



Panhard Dynamic X77 Coupe 1936–38

1. Larm om rökutveckling i Polestar 2: "Vi tar detta på allvar".
2. Volvos toppfartsspärr på 180 km/h går att ta bort.
3. Audichefen får avslag: "Rättegången kommer ta årtal".
4. Dieselmotor i Ford Fiesta inte längre ett alternativ.
5. Seat öppnar batterilabb.
6. Dacia Spring Electric är Europas billigaste elbil.
7. Här är elbilen som ska få fart på Fiat.
8. Konceptbilen Megane eVision utmanar Volkswagen ID 3.
9. Audi Q8 60 TFSI e.
10. Nya el-Volvon bra – men Teslas försprång består.
11. Ny banpiskare: Volkswagen Golf GTI Clubsport med 300 hästar.
12. Mercedes EQC 4x4 är det fränaste vi sett på länge.
13. Det här är nya Bentley Flying Spur V8.
14. Lucids instegsversion av Air kostar från 69.900 dollar.
15. Kolla in denna kittade Tesla Model 3.
16. BMW lanserar smart laddare och poängsystem för laddhybrider.
17. Syntetbränslet ska rädda Porsches boxermotorer.
18. Påvens nya bil: Toyota Mirai.
19. Toyotas nya vätgaslastbil byggs för USA-marknaden.
20. Rover – turbinbilspionjärer!
21. Småbilarna vi aldrig fick se.
22. Svenska Koenigsegg förlorar hastighetsrekord?
23. Nico Rosberg kör Volkswagen ID.R på Nürburgrings F1-bana.

1. Larm om rökutveckling i Polestar 2: "Vi tar detta på allvar".

Publicerad 2020-10-13 kl 13:47, text Erik Söderholm.

En Polestar 2 som bara var några dagar gammal har börjat ryka under laddning.



En Polestar 2 som var inkopplad för laddning vid ett hus utanför Oslo började brinna i helgen, uppger norska polisen och lokala medier.

– Det var flammor under motorhuv och man kunde se rökutvecklingen i området, säger operationschefen André Kråkenes vid Oslos polisdistrikt till NTB.

Men enligt Polestar handlar det inte om någon brand utan enbart om "rökutveckling". Orsaken till branden är inte klarlagd, men Polestar har skickat ut en teknisk delegation för att undersöka bilen.

De ska redan ha klarlagt att händelsen inte är relaterad till huvudbatteriet, utan till att avdunstad kylvätska ska ha lett till vad som uppfattats som rök.

Ska utredas

Polestar har skickat ut ett uttalande kring händelsen. "Vi tar detta på allvar och kommer fortsätta undersöka denna situation grundligt", skriver Polestar, som ska berätta mer om resultaten av undersökningen senare.

Polestar har inga rapporter om liknande händelser i Norge eller andra länder.

Bilen i fråga var bara några dagar gammal. Ingen ska ha skadats vid händelsen. Rökutvecklingen ska ha avtagit direkt när bilen kopplades ur från laddaren, hävdar Polestar.

Polestar gick tidigare i oktober ut med en [återkallelse av 2 200 bilar globalt](#), varav 600 i Sverige. Anledningen är ett tekniskt fel som innebär att bilen kan tappa kraft och stanna.

Uppdatering 13.45: Norska polisen har nu uppdaterat uppgifterna efter händelsen och erkänner att det inte handlade om någon brand.

"Informationen har nu följts upp närmare och polisen har inte täckning för att säga att det kom flammor under motorhuv. Det fanns inga tecken på att bilen utsattes för höga temperaturer", skriver Oslo polisdistrikt i ett uttalande, och påpekar att den fullständiga utredningen ännu inte är klar.

Läs också: [Polestar återkallar tusentals elbilar efter allvarligt fel](#)

2. Volvos toppfartsspärr på 180 km/h går att ta bort.

PUBLICERAD: 15 OKT 2020, KL 11:02 av **MATTIAS RABE**.

Många satte kaffet i vrångstrupen när Volvo förra året meddelade att de sänker toppfarten till 180 km/h i alla sina bilar från och med 2020. Men nu finns en lösning på "problemet", om man vill nå de tidigare toppfarterna hos Volvos modeller.



Volvo Cars har som mål att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i en ny bil från dem. För att nå dit måste man bygga säkra bilar, ett område Volvo redan är erkänt duktiga inom, men man behöver även anpassa sett till andra aspekter, exempelvis förarbeteende. Därför har Volvo tagit ett beslut som innebär att alla deras modeller från och med modellår 2021, det vill säga det modellår som nu säljs, [får sänkt topphastighet till 180 km/h](#). Toppfartsspärren gäller även en stark och snabb bil som [S60 T8 Polestar Engineered](#). Den har 405 hästkrafter och gör 0-100 km/h på 4,4 sekunder, men den toppar endast 180 km/h. Innan beslutet gjorde modellen 250 km/h.

LÄS MER: [Därför sänker Volvo toppfarten](#)

Det blev lite av ett ramaskri i kommentarsfälten när nyheten om max 180 km/h spreds. Vissa hade förståelse för Volvos beslut, men många hävdade att Volvo kommer att tappa kunder till framför allt de tyska biltillverkarna. Några gick till och med så långt att de menade att deras beställning av en ny Volvo skulle dras tillbaka, och att de i stället skulle beställa en bil av annat märke.



Här ses Volvo V60 T8 Polestar Engineered på Teknikens Världs Bankalas i somras. Modellen har 405 hästkrafter och gör 0-100 km/h på 4,6 sekunder, men toppfarten är sedan årsmodell 2021 begränsad till 180 km/h.

Men kanske följande information kan lätta upp stämningen? Tyska Volvo-trimfirman [Heico Sportiv](#) har nämligen lyckats plocka bort toppfartsspärren i Volvos modeller. I grunden bygger hävandet av spärren på företagets egenutvecklade mjukvara e.motion som de normalt använder vid effekthöjning i Volvo-bilar.

Med Heico Sportivs mjukvara ökar toppfarten med mellan 30 och 70 km/h, det vill säga till mellan 210 och 250 km/h, modellernas ursprungliga maxhastigheter. Vi inser då att [XC40 T2](#) och [XC40 T3](#) inte omfattas av toppfartshöjningarna eftersom T3:an tidigare maxade 200 km/h och T2:an inte borde klara mer än 190 km/h (sedan lanseringen nyligen har den alltid varit begränsad till 180 km/h).

Nedan följer priserna som Heico Sportiv gått ut med. Priserna inkluderar inte moms, ej heller eventuella fraktkostnader samt installationsavgifter, däremot ingår Heico Sportivs garanti på upp till fem år. Notera att vi har konverterat till svenska kronor baserat på dagens eurokurs (10,3975 kronor per euro).

Priser toppfartshöjning

XC40

Bensinmotor: 11 563 kr (H2020400)

Dieselmotor: 11 563 kr (H2020400)

Laddhybrid: 12 459 kr (H2020450)

S60/V60/XC60

Bensinmotor: 13 355 kr (H2020600)

Dieselmotor: 13 355 kr (H2020600)

Laddhybrid: 14 252 kr (H2020650)

S90/V90/XC90

Bensinmotor: 15 148 kr (H2020900)

Dieselmotor: 15 148 kr (H2020900)

Laddhybrid: 16 044 kr (H2020950)

Heico Sportiv meddelar att de under november månad lanserar möjligheten till att ta bort Volvos toppfartsspärr på 180 km/h.

3. Audichefen får avslag: ”Rättegången kommer ta årtal”.

Publicerad 2020-10-14 kl 17:42, text Erik Söderholm.

Rupert Stadler ville få en egen rättegång – men får avslag på sin ansökan.



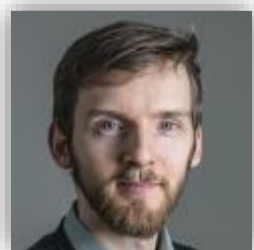
I slutet av september [började rättegången](#) för den tidigare Audichefen Rupert Stadler i Tyskland. Han står inför rätta tillsammans med tre kollegor och misstänks för bedrägeri, falsk marknadsföring och urkundsförfalskning.

Rupert Stadler ska enligt åklagaren ha känt till VW-koncernens dieselfusk innan det avslöjades och låtit bli att stoppa försäljningen av de modeller som omfattades av fusket när han fick veta om det.

Rättegången hålls alltså tillsammans med andra tidigare kollegor, trots att Rupert Stadlers advokater hävdar att det är orimligt att rättegången slås ihop med flera andra misstänkta. Men rätten avslag hans ansökan om en egen rättegång, uppger [Automobilwoche](#).

Rättegången är extremt omfattande och består av enorma mängder material.

”Han kommer förmodligen behöva sitta i rättegång med de tre andra åtalade i årtal”, skriver tidningen.



Erik Söderholm

Läs också: [Nu börjar rättegången – Audichef riskerar tio års fängelse](#)

4. Dieselmotor i Ford Fiesta inte längre ett alternativ.

PUBLICERAD: 14 OKT 2020, KL 08:52 av **MATTIAS RABE**.

Dieseldrivna småbilar är inget hett alternativ, och i Fiestas fall är drivmedlet så pass svalt att Ford har lagt ned produktionen av märkets B-segmentare med dieselmotor under huven.



För fyra månader sedan [presenterade Ford uppdaterade Fiesta](#). Största nyheten var den 1,0-litersmotor med 48-volts mildhybridteknik som erbjuds med två effektuttag – 125 samt 155 hästkrafter. Dessa båda bensindrivna alternativ släpper ut ungefär lika mycket koldioxid som den 1,5-liters dieselmotor som också presenterades i somras, en maskin som har funnits till modellen under tre års tid.

