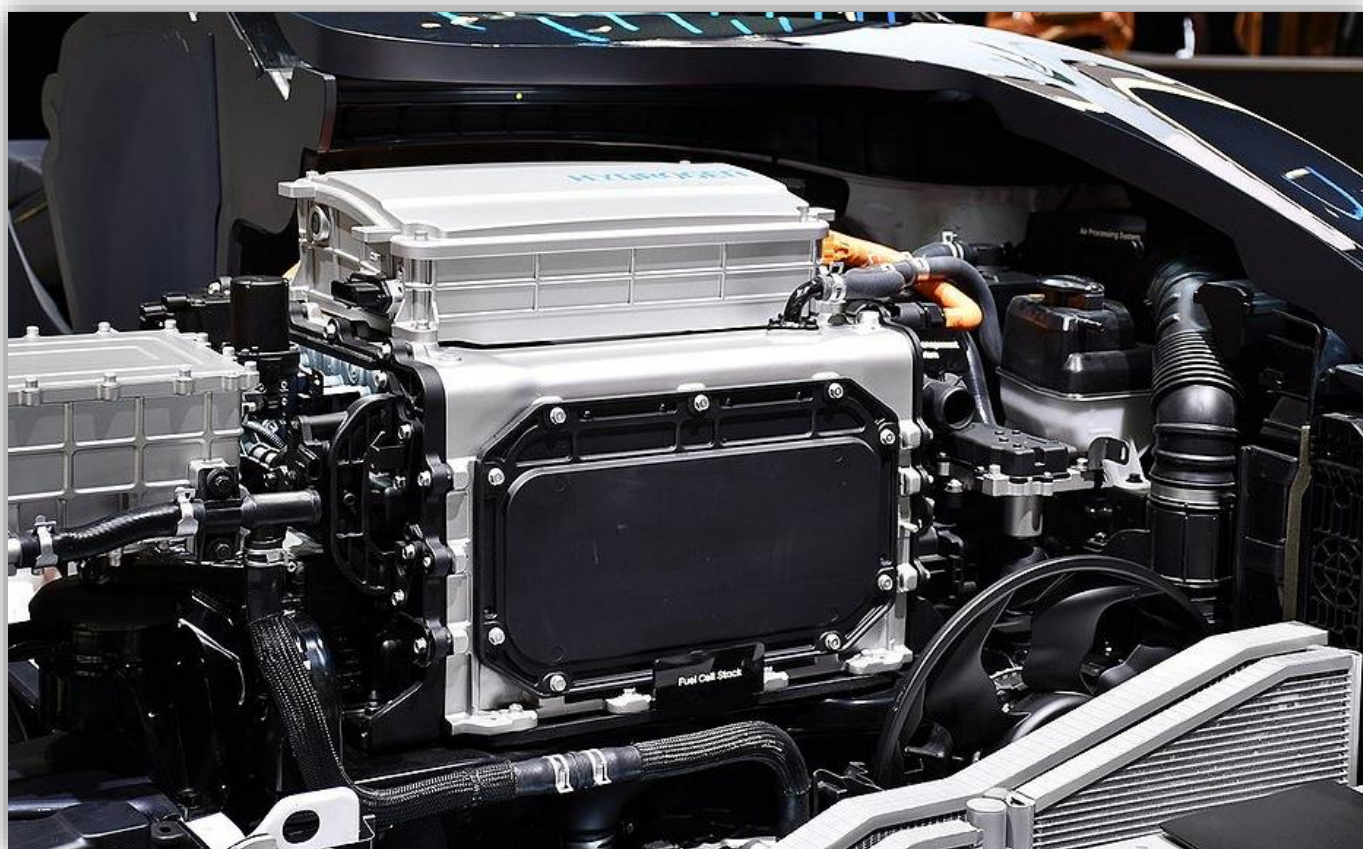


13. Centerpartiet vill satsa på vätgasdrift.

Redaktören bytbil.

