



Rolls-Royce 20 HP Sedanette de Ville by Barker 1925

1. 30 miljoner elbilar på vägarna om 10 år.
2. Nu slår elbilar igenom brett.
3. Konsumtionen av el fördubblas med elbilar.
4. Volvos nya bil!
5. Northvolt räds inte EU:s tuffare krav på elbilsbatterier.
6. Köln vann över Craiova – får Fords nya elbilsfabrik.
7. Japan vill förbjuda nya bilar med förbränningsmotor 2035.
8. Honda ska sluta sälja förbränningsbilar utan hybridteknik.
9. Opel Mokka-e är redan slutsåld.
10. Skoda avslöjar elbilsplanerna.
11. Honda S2000 uppges komma tillbaka.
12. Prov: Jaguar XE SV Project 8.
13. BMW:s nya elbil är en anonym vinnare.
14. Aston Martin Vantage.
15. Rolls-Royce senaste idé: Hopfällbar stol för 90 000 kr.
16. Nu börjar AutoX självkörande taxibilar rulla i Kina.
17. T&E: E-bränslen till bilar vore "slöseri".
18. Opel Junior var en genialisk småbil med flyttbara mätare.
19. Volkswagen Typ 1.
20. Företag siktar på att tävla med radiostyrda bilar på månen.
21. Max Verstappen vann Abu Dhabi GP efter ett hattrick.



1. EU:s ambitiösa mål – 30 miljoner elbilar på vägarna om 10 år.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-12-04, 13:51.

Nyligen passerades milstolpen 1 miljon elbilar i Europa. Om tio år ska de vara 30 gånger fler.



Europakommissionen har som mål att år 2030 ska det rulla åtminstone 30 miljoner elbilar på medlemsländernas vägar år 2030. Det är ett ambitiöst mål med tanke på att det idag finns 1,4 miljoner elbilar i EU, rapporterar [Automotive News](#).

Det är också ett ambitiöst mål givet att Europas näst största marknad, Storbritannien, försvinner från EU i och med Brexit.

Siffrorna är hämtade från ett förslag som ännu inte lämnats in till kommissionen, men som Bloomberg har tagit del av. Förslaget väntas publiceras i under nästa vecka.

I förslaget står det också att höghastighetsjärnvägen ska byggas ut och att pendlingsresor mellan städer inom 30 mil ska vara koldioxidneutrala år 2030.

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

["Ett genidrag": Volvo är tyngst i Europa – klarar ändå utsläppsmålen](#)



Patrik Lundin

SVENSKA DAGBLADET**2. Branschens förväntan: Nu slår elbilar igenom brett.**

Publicerad 2020-01-27.

Pressen på tillverkarna ökar i form av högre skatter och hot om böter. Samtidigt lockas köparna av bonusar. I år kommer elektrifieringen av den svenska bilparken slå igenom på bred front. Det är åtminstone vad branschen själv tror.



Elbilar och laddhybrider är det som gäller i år – och säkert även i framtiden.

Sedan årsskiftet skall nya bilar som tas i trafik beskattas efter den tuffare utsläppsnormen WLTP, som i vissa fall kan ge en höjning av fordonsskatten på 40–50 procent under de tre första åren. Biltillverkarna kan också drabbas av EU-böter i miljardklassen om de inte lyckas sänka snittutsläppen av koldioxid, CO₂, för hela produktionen under 2020–2021.

Nästan alla stora biltillverkare satsar i dag på att utveckla laddbara bilar och redan i år kommer omkring 200 nya modeller ut på marknaden. Det innebär också att priserna nu sjunker.

Under de närmaste åren kommer det främst att handla om laddhybrider, alltså bilar som har både en förbränningsmotor och en elmotor. Men branschorganisationen Bil Sweden ser det som en övergångslösning och tror att bilar med enbart eldrift kommer att dominera redan 2025.

– Vi räknar med att försäljningen av laddbara bilar i år kommer att närma sig 100 000 fordon. Prognosen för 2021 ligger på 40 procent av den totala försäljningen i Sverige, säger Jessica Alenius, vice vd på Bil Sweden.

Inom något år räknar vi med att över 50 procent av försäljningen utgörs av laddbara bilar.

Enligt Volvo Cars presschef Karin Wik säger prognosen att företagets försäljning av laddbara bilar i år kommer att utgöra 20 procent på den globala marknaden, medan ambitionen för Sverige är 25 procent.

Volkswagen har dubbelt så höga ambitioner för den svenska marknaden, enligt kommunikationschefen Marcus Thomasfolk:

– Inom något år räknar vi med att över 50 procent av försäljningen utgörs av laddbara bilar.



*Det här blir den nya "Bubblan" tror man hos Volkswagen.
Elbilen ID 3 når handlarna i vår.*

Även Audi, Skoda och Seat, som ingår i VW-gruppen, kommer att lansera flera laddbara modeller i år, bland annat Audi E-tron Sportback, Skoda Octavia iV och Seat el-Born.

Högt siktar Kia Motors Sweden som redan förra året sålde elektrifierade bilar motsvarande 48 procent av märkets totala försäljning i Sverige.

– Inom företagsförsäljningen var hela 82 procent av våra bilar laddbara. Det innebär också att vi har det lägsta snittutsläppet av CO2 bland de tio största bilmärkena i Sverige, säger pr-chefen David Lilja.

Under året kommer man med ytterligare två laddhybrider: Ceed Sportswagon Plug-In och XCeed Plug-In.

Räknat i antal sålda laddhybrider förra året toppar dock Mitsubishi med sin fyrhjulsdrevna SUV Outlander, medan tabellen för rena elbilar har fått en ny dominant i form av Tesla Model 3.

– Efterfrågan på laddbara bilar är i dag större än tillgången, säger Jessica Alenius.

Hon poängterar hur viktigt det är att säkerställa den snabba omställningen till elektrifierade fordon:

– Inte bara vid köpet utan även när bilen ska användas. Inte minst viktigt är då förstås att utbyggnaden av infrastrukturen för laddning går i takt med den ökade efterfrågan.

Under året kommer man med ytterligare två laddhybrider: Ceed Sportswagon Plug-In och XCeed Plug-In.

Räknat i antal sålda laddhybrider förra året toppar dock Mitsubishi med sin fyrhjulsdrevna SUV Outlander, medan tabellen för rena elbilar har fått en ny dominant i form av Tesla Model 3.

– Efterfrågan på laddbara bilar är i dag större än tillgången, säger Jessica Alenius.



XC40 Recharge förväntas bli Volvos bästsäljande miljöbil.

Hon poängterar hur viktigt det är att säkerställa den snabba omställningen till elektrifierade fordon:

– Inte bara vid köpet utan även när bilen ska användas. Inte minst viktigt är då förstås att utbyggnaden av infrastrukturen för laddning går i takt med den ökade efterfrågan.



Tesla Model 3 är populärast bland de svenska elbilsköparna.

3. Elon Musk: Konsumtionen av el fördubblas med elbilar.

PUBLICERAD: 03 DEC 2020, KL 16:40 AV JAN-ERIK BERGGREN.

Fler och fler elbilar på våra vägar ökar behovet av klimatvänlig el. Men Teslas vd Elon Musk förutspår att det tar minst 20 år att byta ut hela bilparken till elbilar. När det sker kommer efterfrågan på el att fördubblas vilket i sin tur ökar behovet av energilagring i batterier.