LÄS MER: [Mazda 6 blir av med dieselmotorerna](#)

Nu berättar Ford att dieselmotorn har gjort sitt. I september slutade man att montera motoralternativet i Fiesta. Anledningarna är för låga försäljningsvolymmer samt att de nya mildhybriderna anses göra jobbet lika bra.

Enligt en Ford-alesperson har man sett svag efterfrågan på [Fiesta](#) med dieselmotor under ett år eller så. Dieselmodellen har under denna period stått för endast två procent av totala Fiesta-försäljningen. Det är en betydligt mindre andel än snittet i småbilssegmentet. Åtta procent av innevarande års första sex månaders sålda småbilar har varit dieseldrivna, i fjol var andelen tio procent. För bara fem år sedan stod diesebilarna i segmentet för 25 procent av försäljningen.

Ford började erbjuda Fiesta med dieselmotor redan 1984. I dag, 36 år senare, är småbilens dieseler till ända.

LÄS MER: [Audi håller fast vid dieselmotorerna](#)

5. Seat öppnar batterilabb.

Publicerad 2020-10-13 kl 10:30.

Text Maria Dahlin.

Ska testa batterier till elbilar och laddhybrider i speciella klimatkammare.



Labbet öppnar i april 2021 och ligger bredvid Seats bilfabrik i spanska Marotell. Där kommer man att testa och utvärdera litiumjonbaserade battericellsmoduler, hög- och mellanspänningsbatterier och olika laddare.

Det ska också inrättas speciella klimatkammare. De kan simulera olika väderförhållanden som extrem kyla eller värme, eller andra påfrestande miljöer som bilar kan utsättas för under sin livstid. I en annan del i testbyggnaden kommer man mäta och utvärdera säkerhet och prestanda i batterierna.

Seat har flera laddhybrider på gång. Bland annat en laddbar version av Leon i med såväl Cupra som Seatemblem i fronten. Även Seat Tarraco och Cupra Formentor blir laddhybrider. Snart lanseras också elbilen el-Born, som vid sidan av småbilen Mii blir biltillverkarens andra helt elektriska bil.



Maria Dahlin

6. Dacia Spring Electric är Europas billigaste elbil.

PUBLICERAD: 15 OKT 2020, KL 20:35.

I kväll har Dacia presenterat sin första elbil som utlovas bli Europas billigaste. Den heter, precis som vid tjuvtitten tidigt i våras, Dacia Spring Electric och är precis så avskalad och enkel som många hade förutspått. Eller vad sägs om 44 hästkrafter och plåtfälgar?



Det finns riksdagspolitiker som verkar tro att alla elbilar kostar över en miljon kronor. Det har varit fel sedan länge, men nu är det ännu mer fel. Nu har nämligen rumänska [Dacia](#) presenterat sin första elbil och även om Dacia inte har offentliggjort någon prislapp än så tror vi inte att den kommer att kosta i närheten av en miljon kronor.

Dacia presenterar modellen Spring Electric som en revolution, och lovar att den ska bli Europas billigaste elbil när den börjar säljas våren 2021. När vi läser specifikationerna är det inte svårt att tro på detta uttalande.





Tycker du den ser snabb ut? Det är den inte, toppfarten är 125 km/h vilket med nöd näppe räcker till svensk maxhastighet.

Dacia Spring Electric har ett batteripaket med en kapacitet på 26,8 kilowattimmar (kWh) som kan laddas med en effekt upp till 30 kilowatt (kW). Så kallad långsamladdning, eller växelströmladdning, är möjligt upp till 6,6 kW. Med den energi man får i batteriet ska man kunna köra upp till 22,5 mil (WLTP) innan det är dags att ladda igen.

De där 22,5 milen kommer troligtvis inte att bjuda på några fartsensationer. Dacia har inte presenterat några accelerationssiffror, men elmotorn som driver framhjulen har inte mer än 44 hästkrafter och 125 newtonmeter. Om man får räckviddsångest kan man aktivera Eco-läget, vilket stryker motorn till 31 hästkrafter. Då begränsas också toppfarten till 100 km/h i stället för 125 km/h.



Tycker du den ser stor ut? Det är den inte, på längden mäter den 373,4 centimeter vilket är 10,2 centimeter längre än nya Fiat 500 Electric.



Laddkabeln sätter man i grillen på Dacia Spring Electric.

Spring Electric är en liten bil, endast 373 centimeter lång och 162 centimeter bred. Vändcirkeln blir därmed riktigt snäv – endast 9,6 meter. Markfrigången är 15 centimeter. Måtten kan jämföras med [Dacia Duster](#) som är 432 centimeter lång och 183 centimeter bred samt [nya Sandero](#) som är 409 centimeter lång. Bagageutrymmet kan lasta upp till 300 liter bagage och om man faller baksätetryggarna går det in 600 liter.



Inte överdrivet spartanskt, men skärmen på mittkonsolen ingår inte i standardutrustningen.



*Baksätesspassagerarna lär inte tryckas hårt mot ryggstöden.
Elbilen har bara 44 hästkrafter, och nyttjar endast 31 av dessa när föraren kör i Eco-läget.*

Dacia har, minst sagt, inte stoppat in några onödiga lyxdetaljer. I standardutrustningen ingår plåtfälgar, elfönsterhissar runtom, servostyrning, centrallås och... ingenting mer. Det digitala instrumentklustret framför ratten är dock standard, men den sju tum stora pekskärmen på instrumentpanelen är det inte. Man får också betala extra för luftkonditionering, elektriskt inställbara backspeglar och reservhjul. Dacia erbjuder också möjlighet att ansluta telefonen via blåtand eller USB och Apple CarPlay och Android Auto finns som tillval. Dacia har inte utvecklat någon egen röstassistent utan förlitar sig på Apples och Androids system.

I säkerhetsutrustningen ingår fartbegränsare, ABS, ESP, sex krockkuddar, automatiskt heljhus och autobroms som är aktiv mellan 7 och 170 km/h (trots att bilen inte går fortare än 125 km/h).

I priset, som väntas bli lågt, ingår batteriet. Dacia kommer alltså inte att sälja bilen tom och hyra ut batteriet [på samma sätt som Renault](#). De kommer däremot att sälja den i två utföranden. En version anpassad för bildelningstjänster och vanlig inredning och en för kommersiellt bruk där baksätet är utbytt mot ett större och mindre ömtåligt lastutrymme. Den senare kallas Spring Electric Cargo och du kan få den i vilken färg du vill, så länge du väljer vitt.



[33 bilder](#)

[Dacia Spring Electric 2021](#)

DAGENS NYHETER.**7. Här är elbilen som ska få fart på Fiat.**

PUBLICERAD 2020-10-10.

Ett musikstycke från filmen "Amarcord" ljuder plötsligt på parkeringen utanför Fiats designstudio i Turin. Ljudet kommer från en Nuovo Fiat Cinquecento, som italienarna säger om nya Fiat 500.



Världens enda fyrsitsiga elbil med sufflett. Jo, Fiat kan få skryta över sin nya 500.

EU tycker att tysta elbilar behöver ha ett eget ljud i låga farter, vilket fick Fiatingenjörerna i Turin att skruva på sig. Att "skapa ett oljud" gick emot deras italienska själ, men lösningen hittade de i Federico Fellinis film "Amarcord" från 1973. Stycket är komponerat av Nino Rota och namnet betyder "jag minns". Fiat har också gjort allt för att minnas sin succé från 1957, första generationen av modellen 500, när de skapat den nya versionen. Då hade Fiat uppdraget att bygga en praktisk bil för folket – och modellen kom att betyda mycket för Italien, italienarna och inte minst staden Turin.

Den andra generationen 500 kom 2007. Då skulle det praktiska vara poppigt, glatt och lekfullt. När Fiat nu presenterar en tredje eldriven generation är cirkeln sluten. Fiat minns, Amarcord, och designen ska spegla originalet. Elbilen behöver ingen grill till exempel, vilket gett friheten att ta designen närmare gamla 500 som hade motorn bak.

Designchefen Klaus Busse visar taklinjen, hur suffletten faller ihop sig och på hur lamporna byggts. Inte för glatt, inte för allvarligt eller aggressivt. Motorhuven delar lyktorna på mitten och de blir som två halvor.



En 10,25-tums pekskärm är standard i dag.

Inredningen är också mer stram och stilren än i generation två. Här finns enkla knappar för att välja växel. Mittkonsolen linjerar med stolarna för att skapa känslan av en romantisk soffa. En diskret knapp öppnar dörren.

Batteripaketet ligger monterat i golvet. Att det ändå inte är helt plant beror på att klimat-anläggningen måste få plats någonstans. Två nya bildskärmar förser föraren med information. Fiat har utvecklat ett nytt informationssystem som inte är helt färdigt på den förseriebil vi kör.



185 liter bagage ryms innanför bagageluckan.



Dra taket hela vägen bak annars blir det turbulens i kupén.

Produktionen har startat i fabriken i Mirafiori där nya 500 byggs sida vid sida med suven Maserati Levante. Målsättningen är att tillverka 80.000 bilar per år.

Ute på de bitvis rätt dåliga vägarna i Turin klarar bilen hål och bular på vägen bra. Styrningen är snabb och följsam, körningen blir enkel och avslappnad. Nya 500 är större än den gamla på alla sätt, bredare, längre och framför allt högre.