2020-10-06.

Förhandlingar om vad kommission för snabb inställning till eldrivna transporter ska göra.



Motorn på vätgasbilen Hyundai NEXO.

Elektrifieringskommissionen som ska jobba för en snabb omställning till eldrivna transporter kommer snart tillsättas rapporterar Sveriges radio Ekot. Försent tycker Moderaterna. Vad kommissionen ska göra ska förhandlas mellan regeringen, Liberalerna och Centerpartiet. Centerpartiet vill fokusera på vätgasdrift.

Elektrifieringskommissionen ska jobba för en snabb omställning till eldrivna transportrar. I Regeringens förra budget satsades pengar för att kommissionen skulle starta. Men den har inte tillsats rapporterar [Sveriges Radio Ekot](#).

I budgeten satsades fem miljoner per år fram tills 2022, från i år, på att kommissionen ska tillsättas.

– Vi är i slutfasen av förberedelsearbetet och kommer att kunna presentera det arbetet inom kort, säger infrastrukturminister, Tomas Eneroth (S) till Ekot.

Snart ska kommissionen tillsättas, men enligt Moderaterna är det för sent.

Lars Hjalmered, näringspolitisk talesperson för Moderaterna säger till Ekot att om Sverige ska klara omställningen behöver fler bilar och lastbilar gå på el och då krävs det politiska beslut. Han menar att regeringen lovade att skulle tillsätta ett arbete för att fler lastbilar skulle köras på el men att ingenting har hänt sedan dess.

Kommissionen är nu på gång, men vad den ska göra förhandlas mellan regeringen, Liberalerna och Centerpartiet.

Centerpartiet vill att kommissionen ska fokusera på vätgasdrift eftersom de menar att det finns en stor potential i Sverige kring vätgas. Rickard Nordin, som är Centerpartiets klimatpolitiska talesperson, menar att ren batterielektrifiering är svårt på tunga och väldigt långa transporter och är svårast att ställa om i dagsläget. Han menar att vätgas istället kan spela en viktig roll i omställningen.

– Samtidigt ser vi att EU går in ganska hårt på vätgas så här kommer det antagligen finnas ganska mycket pengar att hämta hem till pilotprojekt och spjutspetsteknologi, säger Rickard Nordin till [Ekot](#).



14. I Sverige: Undvik mopedbilen.

Redaktören bytbil 2020-10-06.

Släpper lika mycket partiklar som 164 personbilar tillåts göra.



Mopedbilarna är populära bland ungdomar och blir allt vanligare i trafiken. Nu uppmanar Riksförbundet M Sverige föräldrar och ungdomar att tänka till innan man köper en mopedbil eftersom få är medvetna om att de släpper ut stora mängder med hälsofarliga partiklar.

Mopedbilar blir allt vanligare i trafiken. Enligt Transportstyrelsen fanns det ungefär 14 800 mopedbilar i trafik förra året. Mellan 2 000 och 3 000 nya mopedbilar registreras varje år.

De må vara populära, men få är medvetna om att de släpper ut stora mängder hälsofarliga partiklar. Ett antal mopedbilar testades av tidningen Motor och det visade sig att en mopedbil släpper ut lika mycket partiklar som 164 personbilar tillåts göra.

Heléne Lilja som är chef kommunikation och samhälle på Riksförbundet M Sverige uppmanar föräldrar och även ungdomar att tänka till en extra gång innan man beslutar sig för att köpa en mopedbil. Fordonets dieselmotor saknar avgasrening och har därmed stora utsläpp. Dessutom kan göra så att många väljer bort kollektivtrafiken menar Heléne Lilja.

– För luftkvalitetens skull borde man parkera mopedbilen för gott om man istället kan välja kollektiva färdmedel, cykel eller en vanlig elmoped. Det är orimligt att dessa fordon får rulla på våra vägar när de har så höga utsläpp, säger Heléne Lilja i ett pressmeddelande.