Teslas vd Elon Musk förändrade en hel bilvärld när han för tio år sedan visade elbilen [Tesla Model S](#). Nu rusar alla konkurrenter åt samma håll som Musk och omställningen från bensin- och dieslbilar drivs av behovet att minska klimatpåverkan från transportsektorn.

Det säljs ungefär 80 miljoner nya bilar per år och med en genomsnittsalder på varje bil på mellan 10 och 15 år kommer det att dröja innan vi alla kör med el som bränsle. Elon Musk tror att det kommer att dröja minst 20 år innan dagens bilpark är helt utbytt mot elbilar.

I ett tal inför den tyska mediakoncernen Axel Springer tittade Elon Musk i spåkulan. Enligt Teslas vd kommer omställningen av elbilar att öka behovet av el och för att inte påverka klimatet negativt måste den elen komma från kärnkraft, sol, vind och andra förnybara energikällor. Med det följer ytterligare ett ökat behov av batterier för att kunna lagra energin.

Bygger fabrik i Tyskland

– Det är som med telefoner, det kommer att ta tid att byta ut alla, det kommer att ta två decennier. Vi byter ut cirka fem procent av bilparken per år, sa Musk.

Tesla bygger sin fjärde batterifabrik i Tyskland [där Elon Musk också vill ta plats bland elbolagen](#). I Tyskland finns också en stor industri för vindkraft som kommer att behöva komplettera sina anläggningar med batterier för energilagring i framtiden.

Elon Musk fick frågan om han kommer att köpa någon av konkurrenterna i bilbranschen då hans eget Tesla Inc (tidigare Tesla Motors) värderas så högt.

Enligt Musk är det inte aktuellt med något övertagande mot någons vilja men om något bilföretag tycker att ett samgående är en bra lösning är Musk beredd att diskutera frågan.

Tidigare i år fick franska PSA-gruppen ett klarttecken från EU:s konkurrensmyndighet att gå samman med italienskamerikanska Fiat/Chrysler [för att skapa världens fjärde största bilkoncern med totalt över 20 varumärken.](#)

Tidigare har General Motors nämnts som en tänkbar partner för Tesla Inc. GM har dock i höst inlett en rejäl satsning på elbilar och även produktion och utveckling av batterier för att försöka utmana Tesla. GM har också träffat ett samarbetsavtal med elbilstillverkaren Nikola.

Att försäljningen av elbilar rusar i Europa och Kina kan dock tyda på att Elon Musk tittar åt et hållet snarare än till sin egen hemmamarknad för en eventuell expansion.

Klassiker

4. Volvos nya bil!

Publicerad 2020-12-06 kl 8:00.

Hösten 1974 presenterades nya Volvo 240, de största nyheterna fanns i fronten. Se en högtflygande reklamfilm!



FILM: <https://youtu.be/iY5CBiWrphq>

5. Northvolt räds inte EU:s tuffare krav på elbilsbatterier.

PUBLICERAD: 04 DEC 2020, KL 12:48.

TEXT JAN-ERIK BERGGREN.

Nästa vecka ska EU presentera ett förslag på reglering av import av råvaror och batterier till elbilar. Men svenska Northvolts Peter Carlsson tror inte att de nya reglerna ska förändra affärsmodellen eller göra råvarorna dyrare. "Vi tycker att det är bra att EU ställer krav på hållbarhet för de produkter som ska säljas i Europa", kommenterar Peter Carlsson för Teknikens Värld.



Northvolt med vd Peter Carlsson bygger ny batterifabrik i Skellefteå.

Hållbara batterier till elbilar har blivit en allt hetare fråga då försäljningen av elbilar rusar i Europa. EU har sedan tre år arbetat hårt för att hinna ifatt Kina vad gäller produktion av batterier och nödvändiga råvaror och nu kommer också förslag om regler för import av både batterier, celler och råvaror för tillverkning inom unionen.

EU:s målsättning är att [skapa regler som gör batterierna hållbara för klimatet och att råvarorna i batterierna bryts på ett hållbart och socialt etiskt korrekt sätt](#). Det ska inte vara någon skillnad på var batterierna tillverkas – de batterier som används i Europa ska följa det nya regelverket.

Kina och Asien står fortfarande för en betydande del av produktionen av batterier och de material som krävs för att bygga batterier. Och många råvaror bryts i gruvor i Afrika.

INTERVJU: [Peter Carlsson – mannen bakom Northvolt](#)

Kina dominerar

Enligt Northvolts vd Peter Carlsson sker 90 procent av all anrikning och bearbetning av litium till batteriindustrin i Kina, oavsett var litiumgruvan finns. För att Europa ska bli självförsörjande på anrikat litium skulle det behövas ett 15-tal nya fabriker inom unionen.

Att EU nu sätter press på batteriindustrin för att få till en globalt hållbar produktion tycker Peter Carlsson är bra. Northvolts nya batterifabrik i Skellefteå ska färdigställa sin första produktion av 8 GWh under nästa år och då börja leverera batterier.

– Vi tror inte att EU:s förslag kommer att ha en negativ effekt på oss. Vi tror att det är bra att man sätter tydliga krav på hållbarhet för de produkter som ska säljas på europeisk mark, säger Peter Carlsson i en kommentar till EU:s arbete.

Carlsson tror heller inte att priserna för batterier kommer att få upp.

– Vad gäller priser på råmaterial har vi inte sett några förslag som skulle göra dessa dyrare, i alla fall i nuläget.

Priserna faller

I veckan redovisade organisationen Benchmark Minerals nya priser på litiumjonbatterier och priserna har sjunkit kraftigt de senaste åren. Tack vare storskalig produktion har priset per kWh energikapacitet fallit från 290 dollar 2014 till 110 dollar i år. Brytpunkten för när en elbil ska bli lika dyr att bygga som en bensindriven bil har satts till 100 dollar per kWh. Tidigare i år meddelade Tesla att deras bilar har batterier med ett pris på cirka 140 dollar per kWh, vilket ansågs marknadsledande då.

Northvolt ska inom kort presentera en lösning för att återvinna litium och målsättningen är att senast 2030 ska hälften av allt material som krävs för Northvolts nya batterier komma från återvunnet material.

Regeringens initiativ Fossilfritt Sverige presenterade i veckan ett förslag till strategi för hållbara värdekedjor i batteriindustrin. En bärande del i förslaget var en storsatsning på utbildning för att Sverige ska fortsätta att ligga i framkant i utvecklingen av nya produkter och tjänster i elektrifieringsomställningen.