Batteriet på 42 kilowattimmar ska ge en räckvidd på 32 mil enligt körcykeln WLTP. Det tar Fiat 500 upp till samma nivå som betydligt större elbilar. Att man lyckats montera i ett så stort batteri i en liten bil har mycket med paketering att göra. Men den som tror att elmotorer och styrenheter inte kräver utrymme ska öppna motorhuven på Fiat 500. Där finns elmotorn från Bosch, alla omvandlare och styrenheter som behövs i ett paket som till stor del liknar en gammal bensin- eller dieselmotor. Fiat förnekar inte heller att bilen kan byggas även med konventionella motorer, men för dagen är det el som gäller.

För att reglera effektuttaget har Fiat 500 tre olika körlägen: normal, range och sherpa. I normalläget återvinns viss energi men du behöver sänka farten med bromspedalen. Du har tillgång till all motoreffekt och alla tekniska system. I läget range motorbromsar bilen kraftigt när du släpper gaspedalen och rörelseenergin kan återvinnas upp till 30 procent. Det kräver en mjuk fot på gaspedalen. I läget sherpa (som hjälper dig hem ...) stryps effekten och klimatanläggningen slås av för att spara el.

Fiat har valt att skicka med en laddbox till alla som köper en 500. Det är Mover som vunnit upphandlingen och ska leverera boxar i hela Europa. Bilen kan också snabbbladdas upp till 85 kilowatt eller väldigt långsamt i ett vanligt vägguttag.

Nya Fiat 500 kommer liksom tidigare både som coupé och cabriolet. Lanseringen sker under mitten av oktober månad.

Fiat 500 electric**Miljö**

Koldioxidutsläpp: 0 gram/km vid blandad körning.

Förbrukning blandad körning el: 1,68 kWh/mil.

Ekonomi

Pris/förmånsvärde/privatleasing: 409 900 kronor. Mer information vid lanseringen.

Årlig fordonsskatt: 360 kronor per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 8 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil.

Miljöförmåner: Ja. 60 000 kronor.

Teknik

Motor: Elmotor, 118 hk, 200 Nm.

Batterikapacitet: 42 kWh.

Drivning: Framhjulsdraft.

Växellåda: 1-växlad automatlåda.

Acceleration 0–100 km/tim: 9,0 sekunder.

Toppfart: 150 km/tim.

Räckvidd el: 32 mil.

Digitalt

Pekskärm: Ja. 10,25 tum. Köper navigator från Tomtom. Inte helt färdigt på provbilen.

App: Mer information vid lanseringen.

Apple Carplay/Android auto: Ja/Ja.

OTA (nätuppdatering): Mer information vid lanseringen.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 363/169/151 centimeter.

Bagagevolym: 185–i.u liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

Tjänstevikt: 1 365 kg.

Maximal släpvagnsvikt: 0 kg.

Betyg del för del

Köregenskaper: 4

Säkerhet: 3

Miljö: 4

Komfort: 4

Ekonomi: 4

Totalbetyg: 19 av 25

Plus

Vacker

Finns som cabriolet

Fin interiör

Minus

Litet baksäte

Litet bagageutrymme

Energiförbrukning

Jan-Erik Berggren.



8. Konzeptbilen Megane eVision utmanar Volkswagen ID 3.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-10-15, 19:45.

Renault inledde under torsdagskvällen sitt digitala evenemang eWays med att visa upp konceptbilen Megane eVision som bygger på samma plattform som Nissan Ariya. Produktionsversionen ska bli först ut i en "helt ny generation" av elbilar redan nästa år, säger den nye Renaultchefen Luca de Meo.

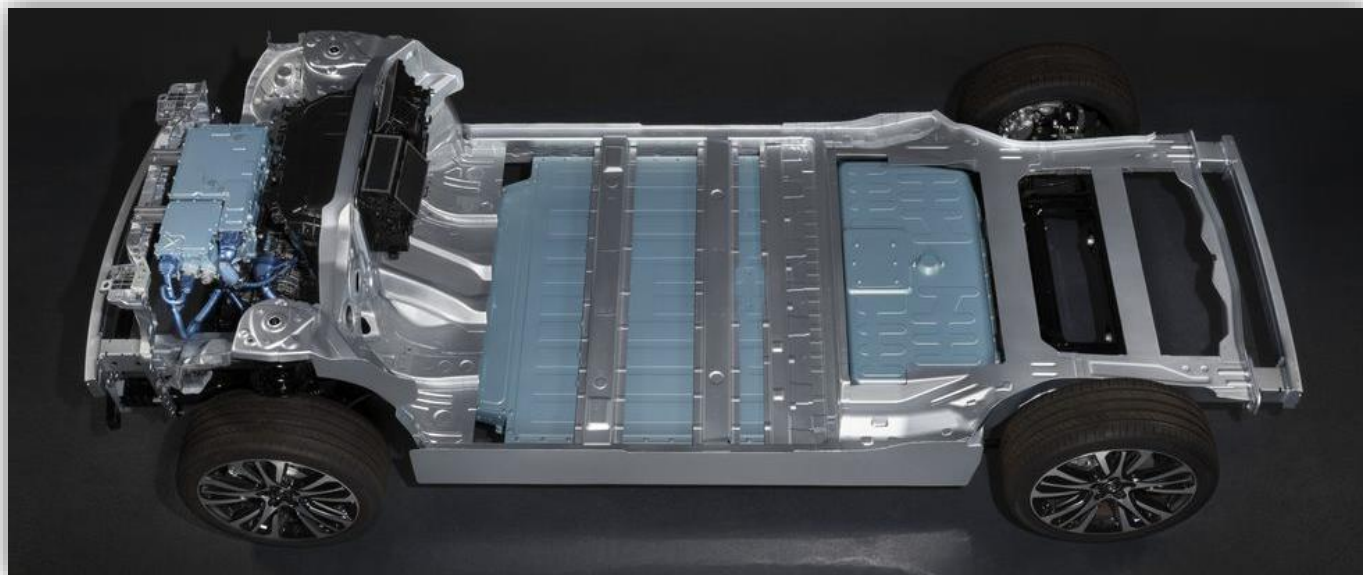


Renault visar nu upp konceptbilen Mégane eVision som är en förhandstitt på den elbil man ska börja tillverka i slutet av nästa år.

Trots att den lånar sitt namn från Renaults golfklassare så är det en kompakt crossoversuv. Bottenplattan är Renault-Nissan-Mitsubishi alliansens nya dedikerade elbilsplattform CMF-EV, som även används för [Nissan Ariya](#).

Designen ska vara inspirerad av [konceptbilen Morphoz](#) som Renault visade upp våras. Mégane eVision är dock mycket mer återhållsamt formgiven, eftersom den är nästan produktionsredo. – Designen är mycket futuristisk men det här är till 95 procent hur produktionsbilen kommer se ut, sa Renaults nytillträda chef Luca de Meo under presentationen.





Enligt de Meo har man utnyttjat den dedikerade plattformens potential till fullo för att "återuppfinna den klassiska halvkombin". Konceptbilen är hela 15 centimeter kortare än nuvarande Megane men behåller samma innerutrymmen.

– Mégane eVision återuppfinner Méganen och Renault återuppfinner Renault. Det här är bara början; en helt ny generation of innovativa elbilar är på gång. En familj av fordon som kommer baseras på CMF-EV plattformen.

Konceptet har ett "ultratunnt" batteripaket på 60 kWh vars batterier endast är 11 cm höga – vilket enligt de Meo gör dem till "marknadens plattaste". WLTP-räckvidden är ska ligga på 45 mil och den maximala DC-laddeffekten ligger på 130 kW.

Det "finns potential" att komma längre i framtiden med samma plattform, enligt de Meo. Det framgick inte om det betyder att Renault kan komma att erbjuda ett större batteripaket som tillval senare eller om de Meo refererade till en annan, större bilmodell. Det större plattformssyskonet Nissan Ariya erbjuds med två olika batteripaket, varav det minsta är på 63 kWh och det största är på 87 kWh.





Motoreffekten är rekordhög för en Renault-elbil och ligger på 160 kW (217 hästkrafter) och 300 Nm. Samtidigt är Mégane eVision något av en lättviktare – 1.650 kg, flera hundra kilo mindre än andra elbilar som [Volvo XC40 P8 Recharge](#) (2,2 ton) och [Volkswagen ID 3](#) (1,8 ton). 0–100 km/h ska därmed avklaras på "mindre än 8 sekunder".

Produktionsversionen av Renault Mégane eVision ska lanseras i slutet av 2021 och ungefär samtidigt ska även tillverkningen i Frankrike dra igång.



[Premiär för Nissan Ariya – elektrisk crossover-coupe med upp till 50 mils räckvidd](#)



[Rapport: Flera biltillverkare klarar EU:s utsläppsmål redan nu](#)



[Dacia Spring: Europas billigaste elbil](#)



[Renault visar nya konceptbilen Morphoz – 100 % elektrisk crossover](#)



9. Audi Q8 60 TFSI e – laddhybrid och skattesmitare.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-10-14, 10:28.

Audi Q8 kommer nu som laddhybrid. Den får miljöbonus, minimal fordonsskatt och lågt förmånsvärde.



Audi Q8 60 TFSI e har samma drivlina som den kraftigare Q7-laddhybriden. Det innebär en treliters bensin-V6 med 340 hk och 450 Nm som kombineras med en elmotor med 136 hk.

Tillsammans ger de 465 hk och 700 Nm och en acceleration 0-100 km/h på 5,4 sekunder.



Under bagageutrymmet finns ett batteri på 17,8 kWh. Maximal laddeffekt är 7,4 kW. Bil-en startar alltid på el för att uppmäna till elektrisk körning och för att starta bensinmotorn måste föraren trampa förbi ett tydligt "hack" med gaspedalen.