Relaterade artiklar:



[Miljöpartiet eniga om nya parkeringskatten](#)



[Ny bromsteknik ska minska partikelhalter](#)



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



15. Flera nya registreringsrekord för elbilar.

Redaktören bytbil.

2020-10-08.

Toppnoteringar Sverige, Norge och Tyskland.



8 procent i Tyskland, 12 procent i Sverige och makalösa 61,5 procent i Norge. Det är andelen nyregistrerade bilar i länderna föregående månad som var elbilar. – Det är historiskt, säger Christine Bu, ordförande i Norsk elbilsförening, till tidningen Nettavisen.

För varje år som går blir andelen elektrifierade bilar högre. Även för varje månad som går, visar det sig.

September blev nämligen en riktig rekordmånad för elbilar. Som [Bytbil har rapporterat om tidigare](#) nyregistrerades 28 712 personbilar i Sverige förra månaden. Andelen laddbara bilar stod för hela 34,4 procent av registreringarna, och renodlade elbilar stod för 12 procent.

Nu kommer rapporter om att även Tyskland når nya elbilsnivåer. Där registrerades 21 118 elbilar i september. Det motsvarar en marknadsandel på 8 procent, vilket är ett nytt rekord för Tyskland.

Men den siffran bleknar i jämförelse med Norge. I vårt grannland har elbilarna smått tagit över, med 10 528 nyregistrerade elbilar under september. Det motsvarar 61,5 procent av alla nya modeller som registrerades.

– Det här är historiskt. Det är första gången vi passerar 60 procent. Det är otroligt kul, säger Christine Bu, ordförande i Norsk elbilsförening till [tidningen Nettavisen](#).

Förvisso har Norge varit och nosat på den där gränsen tidigare. I mars förra året stod elbilarna för 58,4 procent av nyregistreringarna. Då var det [Tesla](#) Model 3 som stod för en stor del av registreringarna. Denna gång är det [Volkswagen](#) ID.3 som säljer som smör i det norska solskenet.

Det är också dessa två elbilar som är bland de mest populära i Sverige. Förra månaden var Tesla Model 3 den elbil med flest nyregistreringar i landet (754 stycken), följt av Polestar 2 (564) och just Volkswagen ID.3 (460).

– Sverige tillhör ett av de få länder inom EU, som minskade sina koldioxidutsläpp från nya personbilar under 2019. För att den positiva trenden med minskade koldioxidutsläpp från nya bilar ska fortsätta måste styrmedlen för laddbara bilar bibehållas och utvecklas, sa då Mattias Bergman, vd på Bil Sweden, som presenterar nyregistreringssiffror varje månad.

Relaterade artiklar



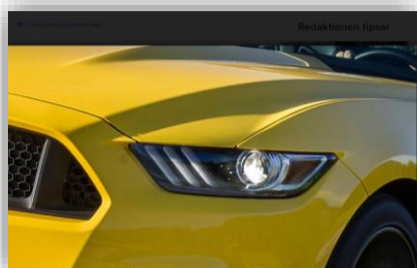
[Lista: De mest nyregistrerade modellerna i september](#)



[Bilmärkena som säljer mest och minst i Sverige 2020](#)



[Lista: Topp-250 nyregistrerade bilmodeller i mars](#)



[Här är Sveriges hetaste sportbil](#)



16. Volkswagen: 90 % av vår försäljning i Norge är elbilar nästa år.

100 % år 2023.

Volkswagen är självsäkra när det gäller försäljningen av nya elbilar. Deras lokala importör i Norge meddelar nu att man tror att 90 % av nybilsförsäljningen i landet kommer att bestå av elbilar redan nästa år. 2023 kommer siffran istället att vara 100 %.



I september i år var 61,5 % av alla nya bilar som såldes i Norge helt eldrivna. Landets mål är att bli det första i världen att inte sälja några fossilbilar 2025. Förra månaden började även Volkswagens nya modell ID.3 att säljas i Norge och den klättrade snabbt upp på topp-listan och hamnade före både Tesla Model 3 och Polestar 2.