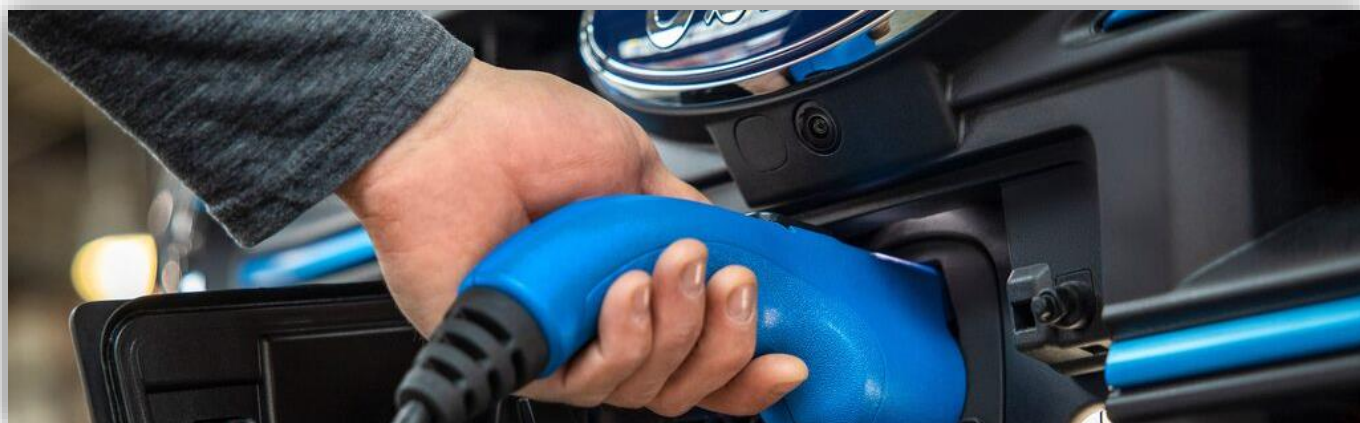


JAN-ERIK BERGGREN

6. Köln vann över Craiova – får Fords nya elbilsfabrik.

PUBLICERAD: 30 NOV 2020, KL 12:25 av JAN-ERIK BERGGREN.

Tyska Köln eller rumänska Craiova? Det var valet när Ford planerade för var en ny billig elbil ska byggas. Och det blev Köln som vann den viktiga dragkampen.



Ford har byggt bilar och motorer i Köln i många år och har varit en viktig del av Fords närvaro i Europa. Ändå ansågs rumänska Craiova ligga bättre till när Ford skulle välja fabrik för sin nya elbil. De lägre lönekostnaderna ansågs vara en viktig del i Fords beslutsunderlag, men nu avslöjar flera tyska tidningar i Köln att det blir fabriken i Tyskland som kommer att få bygga elbilen.

Ford ska investera totalt cirka 10 miljarder kronor för att förbereda fabriken för den nya elbilen.

Börjar bygga 2023

Ford har [köpt rätten att använda Volkswagens nya elbilsplattform MEB](#). Det är samma plattform som VW använder för sina ID-bilar. Ford ska börja bygga MEB-bilar i början av 2023 och fram tills dess kommer fabriken i Köln att fortsätta att bygga modellen [Fiesta](#).

Ford har inte velat bekräfta valet av fabrik för elbilen.

I januari 2019 meddelade Ford och Volkswagen att de inleder [ett samarbete gällande transportbilar och mellanstora pickuper](#). Redan då annonserades att samarbetet kunde utökas för att gälla även självkörande bilar och elbilar.

LÄS MER: [Fords och Volkswagens första bil kommer 2022](#)

VW bygger en Ranger

Fords MEB-bil ska utvecklas och designas på Fords utvecklingsavdelning i Merkenich, som ligger nära Köln. Bilen ska börja byggas och säljas 2023. Ford har också planer på att bygga [en andra elbil](#). Båda bilarna ska designas för att kunderna ska se att de kommer från Ford och inte från Volkswagen. Målsättningen är att bygga över 600 000 elbilar på plattformen under en sexårsperiod.

Bland transportbilarna och pickuperna väntas samarbetet resultera i en ny skåpbil med tydligt släktskap med [Volkswagen Caddy](#) och att [Volkswagen bygger en ny pickup](#) på samma plattform som [Ford Ranger](#).

7. Japan vill förbjuda nya bilar med förbränningsmotor 2035.

AV BOBBY GREEN 2020-12-05 KL 13:20

Gör som många andra länder gör.



Precis som många andra länder verkar det även som om Japan kommer hänga på förbud mot försäljning av nya fossilbilar inom några år. Det sägs att landet funderar på att införa förbudet i mitten av 2030 och att det då endast kommer att få säljas nya hybrid- eller elbilar där. Enligt statsministern Yoshihide Suga är planen att kapa koldioxidutsläppen till noll 2050 och detta är ett steg på vägen.

[Storbritannien förbjuder försäljning av fossilbilar 2030](#)

[Tio år tidigare än väntat](#)

[Quebec kommer förbjuda försäljning av nya bensinbilar 2035](#)

[British Columbia kommer göra samma sak 2040](#)

[Volvos vd tycker att bensin- och dieselbilar borde förjudas](#)

[Lösningen för att få folk att välja elbilar](#)

BOBBY GREEN

8. Honda ska sluta sälja förbränningsbilar utan hybridteknik.

Publicerad 2020-12-04 kl 7:15 Text Erik Söderholm.

Snart blir alla Hondamodeller elektrifierade på något sätt.



Honda ska fasa ut modeller med enbart förbränningsmotor på den europeiska marknaden till slutet av 2022. Det innebär att Honda enbart kommer sälja elbilar och olika former av hybrider.

– Hondas modellprogram kommer vara en kombination av helt eldrivet och hybriddrivet, säger märkeschefen Ian Howell till [Autocar](#).

Han gör klart att Honda inte bara tror på batterielbilar i framtiden – märket ska även satsa på syntetiska bränslen och vätgas. Men på kort sikt för bilköpare i Europa är det alltså batterielbilar och hybrider som gäller framöver, även om Ian Howell erkänner att hybridbilar har sina begränsningar.

– De tar oss inte hela vägen och det är därför vi ser dem som en övergångslösning som tar oss till en punkt där batteritekniken och laddinfrastrukturen båda finns på plats, säger han.

Honda har redan flera hybridmodeller i programmet men än så länge bara en elbil, i form av småbilen [Honda e](#).

Läs också: [Hondas uppstickare bräddar tyskarna på hemmaplan](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Honda Civic i ny generation – här är första bilderna](#)
[Lyxigare och modernare – så här ser den ut.](#)



[Honda tar hjälp av Tesla för att klara utsläppsmålet](#)
[Nya elbilen Honda e räcker inte.](#)



[Skrällen: Honda kör om Volkswagen som Årets Bil i Tyskland](#)
[Volkswagens miljardsatsning får se sig slagen.](#)



9. Opel Mokka-e är redan slutsåld – tillverkaren överraskad av efterfrågan.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-12-04, 16:33, uppdaterad 2020-12-04, 18:31.

Opels kommande elektriska crossoversuv Mokka-e är så populär att nästan hela produktionsår 2021 redan sålt slut. Efterfrågan i framförallt Tyskland har "överträffat" Opels förväntningar.



Opel Mokka-e är populär. Det numera PSA-ägda tyska bilmärkets [kompakta elsuv](#) byggs på samma fabrik i Poissy utanför Paris som plattformssyskonen [DS3 Crossback E-Tense](#) och [Peugeot e-2008](#). Lanseringen i Tyskland är satt till mars nästa år och ungefär samtidigt i Sverige.

Förra månaden öppnade man orderböckerna. I Sverige börjar lanseringspriset på 369.900 kr och i Tyskland 32.990 euro (23.420 efter avdragna premier/bonus). Det är uppenbarligen attraktivt, för nu har Opel inte bara sålt slut på lanseringspaketet "Edition" utan även hela nästa års produktion, rapporterar den tyska tidningen [Edison](#).

Opel är "totalt överraskade" av den höga efterfrågan. Man hade väntat sig en försäljningscifra på knappt 10.000 bilar, uppger en talesperson till tidningen.