I år ger Audi Q8 60 TFSI e rätt till klimatbonus, men inte nästa år då utsläppen av koldioxid ligger inom intervallet 64 och 69 g/km. Fordonsskatten hamnar på 360 kronor per år. Det kan jämföras med dieslversionen Q8 50 TDI som kostar 15.700 kronor per år.

Audi Q8 60 TFSI e kostar från 933 100 kronor.

SVENSKA DAGBLADET

10. Nya el-Volvon bra – men Teslas försprång består.

Julia Brzezinska.

Publicerad 2020-10-13.

Torslanda är klassisk Volvomark. Framför oss står en salviagrön knubbig SUV med över 400 hästkrafter, ren eldrift och en svindlande prislapp på 700 000 kronor. Det är så långt ifrån en klassisk Volvo V70 man kan komma. Volvos första riktiga elbil är här.



”Grillen” är det tydligaste kännetecknet av det elektriska innehållet. Elbilar behöver ingen grill med luftkylande funktioner och det står Recharge på c-stolpen.

Volvos premiumresa tog sin början för tio år sedan när kinesiska Li Shufu klev in med kapital. Beslutet att bygga en elbil fattades däremot så sent som för fyra år sedan, på en parkeringsplats i Köpenhamn, enligt vd Håkan Samuelsson.

Volvo är sena till el-festen.

Bland konkurrenterna finns systerbilen Polestar 2. De delar teknik men har olika skal. P2 är billigare, sportigare och har längre räckvidd.

Polestar var namnet på Volvos trimmade bilar – såsom AMG, RS och M är för Mercedes, Audi och BMW – som knoppades av till ett eget varumärke under vilket ”man skulle ta ut svängarna” så att Volvo kunde bli mer helylle.



De första kunderna får sina bilar till jul, medan resten får vänta till februari.

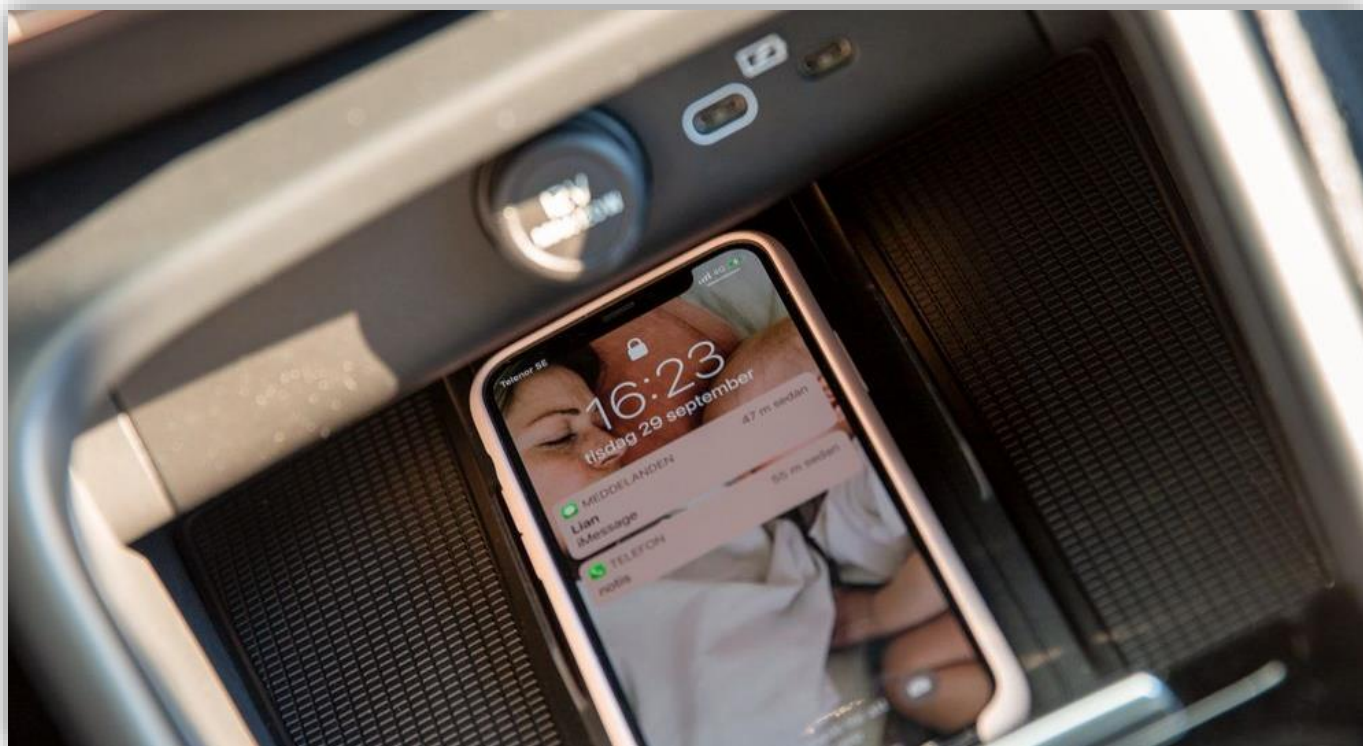
Tesla har ett försprång på åtta år. Deras bilar väger mindre och har lägre förbrukning. Model 3 Long Range drar som ett exempel cirka 4,0 kWh mindre per 10 mil jämfört med XC40 P8 Recharge.

Det är förstås en mindre bil med lägre luftmotstånd men faktum är att Teslas bilar är lättare – en fördel som bland annat kommer av att man utvecklat bilarna som elbilar från grunden, har hunnit skaffa sig rejält med ”knowhow” på området och dessutom utvecklar egna batterier.

Men den absolut tuffaste konkurrenten för XC40 Recharge blir troligen suven Tesla Model Y som lanseras i början på nästa år. Den är något större än Volvos dito och kommer att få en räckvidd på cirka 50 mil med betydligt snabbare laddning för en snarlik prislapp.

Vi lämnar Torslanda och konkurrenterna för en åktur. De 408 hästkrafterna är fördelade på två elmotorer. En sitter fram och en bak, vilket ger permanent fyrhjulsdraft. Motorresponsen är snabb och kraften rejäl, men bilen behöver också längre tid på sig för att byta kurs. Elversionen av XC40 är tyngre och rör sig mer självsäkert och värdigt över vägen. En positiv överraskning är den mjuka fjädringen som är den stora skillnaden mot den sportigare Polestarsystemen.

Det 78 kWh stora batteriet som sitter i lanseringsversionen ger en räckvidd på drygt 40 mil och snabbbladdning med 150 kW tar 40 minuter upp till 80 procent. P står för Pure och 8 för storleken på batteriet. Framöver väntas även billigare versioner med kortare räckvidd och framhjulsdraft. Och frågan är om inte de blir mer ekonomiskt intressanta, för handen på hjärtat, behöver man verkligen 408 hästkrafter?



Praktiskt placering av induktionsladdning för mobilen gör att man ser telefonen under resans gång.

Grillen skiljer sig från vanliga XC40. Man har klistrat igen luftintaget med ett stycke plast. Snyggt? Det ligger i betraktarens ögon, men det ser inte speciellt lyxigt ut. På insidan har man korkat igen hålet för startknappen och förenklat startprocessen, lägg i en växel så är du iväg. Det är tyst i kupén.

Pekskärmen har fått programvara och röststyrning från Google, något som Polestar 2 var först med. Några av fördelarna är att man kan övervaka sina andra googleanslutna enheter direkt från bilen. Som att tända och släcka lampor hemma eller på lantstället.

Det är även möjligt att göra uppdateringar över molnet, något som Tesla har gjort länge. Det ger Volvo möjligheten att modernisera bilarna med den senaste mjukvaran utan att kunden behöver besöka en verkstad. Dessutom kan man skapa nya affärer även efter det att bilen lämnat bilhallen genom att till exempel sälja uppdateringar som ger högre effekt, längre räckvidd och lägre förbrukning.

En elefant i rummet är snabbbladdningen. På frågan varför Volvo inte anslutit sig till de stora snabbbladdningsnätverken från Ionity eller Tesla svarar Håkan Samuelsson att det förstås inte är gratis att bli medlem i dessa. Men kan man inte förvänta sig förstklassigt laddnätverk av en premiumbil som kostar 700 000 kronor?

Volvokunderna hänvisas till Plugshare, en tredjepartslösning som förenklar snabbbladdningen genom ett medlemskap och en faktura – men den saltade notan hamnar ändå hos kunden. Att tanka hos Ionity som ickemedlem kostar minst dubbelt så mycket och Teslas nätverk är som bekant exklusivt för Tesla.

Recharge är tveklöst den bästa versionen av XC40. Den är bättre än alla andra suvar med förbränningsmotorer. Men varför skulle du välja XC40 P8 Recharge när systerbilen är 40 000 kronor billigare, har fräckare design och kommer längre? Det skulle vara för komfortens och den något luftigare kupéns skull. Det ska bli intressant att följa Polestar och Volvos resa som "särbos".



Volvo kan uppdatera bilarna med ny mjukvara utan att kunden behöver besöka verkstad.

Personligen är jag även nyfiken på om Model Y, som ska byggas på Teslas första europeiska fabrik i Berlin kommer att få bättre kvalitet än vad Tesla gjort sig kända för tidigare. Det är ingen tillfällighet att Elon Musk valt att starta den europeiska produktionen i Tyskland. Och då är frågan vilka argument som återstår för att köra Volvo XC40 P8 Recharge?