[Volkswagen ID.3 börjar levereras](#)

[700 bilar har nått Norge](#)

[Kinesiska BYD kommer till Europa i år](#)

[Börjar i Norge med eldriven SUV](#)

[Ford Mustang Mach-E från Oslo till Trondheim](#)

[Gick på en laddning](#)

17. Jaguar F-Type är kompetent som få.

Publicerad: 2020-10-06 kl 06:45, text: Robert Lagerström.

Efter E-Type hade Jaguar-problemet med att få fram en tvåsitsig sportbil. Å andra sidan blev resultatet ett riktigt kompetent ekipage. F-Type är snabb, smidig och går som ett strykjärn i kurvorna. Med en V8 på 575 hästar gör den noll till 100 km / h på bara 3,7 sekunder. Men smakar det så kostar det.



EGENSINNE. F-Type är helt enkelt en väldigt snygg bil med ett lyckat linjespel. Karossen saknar onödiga detaljer och dörrhandtagen är integrerade i dörrarna. När de skjuts ut uppenbaras en liten aluminiumplakett som berättar vad det är för märke på bilen. Jaguar hävdar att handtagen förbättrar aerodynamiken, men mest är det förstås en gimmick.

Sportbilen E-Type blev en ikon. När den slutade tillverkas i mitten av 1970-talet försvann en av bilvärldens mest kultförklarade modeller. Och det var man förstas medvetna om på Jaguar.

Den tvåsitsiga modellen behövde en efterträdare! Och mellan XJ-S inte kvalade i började man i slutet av 1980-talet utveckla sportbilssyskonen XJ41 och JX42. Allt stoppades dock av den nya ägaren Ford.

Men skam den som ger sig. Efter roadsterförsöket XK 180 presenterade Jaguar konceptbilen F-Type direkt efter millennieskiftet. Modellnamnet hade visserligen använts på ett par tidigare experiment, men prydde nu en stilfull tvåsitsig sportbil med en kraftfull V6: a.

Meningen var att sätta den i produktion. Men Ford höll hårt i plånboken och på grund av budgetnedskärningar kunde Jaguar inte börja tillverka bilen. När indiska Tata tog över verksamheter började det dock hända grejor.

Lagom till 50-årsjubileet för E-Type, på hösten 2011, visades nämligen en ny liten sportvagn upp. Konzeptet kallades för C-X16 och drevs av en treliters turboladdad V6: a på 375 hästar och 450 newtonmeter, vilken fick stöd av en elmotor.



TJUSIG. De flesta motorjournalister blev alldeles till sig över bilens bulliga och brutala former. Några få sörjde dock över att nykomlingen inte hade en sidoupplagd bakdörr, som både E-Type och konceptet C-X16 stoltserade med. Det som för övrigt avslöjar om bilen har en V8 är att den har fyra avgasutblås i stället för två.

Slimmad design

Utseendemässigt blickade roadstern varken bakåt eller framåt. Designchefen Ian Callum och hans team hade utgått från Jaguars dåvarande formspråk, gjorde gjorde att C-X16 hamnade i gott sällskap med XJ, XF och XK. Den rundade grillen och de långsmala baklysena var dock hämtade från supersportbilen C-X75. Det här var det minsta ekipaget som märket hade byggt sedan XK 120, 1954.

Visserligen såg nykomlingen i det närmaste produktionsklar ut - men skulle bilen verkligen börja tillverkas? Ja, faktiskt! På våren 2012 meddelade Jaguar att så var fallet och presenterade därefter F-Type under hösten samma år.

Entusiasterna jublade. Det var bara marginella detaljer som skickade nyheten från konceptet C-X16, förutom att F-Type enbart lanserades i cabrioletutförande. Bilen var strikt tvåsitsig och genomsyrades av kompromisslöshet.