En majoritet av kundordrarna kommer från Tyskland, där köparna både betalar mindre moms och kan dra av premier på ungefär 90.000 kronor. Men, även på andra marknader har intresset varit stort.

PSA har nekat Opel högre tilldelning av produktionen på Poissy-fabriken, i alla fall i nuläget.

– Åtminstone finns det ingen brist på alternativ, säger Opels talesperson till Edison med referens till märkets andra elbil [Corsa-e](#) och laddhybriden [Grandland X](#).

Recharge har sökt Opels svenska generalagent K.W. Bruun för en kommentar. Artikeln uppdateras när vi får ett svar.



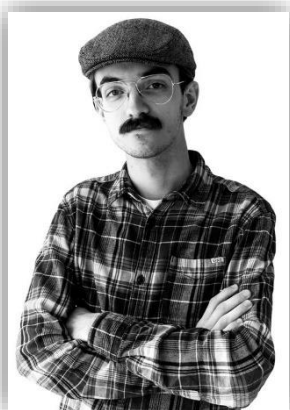
Opel Mokka-e klarar 322 km på en laddning



Efter elbilen – här är Opel Mokka med förbränningsmotorer



Nya Peugeot 2008 – kommer som förbrännings- och elbil



Wiggo Björck

10. Skoda avslöjar elbilsplanerna – här är modellerna på ingång.

Publicerad 2020-12-04 kl 9:59 Text Erik Söderholm.

Skoda utvecklar flera nya elbilar som ska lanseras de kommande åren, men suven Enyaq blir trots allt viktigast.



Skoda har precis visat upp [nya elbilen Enyaq iV](#) som bygger på VW-koncernens ”MEB-byggglåda” för eldrivna modeller. Med tanke på hur viktig suv-försäljningen är för tillverkarna är det inte så konstigt att märkets första elbil blir just en suv.

Men när det gäller kommande elbilar ska Skoda fokusera på dels en mindre modell och dels en familjebil med sedankaross. Det verkar oklart om någon eldriven kombi är under utveckling, [som hos Volkswagen](#).

– **Vi behöver något** mindre, kanske i småbilsstorlek, och vi behöver något i sedanklassen – kanske framtidens Octavia på sätt och vis. För vårt märke är det de viktigaste elbilarna vi kommer se under detta decennium, säger Skodachefen Thomas Schäfer i en intervju med [Autocar](#).

Suven blir ”hjaltemodellen”

Han påpekar också att en eldriven halvkombi i Volkswagen ID 3-storlek kan dyka upp runt 2025 och att det förmodligen inte blir aktuellt med en eldriven version av samtliga modeller som säljs i dag.

– Först och främst måste vi betala för det. Jag kan önska mig tio nya bilar men den totala investeringen kommer inte ske. Vi kommer inte dubbla modellutbudet.

Skoda Enyaq ska vara märkets ”hjaltemodell” under de kommande två–tre åren, enligt Thomas Schäfer, och fabriken där den byggs körs just nu på 118 procent. Det innebär att vi förmodligen inte får se någon ytterligare elbil under den perioden.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Skoda Enyaq iV: Nya elbilen officiell – räckvidd, lansering och versioner](#)
[Räckvidd på upp till 50 mil – blir det här den eldrivna folksuven Skoda hoppas på?](#)



[Säljchefen om Skoda Enyaq iV: "Det här blir svenskfavoriten"](#)
[Svenska elbilsköpare kommer acceptera både prislappen och bakhjulsdriften på nya elbilen, enligt Skoda.](#)



[Skoda Enyaq iV: Här är de svenska priserna](#)
[Skoda har släppt de första svenska priserna för den nya elsuven.](#)

11. Honda S2000 uppges komma tillbaka.

PUBLICERAD: 03 DEC 2020, KL 11:44.

Nu är det dags igen, ännu en informationskälla som menar att Honda S2000 ska göra comeback. Lagom till modellens 25-årsjubileum 2024 ska den stå redo med Civic Type R-motor under huven.



[Honda S2000](#) – en av 2000-talets mest kör- och gasglada bilar [har ryktats komma tillbaka mer än en gång](#). Sedan modellen gick ur produktion 2009, efter att ha varvats friskt under tio år, har S2000 varit spektionernas bil (det har dock också sagts [att en uppföljande är föga trolig](#)). Nu är det dags igen, och vi hoppas verkligen att det finns mer substans i uppgifterna denna gång. Det är [Forbes](#) som skriver, baserat på information från en källa som står Honda nära, att den japanska biltillverkan seriöst överväger att väcka liv i modellen igen, då i samband med att S2000 fyller ett kvarts sekel år 2024. Det kanske ligger något i det eftersom Honda inte har glömt sin populära roadster. Tidigare i år presenterade nämligen Honda en prototyp vid namn 20th Anniversary S2000, ett one-off-bygge baserat på S2000 från de tidigaste åren.

Enligt Forbes källor ska en eventuell ny S2000 till stora delar behålla de former och proportioner som originalbilen bar på, dock med några moderniseringar, exempelvis nättare strålkastare samt en hel del aluminium och kolfiber för att hålla vikten i schack (under 1.360 kilo talas det om). Under huven sägs det fortsatt bli en fyrcylindrig tvålitorsmaskin, dock inte en varvillig VTEC-sugmotor som i ursprungliga S2000 utan tvålitorsmaskinen med turbo från Civic Type R där den ger 320 hästkrafter och 400 newtonmeter. Den uppges kunna få effekten uppressad till runt 350 hästkrafter, kraft som skickas till bakhjulen, inte till framhjulen som i Civic Type R. En tätstegad sexväxlad manuell låda ska ge nya S2000 rätta känslan.



Under sina tio år i livet bjöd Honda S2000 på mellan 241 och 250 hästkrafter beroende på vilken marknad den såldes på. Modellen fanns även med en större 2,2-litersmaskin i USA och Japan, dock "bara" med 241-242 hästkrafter. Vikten låg på mellan 1 260 och 1 380 kilo och 0-100 km/h avverkades på runt sex sekunder. Toppfarten var 240 km/h.



S2000 JP-spec (AP1) 1999–2003.



12. Prov: Jaguar XE SV Project 8 - kär & galen.

Av Stefan Helmreich, Publicerad 2020-12-04, 03:48, uppdaterad 2020-12-04, 10:05.

Ännu en upphottad fabriksracer för gatan som kombinerar komfort med hårresande prestanda? Nja, Jaguar gör saker annorlunda och fokuserar istället på kompromisslöshet. Med 600 hk är Project 8 precis så galen och opraktisk att man bara måste älska bilen!



När en ny sportbil "föds" vill jag gärna tro att det är ett gemensamt kärleksbarn från design- och ingenjörsteamet vars visioner efter många om och men äntligen smälter ihop till en fulländad produkt av högsta klass.

Realiteten ser såklart helt annorlunda ut. Tyvärr. I dagens samhälle har romantik väldigt lite plats. Nya modeller stampas ur marken i stackatotakt enligt kundernas önskemål. Dessvärre verkar den största delen av världens befolkning ha fastnat i suv- och crossoverträsket.

Men sedan står man framför den här skapelsen, låter blicken sväva över den extravaganta frontkajolen i schweizerostdesign och de delvis frilagda bakhjulen, och börjar undra om det verkligen har funnits en existentiell koppling mellan kundernas önskemål och den färdiga produkten?