Är man mest intresserad av räckvidd finns det enklare och billigare suvar som kommer längre från både Kia och Hyundai. Snart lanserar Volkswagen dessutom den Tiguan-liknande suven ID 4 med 52 mils räckvidd som kostar runt 500 000 kronor.

XC40 Recharge är en mycket fin elbil men tajmingen och den hårda konkurrensen gör att den stora nyhets känslan uteblir.



Recharge laddar som mest 150 kW och det tar drygt 40 minuter att ladda batteriet upp till 80 procent vid snabbladdning.

Specifikationer | Volvo XC40 Recharge P8 AWD

Grundpris: 699 000 kronor (minus 60 000 kronor i miljöbilsbonus).

Förbrukning: 22 Wh/km.

Räckvidd på el: 40–42 mil (WLTP).

Motor: Två synkrona elmotorer på vardera axel.

Max effekt: 408 hk vid 4 350–13 900 varv.

Max vridmoment: 660 Nm.

Kraftöverföring: Automatisk steglös, fyrhjulsdreven.

Batteri: Litiumjon, 78 kWh (75 netto).

100 procent AC-laddning (11 kW): åtta timmar.

80 procent DC-laddning (150 kW): 40 min.

Skatt: 360 kronor.

Tjänstevikt: 2 188 kg.

Dragvikt: 1 500 kg.

Taklast: 75 kg.

Längd/bredd/höjd: 4,43/2,03/1,65 meter.

Bagageutrymme: 414–1 290 liter.

Frunk: 31 liter.

0–100 km/tim: 4,9 sek.

Toppfart: 180 km/tim.

Motor/växellåda**Betyg: 5 av 6**

Dubbla motorer, en på framaxeln och en på bakaxeln ger permanent fyrhjulsdraft och bra kraft. Responen är direkt, bra acceleration. Växellådan är smidig, ett plus är att det går att enpedalsköra och bromsa till stillastående.

Ekonomi**Betyg: 3 av 6**

Dyr bil. Volvo erbjuder ingen privatleasing i nuläget. Relativt hög förbrukning, drar 4,0 kWh per 10 mil mer än Tesla Model 3.

Miljö**Betyg: 5 av 6**

Som elbil bidrar den inte till några lokala utsläpp. Högre elförbrukning än Tesla 3 och Polestar 2.

Köregenskaper**Betyg: 5 av 6**

Bästa versionen av XC40. Bilen är snabb, trygg och rolig att köra. Tyst drivlina och välisolerad kupé. Härlig fjädringskomfort.

Säkerhet**Betyg: 6 av 6**

Bensin- och dieselversionen av XC40 har fått högsta betyg i krocktester. Mycket ska till för att Volvo inte ska leverera högsta betyg på säkerhetsområdet.

Helhet**Betyg: 5 av 6**

Bra kvalitetskänsla och hög säkerhet. P8 Recharge är en den bästa versionen av XC40, den är bättre än fossildrivna suvar men den svindlande höga prislappen, långsammare laddningen och höga förbrukningen gör att den inte når hela vägen fram för att utmana i klassen.

Två rivaler



Polestar 2

Pris: 609 900 kronor (efter miljöbonus).

408 hk. 660 Nm.

78 kWh batteri och 45 mil räckvidd.



Tesla Model 3 Long Range AWD

Pris: 609 000 kronor (efter miljöbonus).

462 hk. 639 Nm.

Batteri i.u kWh och räckvidd 56 mil.



11. Ny banpiskare: Volkswagen Golf GTI Clubsport med 300 hästar.

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-10-14, 00:42

13 sekunder är ett mått på hur mycket bättre nya Volkswagen Golf 8 GTI Clubsport är jämfört med den vanliga GTI-versionen som lanserades för någon månad sedan. Tiden gäller förstås ett varv runt Nürburgring.



FILM: <https://youtu.be/vOUe9G5T38U?t=192>

Clubsport-versionen har fått trimmad motor, förbättrad aerodynamik och en del modifieringar i framvagnen för att gå snabbare på bana.

Effekten har ökat från 245 till 300 hästkrafter. Vridmomentet har ökat från 370 till 400 Nm och är dessutom plant över ett större register. 0-100 km/h går under 6 sekunder och toppfarten är begränsad till 250 km/h.

Volkswagen Golf GTI Clubsport säljs till skillnad mot vanliga GTI inte med manuell växellåda. Anledningen är att det går snabbare att växla ner i ingången av kurvorna med en DSG-låda, särskilt som den modifierats något.

Men kraften måste också ner i backen. För att det ska ske har camber-vinkeln på framhjulena justerats något. Bromsskivorna har blivit större och perforerade. Bromsoken har blivit kraftigare och försetts med GTI-logga. Fjädring och dämpare har också modifierats liksom antisladdsystemet. Genom förändringarna har tendenserna till understyrning minskat och precisionen i styrningen ökat, uppger Volkswagen.



Inredningen är samma som för Golf GTI med några få designelement som undantag.





Större spoiler och fetare utblås än vanliga GTI.

Den som använde samma inställningar som Benjamin Leuchter när han körde ett varv runt Ringen på 7 minuter och 54 sekunder kan aktivera ett Nürburgring-läge under sportläget i inställningarna för körlägen.

Benjamin Leuchter har tidigare kört ännu fortare runt Ringen i en Golf 7 GTI Clubsport S som är betydligt lättare än Golf 8 GTI Clubsport. Enligt Volkswagen finns det i dagsläget inga planer på att utveckla en S-version av Golf 8 GTI Clubsport.

Förutom de röda bromsoken med GTI-logga känns en Clubsport igen på större luftintag och spoiler fram. Även spoilern bak har blivit större. Det ger mindre lyftkraft både fram och bak. Fälgarna är minst 19 tum för att rymma de stora bromsskivorna.

Volkswagen Golf GTI Clubsport börjar levereras under vintern. Svensk pris är ännu inte satt.

[Nya Volkswagen Golf GTI 8 får upp till 300 hk – Golf R Plus kan få över 400 hk](#)

[Volkswagen Golf GTI Clubsport firar 40 år med 290 hk](#)

[Volkswagen Golf GTI TCR – sista specialversionen får 290 hk och hotar Golf R](#)



Magnus Fröderberg

12. Mercedes EQC 4x4 är det fränaste vi sett på länge.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-10-13, 16:19.

Mercedes EQC 4x4 har högre markfrigång än självaste G-Wagen.



Tyvärr måste jag börja med att lägga brandfilt på din upphetsning. Mercedes EQC 4x4² är bara en konceptbil som aldrig kommer att sättas i produktion. Men vi får glädjas åt bilderna på den bil som existerar och som har vansinnigt mycket närvaro.

Markfrigången har tack vare portalaxlar höjts till 293 millimeter, 153 millimeter högre än vanliga EQC och, kanske ännu mer anmärkningsvärt, 53 millimeter mer än Mercedes G-Wagen. Det medför att vadvningsdjupet är 40 centimeter.

Vårt mål är att kombinera modern lyx och hållbarhet med en emotionell attraktion. Mercedes EQC 4x4² visar hur härlig hållbar mobilitet kan vara, säger Mercedes-Benz operativa chef Markus Schäfer.

Mercedes EQC 4x4² har väl tilltagna skärmbreddare och karossen är 20 centimeter bredare än på en ordinär EQC. Rejåla hjul är den också, 285/50 R20 runt om.

Drivlinan är oförändrad en vanlig EQC – 408 hästar och 762 Nm och ett batteripaket på 80 kWh.

Se motorjournalisten Jonny Smiths har provkörning av Mercedes EQC 4x4²:

<https://youtu.be/AwStZpTvr5E?t=100>



13. Det här är nya Bentley Flying Spur V8.

AV BOBBY GREEN 2020-10-14 KL 17:00

100 kilo lättare än W12.



FILM: https://youtu.be/XJxMQ7JQI_8

Förra sommaren rullade Bentley ut nya Flying Spur med W12 under huven. Nu kommer versionen med fyra burkar färre - Flying Spur V8.

Den här beskrivs som en mer förarorienterad version än W12:an som är 100 kilo tyngre. Och även om det finns gott om effekt så förstår nog alla att det här inte är en racerbil utan ett lyxlök skapat för långturer. V8 har samma maskin som Continental GT vilket innebär en dubbelturbomatad vinkelätta på 4,0 liter som ger 550 hästar och 700 newtonmeter i vrid. Motorn har cylinderdeaktivering som släcker halva banken vid låg belastning för att spara några droppar. 0-100 km/h ska gå på 4,1 sekunder och toppfarten anges till respektabla 318 km/h. Bilen erbjuds med fyra eller fem säten och tillvalslistan är som ni säkert kan gissa nästintill oändlig.

De första leveranserna ska ske i slutet av året. Vad det står på prislappen vet vi inte just nu.





14. Lucids instegsversion av Air kostar från 69.900 dollar.

AV BOBBY GREEN 2020-10-14 KL 16:00.

Tar sig 65 mil på en laddning.



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

När Lucid Motors äntligen presenterade den eldrivna modellen Air för en månad sedan sa de att den billigaste skulle kosta under 80.000 dollar. Nu får vi reda på det exakta frånpriset och det är 77.400 dollar (69.900 dollar efter elbilsbonusen som är 7500 dollar i USA). För den slanten får man en Air med en elmotor på 480 hästar som tar sig 65 mil på en laddning. Som tillval kan man få en extra motor och därmed fyrhjulsdraft, men vad detta kostar framgår inte just nu.

Tyvärr har vi inte några svenska priser på bilen än.