Ekipaget har ungefär samma slimmade mått som förlagan och väger även i modiga 1.600 kilo. Sportbils känslan är stark och sitthöjden låg, två centimeter lägre än i XK, och det är en härlig känsla att blicka ut över den rejäla motorhuven. I backspeglarna kan de bulliga hjulhusen skönjas.

Tre motorsteg

Jag grundutförande levererar F-Type med en kompressormatad V6: en på tre liter, som var god för 340 hästkrafter och 450 newtonmeter. Detta innebar noll till 100 km / h på 5,3 sekunder. Nästa steg uppåt var F-Type S, som genom ett högre laddtryck ökade effekt till 380 hästar och 460 newtonmeter, vilket gjorde att vagnen kunde ta sig upp till 100 knyck på 4,9 sekunder.

Toppmodellen F-Type V8 S var förstås ännu snabbare. I den pressar den fem liter stora V8: an upp krafterna till 495 hästar och 625 newtonmeter. Då kan noll till 100 km / h avverkas på blott 4,2 sekunder. Bilen är tyngre och har även en större prislapp. Nypriset 2013 var 969.000 kronor.



FLERA SPISAR. I flera år regerade V6: an och V8: an. Till sist följde dock Jaguar trenden med mindre motor och inför 2018 kom F-Type med en rak fyra på 300 hästar och 400 newtonmeter. Samtliga sätter bra fart på bilen, även om V8: an förstås bjuder på mest kraft. Dess dagar lär dock vara räknade. Oavsett storlek vrålar spisen dovt vid pådrag och bluddrar skönt när gasen släpps. Underbart!

Under samma år visade Jaguar upp F-Type Coupe. Den började säljas i Sverige den första helgen i maj 2014 och tack vare det fasta taket är den bärande aluminiumstrukturen hela 80 procent mer vridstyv än syskonets. Detta gör förstås modellerna ännu mer kontrollerade.

Blev ännu vassare

Här finns krafter i överflöd och styrningen förmedlar och exakt känsla i fingrarna. Den åttastegade automatlådan är snabbväxlad och både sexan och åttan vräker ur sig en förförlig motorsång. När det gasas friskt genom böjarna portionerar V8: ans diffbroms ut kraft till det drivhjul som har bäst fäste, medan Torque Vectoring effektivt motverkar understyrning med bromsarnas hjälp.

Citatet

”En brutal bästa i bedårande förpackning som gör varje sann bilentusiast lycklig.”
Bilsport nr 9/2014

Liksom för den öppna vagnen tog tre olika motoralternativ till Sverige. För V8: an i F-Type R Coupe angavs nu 550 hästar och 680 newtonmeter. När Bilsport testade ekipaget gjorde det 0 till 100 knyck på blott 4,09 sekunder, men fick storstryk av den betydande dyrare Porsche 911 Turbo.



BRITTISKT MODERNT. Bilen är strikt tvåsitsig och rymmer inte en tillställning till baksäte. Kupén är inte överdådig men känns välkomnande trots och något ojämn kvalitet på detaljerna. Sportstolarna ger ett bra stöd men utrymmena är trånga, inte minst för långa förare. Instrumenteringen är plottrig men uppgraderades kraftigt inför 2020.

Men så skulle också F-Type bli ännu vassare. Under 2017 lanserades en SVR-version, som både Coupe och Cabriolet. Modellen var några tiotal kilo lättare, hade mer marktryck och kunde klämma ur sig 575 hästar. Samtidigt kom jubileumsversionen 400 Sport, vars tre-literssexa gav 400 hästkrafter. Snart skulle även en ny instegsmaskin presenteras. Den drar av en rak fyra på 300 hästar och 400 newtonmeter. Inte kattskit den heller.