Har man verkligen lyckats samla hundratals petitionsunderskrifter för en (förvisso handbyggd) serietillverkning av en näst intill renodlad banracer utan baksäte? Har man uttryckligen bett om ett mindre bagageutrymme enbart för att få plats med den nästan groteskt stora (men visserligen effektiva) diffusorn?



Trots ett frikostigt användande av kolfiber tippar Project 8 vagnen vid fläskiga 1 745 kg. En 600-hästares V8 är dock ett ytterst potent motgift.

Det är inte heller särskilt troligt att det sedvanligt tweedklädda klientelet uttryckligen har frågat efter stora katt-tatueringar på sina nya leksaker. Men det är just det som utgör lockelsen med den blixtrande snabba Project 8: den följer nämligen inga normer, den passar inte in någonstans, och det är precis så den vill ha det.

Trots sitt aggressiva yttre har modellen inte ens homologerats för att kunna delta i någon officiell serie, utan är helt enkelt det berömda undantaget som bekräftar regeln. Just därför är Project 8 den mest spektakulära Jaguarmodellen sedan XJ220 – som faktiskt får se sig slagen med 50 hästar av steroidsedanen.

Bakom vansinnesprojektet står Special Vehicle Operationsteamet som även bär ansvaret för Jaguars SVR-modeller och som redan för fem år sedan hamnade i rampljuset med Project 7. En radikal roadster som byggde på F-Type och som samtidigt surfade i den stilistiska skuggan av Jaguars vinnande Le Mansracer från femtiotalet.

Efterföljaren driver det radikala till sin yttersta spets, men är i första hand en sak: modig. Hos de flesta andra tillverkare hade ett sådant här projekt med största sannolikhet hamnat i papperskorgen, men inte hos Jaguar.

Och det har onekligen lönat sig, i form av uppmärksamhet och publicitet. En imageboost i allra högsta grad, framför allt när man har avverkat Nürburgrings Nordslinga på 7.18,4 minuter. Det gör nämligen Project 8 till världens snabbaste fyrdörrarsedan.



Läder, alcantara, kolfiber och skalstolar med fyrpunktsbälten. Mums!

Men konkurrenterna är allt annat än dumma. Mercedes-AMG var snabba med att kalla sin GT 63 4-D Coupé för världens snabbaste fyrsitsiga sedan, även om engelsmannen slog tysken med sju sekunder trots ett effektunderläge på 39 hästar. Porsche fick också komma med ett nytt epitet för Panamera: snabbast i lyxklassen.

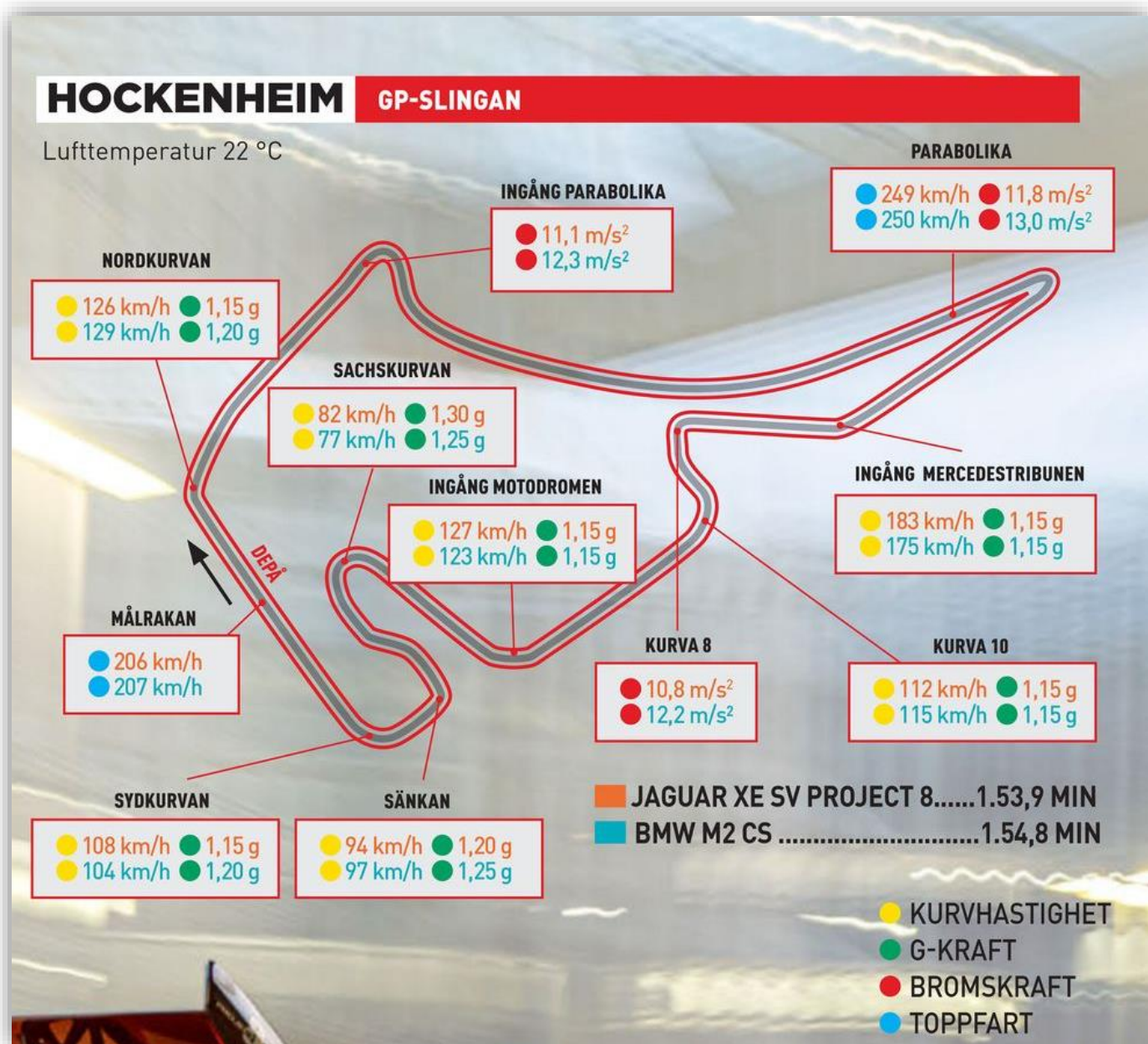
Men hur kommer det sig egentligen att XE SV Project 8 är så förbaskat snabb? Enkelt uttryckt ligger hemligheten i hur konsekvent man har omvandlat sina idéer och visioner till verklighet.

Det här är ingen upphottad seriebil utan en helhjärtad remake sprungen ur kombinationen av know how och passion, samt friheten att kunna genomföra allt utan större begränsningar.

Chassit med dubbla länkar fram och integrallänkar bak har vässats mer än bara ett par snäpp jämfört med vanliga XE. Fjädring, kränghämmare och bussningar har uppgraderats, bilen har utrustats med manuellt justerbara dämpare som sänker bilen med 15 mm för banträffar.

Hjulhusen är kraftigt breddade jämfört med standardmodellen för att ge plats åt de superbreda sportdäcken. Kiselnitridkeramiska hjullager minskar den ofjädrade massan medan ett plant golv tillsammans med manuellt utfällbar frontsplitter och en justerbar bakvinge pressar bilen mot marken med upp till 122 kg.