[Lucid Air är äntligen här](#)
[Billigaste versionen kostar under 80.000 dollar](#)



[Lucid Air har kört Laguna Seca på 1:31.3](#)
[Snabbare än en Ferrari 488 GTB](#)



[Lucid Air tar sig 83 mil på en laddning](#)
[Får längst räckvidd på marknaden](#)



15. Kolla in denna kittade Tesla Model 3.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-10-15, 16:29.

Om din Model 3 är för "vanlig" – Startech har lösningen.



Tesla Model 3 börjar bli en ganska (nåja) vanlig bli i Sverige. Till dags dato har 6.916 3:or registrerats. Inga Volvosiffror men ändå ett respektabelt antal. En Tesla Model 3 sticker helt enkelt inte ut lika mycket nu som den gjorde för ett år sedan.

Men det går faktiskt att få sin Model 3 att sticka ut mer, om man så önskar. Det är bara att anlita det tyska tuningföretaget [Startech](#) så har du inom kort en lite mer unik 3:a.







Med Startechbehandling får fronten ett sportigare och argare utseende. Men enligt Startech är det inte bara "looks" utan den främre stötfångaren bidrar också till en förbättrad aerodynamik, och håller framvagnen planterad i asfalten i höga hastigheter.

På bakluckan sitter en stor vinge som sveper runt hela bakpartiet och ut på bakskärmarna. Det bakre stötfångaren har också bytts ut mot en med en integrerad diffusor, med oklar funktionalitet.

20-tumsfälgarna är specialgjorda och har centrumbultsoptik (om nu det är ett ord). Det ska i alla fall andas racing och se ut som att fälgarna har centrumbult, när det i praktiken är en navkapsel. Köper man ett set däck och fälg av Startech får man 245/35-däck på framhjulerna och 285/30-däck på bakhjulerna.

Det går också att byta till sportigare fjädring som och sänker bilen med 30 millimeter på framaxeln och 40 millimeter på bakaxeln.

Vill man går det också att mixtra lite med interiören. Och med det menas kolfiberdetaljer och om man vill fläska på ordentligt – en Startechspecifik ratt.



[De monterar bensinmotor i Tesla: "Bättre och billigare"](#)



Patrik Lundin

16. BMW lanserar smart laddare och poängsystem för laddhybrider.

Publicerad 2020-10-15 kl 13:38.

Text Erik Söderholm.

BMW och Mini har visat upp flera nyheter som ska göra laddningen av elbilar och laddhybrider säkrare, och en nyhet som ska få laddhybridbilister att köra mer på el.



Först ut bland BMW:s laddnyheter är en så kallad ”flexibel snabb-laddare”. Någon snabb-laddning är det dock inte tal om – laddeffekten är på 11 kW som mest – men den här laddaren kan kopplas in i vilket uttag som helst för att bilen ska kunna laddas även på platser där det inte finns någon installerad laddbox.

För den som har möjlighet att installera en laddbox är det dock en smidigare lösning, och BMW ska erbjuda två olika modeller: dels en egen laddbox med effekt på upp till 22 kW och dels en modell som ska erbjudas tillsammans med ”marknadsspecifika partners” – alltså inte en laddbox som BMW utvecklat själva.

Läs också: [Så lång blir räckvidden i BMW:s nya prestandahybrid](#)

Abonnemang för snabb-laddning

Men hemmaladdning är bara en del av ekvationen. Elbilsägare kommer också vilja ladda längs vägen och därför lanserar BMW ett så kallat laddkort som ska ge tillgång till 160 000 laddpunkter i Europa.



Ett års abonnemang på laddkortet ingår vid köp av nya elsuven BMW iX3. Månadsavgiften är på 5 euro, men det finns också ett dyrare abonnemang för 13 euro i månaden som innebär att BMW-ägarna kan snabbbladda vid Ionitys laddare för 29 cent per kilowattimme istället för 79 cent per kilowattimme utan abonnemang.

De svenska priserna är ännu inte klara, men att ladda hos Ionity kostar i dag 8,70 kronor per kilowattimme utan abonnemang. Det kan i så fall innebära att BMW-ägare med rätt abonnemang kommer kunna ladda för 3,19 kronor per kilowattimme, ungefär samma pris som hos konkurrerande märken.

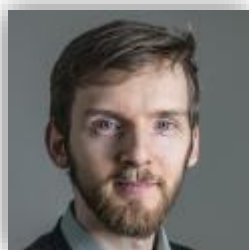
Poäng för laddhybrider

Sedan tidigare har BMW också infört ett poängsystem för att få laddhybridförare att köra mer på el. Det är annars ett vanligt klagomål på laddhybridbilar – en förare som inte bryr sig om att ladda sin laddhybrid åker i princip runt med en eldrivlina och ett batteripaket helt i onödan.

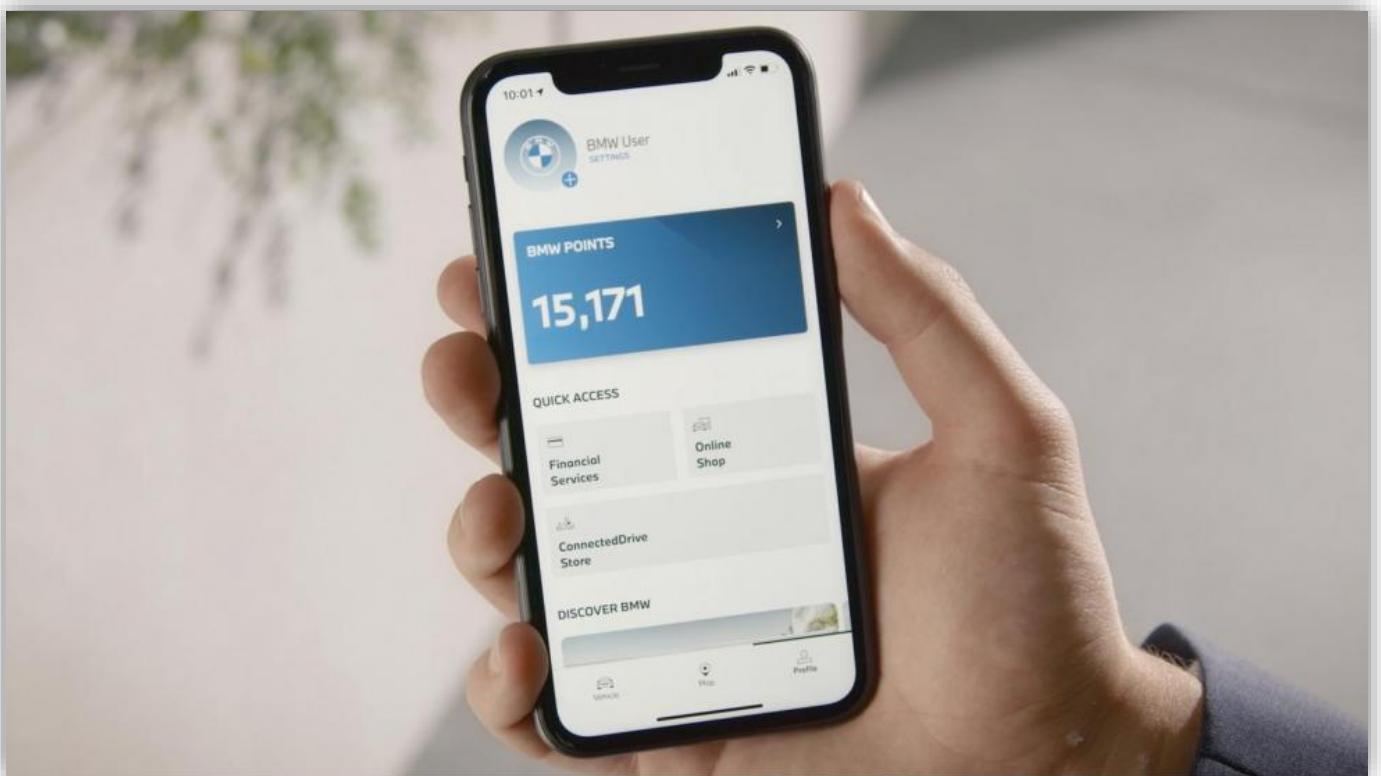
Den som kör sin laddhybrid på el får så kallade BMW-poäng för varje kilometer som körs på eldrift, till exempel i de så kallade [eDrive-zonerna](#) inne i storstäder och där bilen själv kan byta till eldrift. Poängen kan sedan bytas in mot en rabattkod för laddning.

Systemet fungerar bara i BMW:s laddhybrider som uppfyller vissa krav på utrustning, till exempel version 7 av BMW:s operativsystem samt digitala instrument. Det inkluderar till exempel nya 3-serien, 5-serien samt X5.

Läs också: [Nu kan BMW:s laddhybrider känna av svenska miljözoner](#)



Erik Söderholm



Relaterade artiklar

[Nu kan BMW:s laddhybrider känna av svenska miljözoner](#)

[Fler detaljer om BMW 545e – så lång blir räckvidden i prestandahybriden](#)

17. Syntetbränslet ska rädda Porsches boxermotorer.

John Edgren 2020-10-14 kl 09:23.

Deras toppmodeller jagas av lagstiftarna. Men nu hoppas Porsche kunna rädda sina förbränningsmotorer med hjälp av ett syntetbränsle gjort på koldioxid och väte.



Det är svårt att jämföra Porsche med andra biltillverkare. 70 procent av alla fordon som bolaget någonsin har tillverkat rullar fortfarande i trafik. Deras vinnande koncept har varit att göra mycket små förändringar på företagets grundprodukt, och även om Porsche i dag erbjuder rena elbilar och hybrider så kommer toppmodellerna alltid att drivas av en förbränningsmotor.