Färsk uppdatering

Nu var modellparken breddad och det fanns ett överflöd av F-Type-modeller - öppna och täckta vagnar med olika motorer samt fyrhjulsdraft eller manuell bakhjulsdraft. Samtliga hade uppdaterat och bland annat fått bättre sportstolar, ett nytt infotainmentsystem och led-belysning av senaste snitt.

Inför i år blev det dags för ytterligare en översyn. Utseendemässigt rundades motorhuven av, grillen växte och strålkastarna slimmades samt placerades lägre. Och på samma gång passade Jaguar på att rensa i ledet. V6-versionerna ströks ur sortimentet och lämnade rad-fyran och V8: an ensamma på täppan.

Lagom till 2022 lär det komma en helt ny F-Type som troligtvis blir elektrifierad. En sak är dock säker. Modellen kommer att fortsätta vara en äkta sportbil.

Problem

ÅTERKALLELSER. Genom åren har F-Type återkallats några gånger internationellt. Årsmodellerna 2014, 2015 och 2017 kunde ha problem med säkerhetsbältena, medan några bilar av 2015 års modell kunde ha en krånglande servostyrning. På en del exemplar med radfyran, från 2018, riskerade bensin att läcka i i motorrummet, samtidigt som bilar från ifjol har haft strul med en bult till vevaxeln.

MISSNÖJE. Alla är inte helt nöjda med sin F-Type. En del ägare klagar över att den fullständiga käkar däck samt inte riktigt får ned krafterna i asfalten. Samtidigt upplever många att bakhjulen på bilen, av de första årsmodellerna, kan kännas gungig och slängig, ändra dock inte nödvändiga modellerna med Torque Vectoring och diffbroms. Vidare reagerar många ägare på missljud, att bilen knarrar, gnisslar och skramlar, i synnerhet under varma dagar.

ELEKTRONIK. Från stenåldern? Ja, så har en hel del ägare beskrivit elektroniken hos de första årsmodellerna av F-Type. De vackra att Bluetooth, gps och skärmmenyerna är i slöaste laget. Andra har haft krånglande elektronik, som ljudanläggningar, men diverse mjukvaruuppdateringar har gradvis fått strulet att försvinna. Liksom för andra prestandabilar, som inte körs regelbundet, har F-Type haft batterirelaterade åkommor, som krånglande dörrlås, återkommande varningslampor och startproblem.

Fördelar

UTSEENDE. Jaguar har lämnat den klassiska brittiska looken. Numera gör man bilar med en modern uppsyn och F-Type är inget undantag. Den är underbart designad och har både vassa och rundade tidigare samt ett smakfullt ilsket uttryck. Samtidigt blinkar formgivningen åt gamla E-Type, via flytet i höftlinjen och bakrutan, som smalnar av nedåt.

UNDERHÅLLANDE. Med den rejäla V8: en under huven är F-Type rena dynamiten. Den får ekipaget att sticka iväg som ett skott och ger krafter i överflöd, samtidigt som det högklassiga chassit och de elektroniska systemen får bilen att ligga som ett strykjärn i kurvorna. Men tro inte att de mindre motorerna är glädjedödare - även de är rappa och ger väldigt mycket pang för pengarna.



2011. Konceptbilen C-X16.



2013. Nya F-Type lanseras.

Tidslinje

2011 Konceptet C-X16 har en treliters turboladdad V6: a på 375 hästar och 450 newtonmeter. Samt en elmotor.

2012 Jaguar bestämmer sig för att satsa på F-Type och presenterar den på hösten.

2013 Motorpressen provkör nykomlingen och blir imponerad.

2014 Coupé börjar säljas. Tack vare taket är den bärande aluminiumstrukturen hela 80 procent mer vridstyv.

2017 Värstingen SVR och en rak fyra på 300 hästar lanseras. Samtidigt uppdateras samtliga modeller.

2020 F-Type har fått ännu en översyn samtidigt som V6-versionerna försvunnit.

2022 Nästa generation ska byggas på en ny plattform och lär bli eldriven.

SNABBA FAKTA

Jaguar F-Type AWD Coupe -17

Kaross: 3-dörrars, 2-sitig coupe.