Till vardags känner man naturligtvis inget av alla dessa omfattande modifieringar även om racingkänslan infinner sig så fort man öppnar förardörren. En alcantararatt med växel-paddlar i aluminium, kolfiberskalstolar som kramar åt ordentligt, fyrpunktsbälten och det fullständigt rensade baksätet med bur och brandsläckare talar sitt tydliga språk.



Så öppnas garageporten på morgonen och i tankarna rullar man från parc fermé, genom depån och ut på banan. Nåja, kanske inte, men det känns definitivt så. Man märker snart att körglädjen inte är ett resultat av en mängd lyckade kompromisser utan snarare sprungen ur en målmedvetenhet utan hänsyn till förluster.

XE SV Project 8 är nämligen precis som brittisk humor, torr och ibland ganska grov. Här känner du av varenda ojämnheter i asfalten, varje spår i underlaget medan den åttastegade automatlådan sparkar i växlarna med full kraft i förarens njuror.

Det kanske låter otrevligt men det är faktiskt raka motsatsen. En stämningshöjare av grandiosa mått, framför allt när R-däcken väl har blivit varma. Det ökade greppet gör sig omedelbart påmint: varje ratt rörelse blir mer distinkt, alla förarkommandon omsätts omedelbart samtidigt som rotationskrafterna åker på storstryk av bilens mekaniska och aerodynamiska grepp.

Man känner sig en aning dum efter den femtioelfte vändan i rondellen framför byns centralt belägna Lidl. Vi ger upp och svänger ut men kämpar samtidigt mot lockelsen att pressa oss förbi framförvarande bil i den kommande vänstersvängen på bästa DTM-manér. Det är kanske bäst att vänta med att bena ut bilens förmågor tills vi har kommit fram till Hockenheim.



*Trots sin elaka uppsyn är bilen förvånansvärt enkel att köra.
Körkänslan och atmosfären är i absolut toppklass!*

Väl framme på den legendariska banan förtrollas man framför allt av en sak, nämligen den magnifika V8:an.

I grunden är den fem liter stora motorn en gammal bekant som har fått optimerade andningsvägar i form av ett modifierat insug samt ett sportavgassystem i titan. Resultatet är 600 hk, 700 Nm och ett vansinnigt tryck vid samtliga varvtal. Som grädde på moset ackompanjeras motorns elaka raseriutbrott av ett brutalt soundtrack på bästa Slayermanér som stampar, hamrar och vrålar samtidigt som frontmannen (kompressorn) skriker ur full hals.

Våldsorgien hålls ihop av fyrhjulsdriften som dock inte lyckas fullt ut med sin uppgift. Den goda nyheten är dock att man varken behöver svart bälte i fordonskontroll eller utbytesunderkläder. Det räcker med en grov uppfattning om ideallinjen för att snabbt närma sig gränsområdet.

Där står dock bilen i vägen för sig själv och blockerar de sista procenten av sin potential. Problemet är nämligen att man trots en aktiv differential och en ytterst bakhjulsdriftsbetonad kraftfördelning aldrig riktigt lyckas få med sig bakaxeln. Köregenskaperna beror i allra högsta grad på framhjulen.

Lastväxel? Här misslyckas det hårda men lite väl fromma chassit en aning. Visst, man tar sig runt GP-banan i en rasande fart, men man kan ändå inte skaka av sig känslan att man kör med bakbundna händer.

Det innebär dock inte att fascinationen för SVO:s senaste alster minskas på något sätt. Man är ju trots allt 0,3 sekunder snabbare runt Hockenheim än en BMW M5 Competition och det är ingen dålig bedrift.

Mest förvånad blir man dock över faktumet att den tekniksprakande Project 8 trots sin begränsade upplaga om endast 300 exemplar aldrig riktigt lyckades lyfta. Tre år efter debuten kan man nämligen fortfarande köpa ett splitternytt exemplar. Jaguar erbjuder till och med en mer sansad Touringvariant för att blidka den mognare kundkretsen.

Vad beror det på? Kanske är det grundpriset för den handbyggda extrem sedanen som börjar på svettiga 182 000 euro. För samlare är priset för lågt, för medelsvensson är det på tok för högt. Dessutom finns Project 8 endast i vänsterstyrt utförande trots att den hårda kärnan av Jaguaranhängare lever på de brittiska öarna.



Fyra dörrar, två säten. Man kan såklart beställa bilen även med baksäte, men det radikala chassit följer med i grundutrustningen. Sänks bilen för banträffar är den inte längre tillåten för gatbruk.

Den mest trovärdiga förklaringen är dock att de flesta potentiella kunderna är vana vid marknadens snabba PR-cirkus och helt enkelt missar de mer unika hjärteblodsbyggena som är sprungna ur passion, svett och bilnördarnas vildaste fantasier.

TEKNISKA DATA

JAGUAR XE SV PROJECT 8

MOTOR: V8, bensin, kompressor, 5 000 cm³, 600 hk vid 6 500 r/min, 700 Nm vid 3 500 r/min. 8-stegad automatlåda. Fyrhjulsdrift.

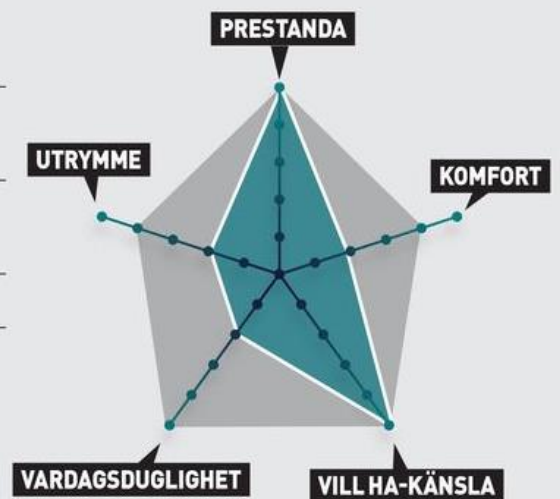
KAROSS: L/b/h 4 713/1 954/1 436 mm. Axelavstånd 2 835 mm. Tjänstevikt 1 745 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 3,7 sek. Toppfart 322 km/h. Förbrukning 12,5 l/100 km.

PRIS: 182 000 euro.

PERSONLIGHET

■ JAGUAR XE SV PROJECT 8
■ BMW M5 COMPETITION



SUMMERING

BÄST: Brutal och kompromisslös motor, härlig körkänsla.

SÄMST: Bångstyrig bakaxel, inte komfortabel alls, smått bisarr prislapp.





13. BMW:s nya elbil är en anonym vinnare.

Publicerad 5 dec 2020 kl 04.30.

Lite senare än konkurrenterna och betydligt mer anonym än de flesta nya elbilar. BMW smyger ut nya elsuven iX3 i skuggan av en större elbilssatsning. Men varför då? Det här är en bilnyhet som verkligen tål att stå i rampljuset.



Redan för sju år sedan visade BMW upp en ny elbil, byggd på en helt nyutvecklad plattform, med massor av nya fräscha material och nya tekniska lösningar. Sedan dess har modellen i3 både fått ris och ros – men unisont hyllats som en föregångare.

Därför tycks det lite bakvänt när BMW:s konkurrenter kommit ifatt och rullat fram egna nya elbilsplattformar och nya modeller så väljer BMW en försiktigare väg. Nya elbilen iX3 är i praktiken en rejält ombyggd X3 där förbränningsmotor och växellåda bytts ut mot elmotor och ett stort litiumjonbatteri.