Men mörka moln hotar boxermotorn, inte minst på Europas näst största bilmärknad. I Frankrike ligger nu en budgetproposition för 2021 där maxtaket för "malus" har mer än fördubblats. Det innebär att straffskatten för en törstig bil med förbränningsmotor kan landa på 50 000 euro – mer än en halv miljon kronor.

Enligt [Bloomberg Intelligence](#) finns Porsche bland de tillverkare som hotas av maxbeloppet. Tyskarna har sällskap av Ferrari, Lamborghini samt lyxvagnar från Bentley och Rolls-Royce, tillsammans med toppmodeller från Mercedes.

– Vi ser mängder med nya regleringar som dyker upp överallt i världen. Kalifornien är ett exempel, men även Kina och Europa kommer att bli ännu mer komplicerade i framtiden, och vi ser att skiftet kommer väldigt snabbt. Och vid en viss punkt i tiden kommer det bli dyrare att utveckla och producera förbränningsmotorer och bilar runt den här tekniken än vad det kostar för ett batteridrivet fordon. Saker rör sig väldigt fort, sade Porsches försäljningschef Detlev von Platen under [TC Sessions: Mobility 2020](#).

Därför tittar Porsche nu på syntetiska bränslen som en möjlig lösning för att förbränningsmotorn ska kunna leva vidare. Tillverkat av koldioxid och väte som har framställts med förnybar energi skulle syntetbränslet även kunna göra äldre modeller gröna.

Porsche anser att teknikområdet är viktigt, detta i och med att förbränningsmotorerna fortsatt kommer att dominera bilbranschen i många år till. För att det ska bli hållbart behövs så kallade elektrobränslen. Enligt Porsche delar bränslet egenskaper med såväl fotogen som diesel och bensin framställda av råolja i sin enklaste form.

– Vi inledde ett program för att tala om industrialiseringen av det här bränslet för att göra det billigare – detta i och med att det fortfarande är tämligen dyrt jämfört med fossila bränslen. Om det här fungerar i framtiden så har vi något som kan skynda på bygget av hållbarhet med vid sidan av batteriteknik, säger Michael Steiner vid Porsches forskning och utveckling.

18. Påvens nya bil: Toyota Mirai.

Publicerad 2020-10-14 kl 7:30, text Maria Dahlin.

Katolska kyrkans överhuvud satsar på gröna resor. Senaste transportmedlet är en vätgasdriven Toyota.



De brukar kallas "popemobile", de specialbyggda fordon med en slags genomskinlig bur som katolska kyrkans ledare åker i för att vinka till anhängarna.

Tidigare har påve Franciskus mottagit såväl en [Dacia Duster](#) som en [Lamborghini Huracán](#) lackerad för att matcha Vatikanstatens flagga. Men nu kände han att det var dags för något mer miljövänligt.

Religiösa samfundet Catholic Bishops' Conference of Japan hörsammade hans böner och byggde om inte bara en, utan två Toyota Mirai. Påvebilen är 5,1 meter lång och blir 2,7 meter hög med ställningen där påven kan stå eller sitta fullt synlig för omgivningen under publika tillställningar.

Mirai är en bränslecellsbil som tankas med vätgas och har en räckvidd på 50 mil. Enda restprodukten ur avgasröret är vatten.



Maria Dahlin

19. Toyotas nya vätgaslastbil byggs för USA-marknaden.

John Edgren 2020-10-13 08:04.

Tidigare har Toyota visat bränslecellslastbilen avsedd för Japan. Nu presenterar företaget det tunga fordon som man ska bygga för de amerikanska åkarna.



Toyota är uppenbarligen fast beslutna om att etablera sig i segmentet vätgasdrivna transportfordon, och för ändamålet har man flera samarbetspartners. Förra året presenterades den bränslecellslastbil som har utvecklats tillsammans med Kenworth Truck Company – och i början av 2020 visade Toyota upp renderingar av ett [pågående samarbete med den japanska buss- och lastbilstillverkaren Hino Motors](#).

Det fordonet är avsett för den japanska marknaden, och dubbla bränslecellsstackar från vätgasbilen Mirai ska ge en räckvidd på 600 km. Nu meddelar [Toyota](#) att man dessutom tänker bygga ett bränslecellsfordon avsett för USA-marknaden. Det blir en klass 8-lastbil vilket placerar den i kategorin "heavy truck", med vikter från cirka 15 ton och uppåt. Man kan dock förmoda att den snarare får en vikt som matchar lastbilen för Japan, som ska väga 25 ton.

Läs mer: [Nikola öppnar orderböckerna – lockar med unik finesse](#)

Även den amerikanska lastbilen är ett samarbete med Hino Motors, och fordonet kommer att bygga på deras senaste chassi, Hino XL Series, som egentligen är avsett för en konventionell sexcylindrig dieselmotor på 8,9 liter.

– Vi bygger vidare på vårt stolta arv med Hino-drivlinan, där Toyota Fuel Cell Technology nu erbjuder våra kunder en kommersiellt gångbar, lång räckvidd i ett fordon med nollutsläpp inom nära räckhåll tidsmässigt, säger Glenn Ellis, chef för Customer Experience på Hino.

Det första demonstrationsfordonet ska stå färdigt nästa år.

20. Rover – turbinbilspionjärer!

Publicerad 2020-10-14 kl 7:12, text Mårten Carlsson

Skulle turbinen bli framtidens drivkälla? Rover blev pionjärer på området och arbetet hade startats i största hemlighet.



År 1930 tog den 23-årige flygkadetten Frank Whittle patent på jetmotorn. Det här skulle revolutionera flyget trodde han. Flygvapnet höll inte med – de tyckte att det räckte med propellerplan.

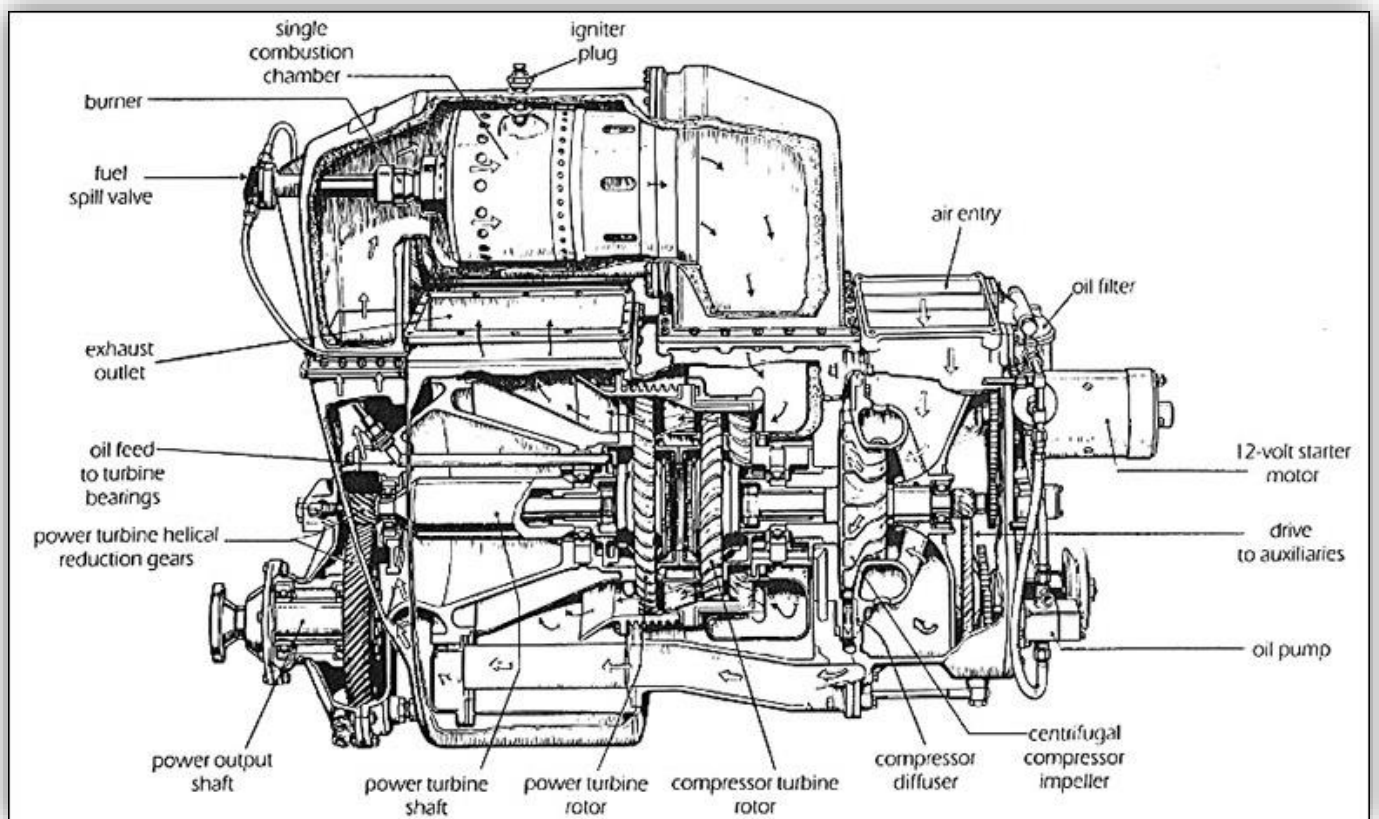
Men helt förkastad blev inte idén, arbetet fortsatte men gick trögt. Brist på finansiering från krigsministeriet gjorde att det drog ut på tiden att få fram en pålitlig motor.