Motor: V-8, kompressor, 5.000 cc.

Max effekt: 550 hk / 6.500 rpm.

Max vridmoment: 680 Nm / 3.500 rpm.

Sändning: Fyrhjulsdrift, åttastegad automat.

0-100 km / h: Ca 3,9 sekunder.

Toppfart: 300 km / h.

Förbrukning: 10,9 l / 100 km.

Nypris: 1.220.900 kr.

MOTORALTERNATIV

2013-2019	3.0 V6	340 hk	450 Nm
2013-2019	3.0 V6	380 hk	460 Nm
2013-2015	5.0 V8	495 hk	625 Nm
2014-	5.0 V8	550 hk	680 Nm
2018-	2,0 R4	300 hk	400 Nm
2018	3.0 V6	400 hk	460 Nm
2018-	5.0 V8	575 hk	700 Nm

Uppgraderingar

Inte oväntat kan saker som mjukvaruoptimering och ett nytt avgassystem ge mer effekt. Omfattande ingrepp, som smidda kolvar och en kraftigare kompressor, kan skrämman upp V8: an på 575 hästar till drygt 700 med ett vrid på biffiga 870 newtonmeter.

Priser

F-Type är en liten ny bil och inte gratis. Det finns dock många på begagnatmarknaden, varav en hel del lågmilare. För de första årsmodellerna börjar priserna vid drygt 400.000 kronor, för en V6: ai cabrioletutförande. En kupé kostar mer, prisbilden är spridd och många modeller går på över 600.000 kronor. En 550-hästars V8: a med tre år på nacken kan gå på 750.000.

Som vanligt påverkar även utrustningsnivån priset. Dyrast är förstås SVR som förutom värstingspisen även är nedlusad med kolfiber.



Porsche 911 Turbo



Audi R8

Alternativen

PORSCHE 911 TURBO. Snabbare och mer precis? Jo, tysken är fortfarande oslagbar vad krävs mångsidighet och sportkänsla. Men den kostar skjortan.

AUDI R8. 525 hästar och drygt lika många newtonmeter. Audins V10: a från Lamborghini Gallardo gör bilen blixtsnabb, däremot är priset högt.

I korthet

- + Smidig och grymt snygg
- + V8: an är sanslös
- + Själ och personlighet
- Rejäl prislapp
- Litet bagageutrymme
- Plottrig interiör