Samma väg som Volvo

BMW väljer alltså samma väg som Volvo med sin XC40 P8 Recharge och till viss del även Mercedes med sin EQC. Nya iX3 blir extra anonym då BMW mitt under brinnande lanseringsstart också kommunicerar att konceptbilen iNext – med mycket av BMW:s allra senaste teknik – i produktionsfärdigt skick ska heta BMW iX.

BMW iX är till storlek och utförande något helt annat än iX3.

Det är synd att BMW på det här sättet tar udden av iX3 redan innan den ens fått chansen att glänsa. Och det förstärker misstanken om att iX3 av någon anledning är 9-12 månader försenad. Sen spelar det förstås stor roll att BMW kan bygga elbilen på samma produktionslina som bilarna med förbränningsmotor och därmed anpassa produktion efter efterfrågan på bästa sätt.



Ljud från Hans Zimmer

I vilket fall tar jag emot nycklarna till den tyskregistrerade BMW iX3, som precis körts av transportbilen och parkerat norr om Stockholm, med stor glädje. Vi blir första svenska tidning som får möjlighet att köra bilen och då spelar det mindre roll att molnen ligger lågt och regnet hänger i luften.

Det första som BMW iX3 förmedlar är ljudet när eldrivlinan väcks till liv. Ljudet har skapats av Hans Florian Zimmer, en tysk filmmusikkompositör som bland annat gjort musiken till filmer som Rain Man, Thelma och Louise och Mission Impossible 2. För de yngre läsarna kanske det är mer relevant att veta att det är Zimmer som gjort musiken till spel som Call of Duty och Modern Warfare 2.

Och det låter faktiskt bra. Precis som Porsche gjort i Taycan väljer BMW också att ljudet förstärks vid kraftig acceleration. Ljudet hjälper förare och passagerare att förstå accelerationen och det minskar känslan av att bilen flyger i väg. Det kan verka som en obetydlig detalj men det fungerar verkligen bra – iX3 ger inte alls samma lite läskiga känsla i magen vid kraftig acceleration som till exempel en Tesla eller en Jaguar.

Måttlig effekt

BMW har också tagit ner effekten till måttliga 286 hästkrafter vilket gör att den inte alls kan mäta sig med konkurrenter från Tesla, Audi eller Jaguar vad gäller ren acceleration. 0-100 km/h på 6,8 sekunder är långsammare än många andra elbilar men fullt i klass med en X3 med bensinmotor. Jag gillar det, det är bra att tillverkarna börjar kommunicera andra värden med elbilar än snabb acceleration.

Ute på vägen är det viktigt att snabbt lära sig de olika inställningarna för respons från drivlinan och energiåtervinning. Du kan välja mellan sport, komfort och eco pro på en knapp intill växelspaken. På växelspaken kan du också välja ett läge B till vänster om Drive vilket ger ett läge som kan jämföras med konkurrenternas en-pedal-läge, det vill säga högsta möjliga energiåtervinning och möjlighet att köra helt utan att bromsa.

Förutom lite snabbare styrning och hårdare inställningar på den adaptiva fjädringen ger sportläget också ett lite kraftigare ljud från elmotorn.



Vandrar inte på vägen

Jag brukar ha svårt att snabbt vänja mig vid en-pedalläget på elbilar men BMW:s fungerar väldigt mjukt och behagligt. Inte minst följer återvinningen hur min fot släpper gaspedalen och det går snabbt att få till en mjuk och följsam körning med bästa möjliga energiåtervinning. Om du gillar att använda adaptiva farthållaren så sköter BMW återvinningen på bästa sätt beroende på vad som finns framför bilen i form av trafiksituationer.

Comfort och B-läget blir den inställning jag fastnar för och som får ta mig igenom stockholmstrafiken.

När jag provkörde nya X3 stördes jag av att bilen vandrade lite fram och tillbaka över vägbanan och att BMW förstört den fina styrning som kännetecknat märket i så många år. Den känslan finns inte alls i iX3 och kanske är det batteriets tyngd och låga placering som hjälper till att få bilen lite mer grundad i marken. Styrningen känns lite lagom BMW-trög igen och känslan i ratten är allra bäst i sportläget.

Ser ut som vanlig X3

Det är väldigt få som lägger märke till iX3 trots att den är – för Stockholm – en helt ny bil. Anledningen är förstås att iX3 ser ut som en helt vanlig X3. Enda skillnaden är den delvis täckta grillen, några blå detaljer och de näst intill täckta och aerodynamiskt designade fälgarna. Och även om jag låtit eventuellt nyfikna titta in i iX3 hade de inte upptäckt några stora skillnader.

Provbilen har sportstolar och utrustning enligt Charged Plus-nivån, vilket kostar 80 000 kronor och bland annat innehåller head-up-display och ljudsystem från Harman Kardon, men är bortsett från några blå detaljer identisk med en X3 med förbränningsmotor.

BMW har gömt undan batteriet så bra att inte ens lastutrymmet eller platsen i baksätet blivit mindre. Baksätet är fortsatt så där platt och trevligt som alla barnfamiljer gillar.

Säkrare råvaror

Batteriet har en energinivå på 80 kWh men av det är det bara 74 kWh som kan användas. Det följer gängse standard på lite drygt 90 procent användbar energi av batteriets bruttonivå. BMW säger att de använder mindre kobolt i sina batterier än flera konkurrenter men det finns inga uppgifter om exakt kemisk sammansättning. BMW var också tidigt ute med att sköta inköp av känsliga råvaror på egen hand för att förse sina underleverantörer med rätt varor från rätt gruvor, smältverk och raffinaderier. BMW var första bilföretag att ansluta sig till organisationen IRMA, Initiative for Responsible Mining Assurance, och även om det finns få bevis för exakt hur råvaruhanteringen går till måste vi säga att BMW gjort mer än många andra bilföretag för att se till att elbilsbatterierna produceras på ett hållbart och etiskt sätt. BMW har också tecknat avtal med svenska Northvolt om framtida batterier till sina elbilar.

Räckvidden på fulladdat batteri är enligt BMW närmare 46 mil. Energikonsumtionen närmar sig 2 kWh per mil under min bitvis sportiga körning och det krävs stor försiktighet med accelerationen för att nå tillverkarens förbrukningssiffra.

Billigare laddning

BMW använder en värmepump i iX3 för att se till att batteriet håller en så bra arbetstemperatur som möjligt och att energinivån inte påverkas lika mycket av kallt väder. Enligt BMW har hela drivlinan i iX3 en verkningsgrad – alltså skillnaden mellan energi in och energi ut – på 93 procent. 93 procent av alla energi som laddas i batteriet kan alltså omvandlas till rörelseenergi. Enligt BMW:s beräkningar har deras egna drivlinor med förbränningsmotor en verkningsgrad på cirka 40 procent. Rent matematiskt är det alltså stor fördel för elbilen, förutsatt att vi kan ladda den med klimatsmart energi.

Tyvärr använder inte BMW motorrummet till något vettigt och jag saknar den smarta detaljen från iX att locket till spolarvätskan döljer sig bakom BMW-märket på huven. iX3 är också bakhjulsdriven vilket gör att de naturliga konkurrenterna Mercedes EQC och Audi e-tron direkt får en fördel.