År 1939 var sakerna annorlunda. Tyskland hade fått upp ett jetplan (Heinkel He 178) i luften och nu blev det bråttom. Frank Whittles företag Power Jets var för litet, så man lastade över en stor del av utvecklingsarbetet på bilföretaget Rover istället. Och där arbetade man vidare på Whittles motorer under så stort hemlighetsmakeri att inte ens Frank Whittle kände till det!

Röran blev total, för 1943 flög Gloster Meteor för första gången – med motorer från Rolls-Royce.

Snabbt upptäckte man fördelarna, också de minsta jetmotorerna var vida överlägsna även de mest kraftfulla kolvmotorerna i prestanda. Jetmotorn var framtiden.

Rover som varit med nästan från början började fundera på om motorn var framtiden i personbilar också. Inte hela blåslampan såklart, men själva turbindelen som gav kraften.



Så här såg Rovers gasturbinmotor ut, tekniken är rätt enkel. Det svåra är att få fram rätt legeringar och härdningsprocesser för att få delarna att hålla. Vid den här tiden hade man fått ganska bra koll på den biten också.



*Här har vi T2 - den inte fullt så kända kusinen till Jet-1.
I stort sett en testmula byggd på en vanlig Rover P4 saloon men inte särskilt diskret.*

År 1950 visade man Jet-1, det var en Rover P4 som var ombyggd till speedster med en gasturbinmotor där bak. Det här var helt revolutionerande och uppmärksamheten blev enorm.

Jet-1 fick åka på turné och provköras i hela Europa och USA. Det var ju en experimentbil, och sådan experimenterar man ju med. Jet-1 modifierades bit för bit och nya motorer provades ut.

Den mättes upp till hela 240 km/h under en körning i Belgien 1952. Det var världsrekord för gasturbindrivna bilar – fast Jet-1 var ju den enda gasturbinbilen...



Under 1956 kom T3 – en avancerad och innovativ bil inte bara på motorsidan. Den hade fyrhjulsdraft, skivbromsar, De Dion-bakaxel och glasfiberkaross. Att den är lite klumpig över akterdelen beror på att där sitter gasturbinen som var rätt skrymmande.

T3 var dock en rätt nätt bil, 380 cm på längden och 152 cm bred. Motorn gav 110 hästkrafter och det gjorde T3 god för 0-100 km/h på 10,5 sekunder – rappt 1956!

Turbinmotorn hade en nackdel, den var väldigt törstig. På motorn till T3:an hade man arbetat med det och fått ner förbrukningen till bara 2 liter milen!



Sist i raden av turbinbilar från Rover var T4 som kom 1961. Det var ganska vågat, för här visade man ogenerat upp hur Rovers kommande P6 skulle se ut.

Nu satt turbinen fram och den var framhjulsdreven. Effekt uppgavs till 140 hästkrafter och man hade en idé om sätta den i produktion. Men när det blev klart att den skulle kosta dubbelt så mycket som en vanlig Rover gav man upp de idéerna – och den kunde nog blivit en mardröm för verkstäderna.

Men man avslutade inte turbinexperimenten helt, det fanns en pengapåse som hägrade... Franska Automobile club de l'Ouest hade utfäst en belöning för den första turbindrivna bilen som fullföljde Le Mans 24-timmarslopp.

Det här kunde ju inte Rover motstå så tillsammans med BRM tog man fram en ren racerbil. Den baserades på ett kraschat (!) chassi, och Rover utvecklade en ny motor med två turbiner. Den ena drev kompressorn och den andra en utgående axel.

Effekten låg bara på 125 hästkrafter, men den gav hela 360 newtonmeter i vrid - vid 63.500 rpm!



MOTORNYTT

Till 1963 års 24-timmars på Le Mans kom den här skapelsen. Den fick nummer 00 då den kördes utom tävlan. Förarna var Graham Hill och Ritche Ginther – den sistnämnde var han som hade kraschat bilen den baserades på.

Hur gick det då? Jodå, hade de tävlat på allvar hade Hill/Ginther tagit en sjundeplats! Men automobilkubbens pris var i hamn.

1964 kom man inte till Le Mans, nu var man i färd med bygga ny kaross och förbättra motorn ytterligare.



Men 1965 var man på startlinjen igen, och nu såg bilen ut så här – som en modern racerbil. William Towns svarade för designen.

Hur klassade man in turbinbilen i reglerna då? Efter en del dividerade så placerades den i 2-litersklassen.

Den här gången kördes bilen av Graham Hill och Jackie Stewart och det gick det både bra och dåligt. Ganska tidigt skadades ett turbinblad med risk för överhettning som följd. Några timmar senare small det rejält när bladet lossnade!

Men bilen var fortfarande körbar och i mål tog man sig på en tiondeplats i sin klass.

Läs mer om:



[Rovers mittmotorbil](#)

[Rover P6BS var en bil full av motsägelser. En sportbil från Rover. Byggd för att kunna sättas i produktion fast det inte var meningen. - Och mittmotorn satt inte ens i mitten!](#)



Rädda en Rover – och lär dig polering!

En ny sorts poleringskurs med ett ömmande fall från verkligheten – deltagarna få vara med och rädda en Rover 2000 TC och samtidigt lära sig bilpolering och rekonditionering av ett proffs.



Med USA-Rover från Holland

Det byggdes bara lite drygt 2 000 Rover 3500S i USA-version. Med mängder av skillnader som hungrigt huvuscoop, luftkonditionering, elhissar, servostyrning och isvarnare skiljer sig de så kallade NADA-bilarna på nästan orimligt många punkter från Europa-bilarna. Det gör dem förstås extra intressanta. I Klassiker 4/2018 följer vi med och köper ett exemplar i Holland och kör med vissa problem hem till Sverige.



Design with style - Rover SD1

Leylands film om hur man skapade Rover SD1 med sjuttioalets nya högteknologiska redskap.



Rover revisited

Drygt 33 år hade gått sedan Rovern senast sågs till – nu var den plötsligt ute på annons. Det är klart att man måste åka och kolla...

Vinterover

Stefan Åström skrev in till oss och berättade lite om sin Rover på vintertur.

Klassiker

21. Småbilarna vi aldrig fick se.

Publicerad 2020-10-15 kl 7:15.

Text Mårten Carlsson.

PROTOTYPER.

Småbilsprototyper från när och fjärran som i det de flesta fall aldrig blev någonting av med. Det tycker vi är synd.



[Bildspel](#)
[10](#)
[SMÅBILAR](#)



22. Svenska Koenigsegg förlorar hastighetsrekord?

Redaktören bytbil 2020-10-14.

SSC Tuatara en värdig motståndare till Koenigsegg Agera RS.



SSC Tuatara kan ha slagit rekordet som världens snabbaste produktionsbil och knuffat Koenigsegg Agera RS av tronen men den amerikanska biltillverkaren vill varken bekräfta eller dementera uppgifterna.

Amerikanska [SSC Tuatara](#) är ersättaren till Ultimate Aero som hade Guinness världsrekord som den snabbaste produktionsbilen mellan 2007 och 2010.

Enligt [Carscoop](#) kan SSC Tuatara ha slagit det nuvarande hastighetsrekordet. Lokala medier rapporterade i förra veckan att SSC skulle ha en filminspelning på State Route 160 i Nevada, samt att de skulle försöka slå hastighetsrekordet för en produktionsbil.

Det är samma väg som användes av Koenigsegg när Agera RS när de för tre år sedan slog hastighetsrekordet och nådde 447,2 km/h.

LÄS ÄVEN: [Koenigsegg och Polestar jämför sina bilar i ny Youtube-film](#)

SSC varken bekräftar eller dementerar uppgifterna, men enligt källor till Carscoop har Tuatara slagit Agera RS-rekord. Källan säger inte vilken hastighet kan nå, men SSC själva har tidigare sagt att Tuatara kan nå hastigheter över 483 km/h (300 mph).

För ett år sedan [körde Bugatti Chiron](#) över 490 km/h men gäller inte som hastighetsrekord på grund av ett regelbrott,

[Bytbil har tidigare skrivit](#) om när SSC Tuatara fullkomligt slaktade en Bugatti Veyron i ett dragrace på 800 meter.

SSC Tuatara har en 5,9-liters V8-motor med dubbelturbo som producerar 1 750 hästkrafter om den körs med E85. Förutom den extremt kraftiga motorn har den avancerad aerodynamik. Jason Castriota som designade bilen har sagt att den behåller en identisk aerobalans från 161 km/h (100 mph) till långt över 483 km/h (300 mph) som därmed resulterar i en stabil och förutsägbar bil.

Relaterade artiklar



[Koenigsegg slår tillbaka mot Bugatti](#)



[Nya Bugatti Chiron: Lite bättre och dyrare](#)



[EXTRA: Bugatti slog världsrekord i fortkörning](#)



["Supersportbilen som kan slå Koenigseggs rekord"](#)

Feber

23. Nico Rosberg kör Volkswagen ID.R på Nürburgrings F1-bana.

AV BOBBY GREEN 2020-10-14 KL 15:00

Hej vad det går!



FILM: <https://youtu.be/CnASRVxdRNU?t=309>

Den före detta racerföraren Nico Rosberg gillar att köra snabbt och eftersom Volkswagen ID.R är den snabbaste elbilen som går att få tag i har han givetvis även provkört denna. Här får vi se när han kör den på F1-banan som finns på Nürburgring.



[Volkswagen ID.R sätter ytterligare ett varvrekord](#)

[Volkswagen har satt rekord på Big Gate Road med ID. R](#)

[Volkswagen fimpar alla racingsatsningar som inte är elektriska](#)

SLUT