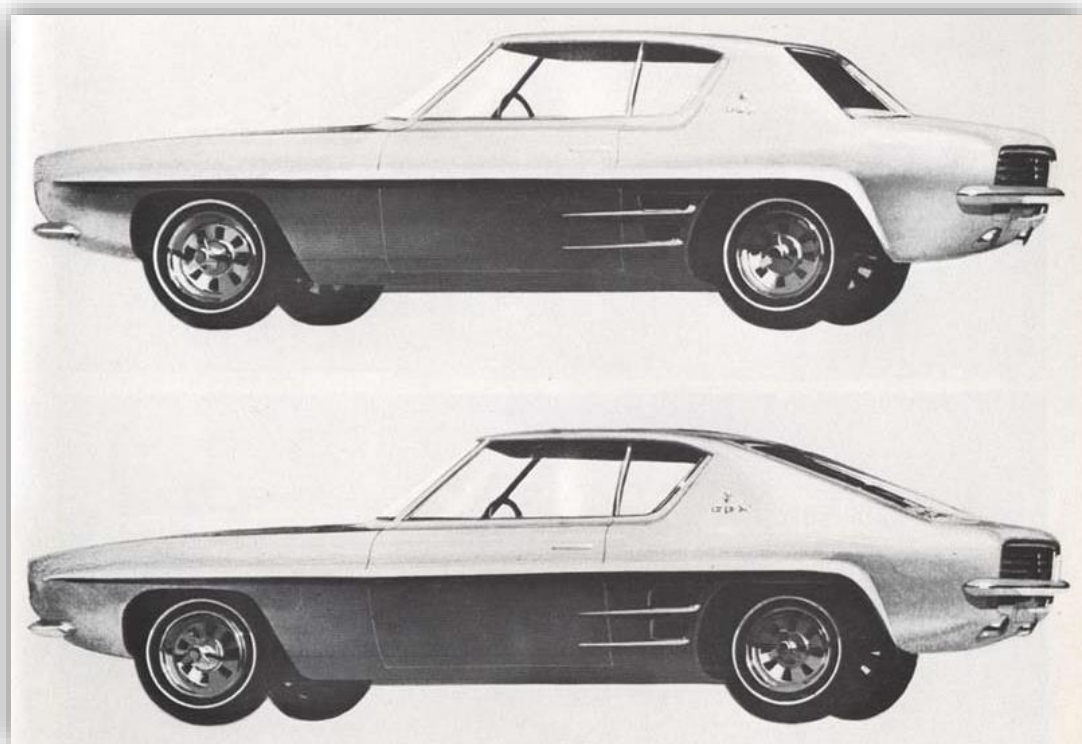


Robert Lagerström

18. Fords Europeiska utmanare.

Publicerad 2020-10-07 kl 7:12, text **Mårten Carlsson**.

Ford Mustang blev en framgång utan motstycke. Nu gällde det för Ford i England ta fram en liknande modell för Europa också. Den skulle heta Ford Colt.



Redan 1965, drygt ett halvår efter Mustangen hade kommit började man arbeta på den nya bilen Colt.

På dessa tidiga skisser, troligen gjorda av Philip Clark ser man väldigt mycket Mustang i dragen. Inte så konstigt då han även hade haft ett starkt inflytande på Mustangens formgivning.

Med i teamet från USA var även Gordon Mackray. På den brittiska sidan fanns Neil Bertley som senare kom att fila vidare på Clarks tidiga alster

Intressant är att man tidigt funderade på både en coupé och fastback av Colt.



Här görs den första fullskalemodellen av Colten.



Sommaren 1965 visade man upp Colt i sitt första utförande, men det återstod en del finslipningar.



Colt reviderades och i april 1966 såg resultatet ut så här, lite mer nedtonad och nedskalad.



Hösten 1967 började provbilarna komma ut och hårdtestas, premiären var inte långt borta nu.



En smällkall januaridag 1968, en Colt på köldtest någonstans i norra Finland.

Nu var det bara några månader kvar till produktionsstart, men man stötte på ett litet problem. När projektet hade läckt ut i media hörde en japansk biltillverkare av sig - Mitsubishi. Dom hade sedan flera år en modell som hette Colt och påtalade artigt lite om namnskydd och sådant.

Så nu fick man lite brådis att döpa om den nya bilen, och Capri var ju ett namn Ford använt tidigare. Capri - det låter exotiskt, lite lyxigt och åtråvärt. Capri fick det bli. Dessutom passade man på i sista minuten och designa om bilen en sista gång innan premiären i Bryssel, februari 1969.



Och Capri blev ju en succé. Förutom image så hade Caprin ett brett spektrum av motorer och utrustning. Hela tolv olika motorer gick att få i kombination med en rad olika nivåer från simpel basbil till fullmatade GTXLR.

Capri kom att göras i tre generationer och totalt 1886647 stycken exemplar fram till och med 1986.

Läs mer om:



Caprin före Capri

Brådan sitter helt riktigt i en Ford Consul, närmare bestämt Consul Capri



Euro-muscle – Capri RS3100

Det var inte bara i USA köparna gillade muskel- och prestandabilar, I Europa slog samma typ av bilmode igenom också. Eftersom bilarna var mindre krävdes inte riktigt lika mycket muskler.

MOTORNYTT

SLUT