Lagom till lanseringen i Sverige visar BMW-importören upp ett avtal med flera stora laddoperatörer om billigare publik laddning. Det är ett sätt för BMW att konkurrera med Teslas egna laddnätverk och de märken som anslutit sig till Ionitysamarbetet.

Det regnar intensivt när jag närmar mig BMW:s importör norr om Stockholm. Trots det är vägljudet inte besvärande. Och trots suvens naturligt uppräta vindruta är inte heller vindbruset jobbigt. Mercedes EQC må vara den hittills tystaste elbilen men iX3 kommer inte långt efter i ren ljudkomfort.

Jag parkerar BMW iX3 på importörens för dagen tomma parkering och det är lite typiskt att iX3 lanseras den här stökiga och ödsliga coronahösten.

BMW iX3 verkar dömd till ett liv helt i skuggan – trots att den har allt för att verkligen kunna stå ensam på scenen i rampljuset.

BMW iX3

Miljö

Koldioxidutsläpp: 0 gram/km.

Elförbrukning: blandad körning 1,9 kWh/mil.

Miljöförmåner: Ja, 60 000 kronor, 70 000 kronor efter årsskiftet.

Ekonomi

Pris: 769 000 kronor.

Årlig fordonsskatt: 360 kronor per år första tre åren, därefter 360 kr/år.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år. Batteri 8 år/16 000 mil.

Teknik

Motor: Elsynkronmotor, 286 hk, 400 Nm.

Drivning: Bakhjulsdrift.

Växellåda: 1-växlad automatlåda

Acceleration 0–100 km/tim: 6,8 sekunder.

Räckvidd: 46 mil.

Toppfart: 180 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 473/189/167 centimeter.

Bagagevolym: 510–1 560 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

Tjänstevikt: 2 185–2 260 kg.

Maximal släpvagnsvikt: 750 kg,

Betyg

Köregenskaper



Precis och följsam styrning och iX3 ligger bättre på vägen än X3 med förbränningsmotor. Mjuk eldrivlina med bra energiåtervinning. Lagom sportig.

Säkerhet



BMW:s vanliga säkerhetssystem med en lugn filkörningsassistent.

Miljö



BMW har gått längre än flera konkurrenter när det gäller att säkra bra råvaror till sina batterier.

Komfort



Inte lika tyst i kupén som Mercedes EQC. Sportstolarna är mycket bekväma och ljudet från Hans Zimmer bidrar till att accelerationen känns behaglig.

Ekonomi



Över 800 000 inklusive de nödvändiga tillvalen. Då räcker inte ens klimatbonusen för att göra det här till ett realistiskt nybilsköp. Billigaste X3 är xDrive 20i med ett frånpris på 446 800 kronor. Så visst borde BMW kunnat pressa priset på elbilen lite mer.

Totalbetyg = 21 (av 25)

Jan-Erik Berggren



14. Förnuft & Känsla – Aston Martin Vantage.

Av Redaktionen, Publicerad 2020-12-06, 11:00.

Alrik och Peder synar denna brittiska Lord i sömmarna!



FILM: <https://youtu.be/qxsFwvMR9XI>

"Är det här en sportbil eller en GT-bil? Kanske till och med världens bästa sportbil?"

Peder slår på sin inre konsumentjournalist och ger klara besked. Med en 510-hästars AMG V8 på 510 hk och en brutalt vacker kaross är denna "Engelska Ferrari" långt ifrån en sval och elegant brittisk sportvagn utan ett rovdjur.

Vår testbil rullar på friktionsdäck vilket suddar skärpan lite grann och hämmar varvtiden, men upplevelsen är allt annat än mellanmjölk. Grundpriset ligger på 146.000 euro men vår testbil kostar hela 227.000 euro, tack vare rejält med läder och kolfiber.

Tittarnas frågor handlar om pengar, Lord-känsla, komfort och design. Är Vantage den bästa sportbil Alrik & Peder kört?

Följ med på ännu ett avsnitt av Förnuft & Känsla där chefredaktör Alrik Söderlind och krönikör Peder Karlsson söker efter den optimala bilen som ger både maximalt med känslor och förnuft och säger exakt vad de tycker och känner.

Gillar du Förnuft & Känsla? [Du hittar alla avsnitt här!](#)

Följ oss gärna på Youtube: [Det kan du göra här!](#)

15. Rolls-Royce senaste idé: Hopfällbar stol för 90 000 kr.

Publicerad 2020-12-02 kl 15:10, text Erik Söderholm.

Rika och sittnödiga suv-köpare har fått ett nytt tillval.



Vissa suvar har en tvådelad baklucka där den nedre delen kan bilda en sittplats för den som är ute i vildmarken och fågelskådar eller har picknick, till exempel Range Rover och BMW X5.

Även Rolls-Royce suv-modell Cullinan finns med bakvända stolar inuti bakluckan som kallas "Viewing Suite". De två bekväma stolarna fälls ut elektriskt, lätt vinklade mot varandra och med ett bord för cocktailglasen mellan dem.

Nu lanserar Rolls-Royce ännu en stolslösning för sittnödiga suv-köpare. Nyheten kallas "Pursuit Seat" och verkar vid en snabb anblick vara en hopfällbar campingstol som går att förvara inuti bakluckan.

"Bekvämligheten av en handgjord läderklädd stol är inte längre begränsad till interiören av en Rolls-Royce-bil", förklarar det brittiska lyxmärket.

"Måla landskapet"

Köparna kan beställa stolen antingen i en färg som matchar bilen eller kontrasterar mot den. Stolen tillverkas delvis i aluminium och kolfiber och Matthew Danton, som designat stolen, förklarar att Rolls-Royce applicerat märkets allra mest traditionella kärnvärde – att ta det bästa som existerar och göra det bättre – även till denna campingstol.

Den ska till exempel kunna användas när föraren ska flyga en drönare, måla landskapet eller helt enkelt bara ta en paus.

Rolls-Royce-köpare som vill ägna fritiden åt att sitta på en stol får betala motsvarande 75.000 kr exklusive moms för nöjet. Räknar vi in svensk moms hamnar prislappen på 93.750 kr.

Läs också: [Rolls-Royce Ghost för tyst – passagerarna blev åksjuka](#)



Rolls-Royce senaste idé: Hopfällbar stol för 90 000 kr.



Sedan tidigare finns två utfällbara picknickstolar som tillval till Cullinan.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Rolls-Royce Ghost för tyst – passagerarna blev åksjuka
Ingenjörerna fick skala bort ljudisolering för att göra de åkande mer bekväma.](#)



[Rolls-Royce tvingas sluta sälja belyst kylarprydnad
Kostade 40 000 kronor – nu försvinner tillvalet.](#)



[Rolls-Royce ska lansera elbil som laddas med robotarm
Ny elbilsmodell på gång – men märkeschefen hävdar ändå att det "inte finns någon efterfrågan" på lyxiga elbilar.](#)



16. Nu börjar AutoX självkörande taxibilar rulla i Kina.

AV WILLE WILHELMSSON 2020-12-04 KL 12:20.

Blir först i Kina med en förarlös taxiflotta.



FILM: https://youtu.be/7GVL9Na1_9Q

Den här veckan har det kinesiska företaget AutoX släppt lös sin första flotta av självkörande taxibilar och dessa kommer att trafikera innerstaden i det kinesiska teknikmeckat Shenzhen.

Initialt handlar det om 25 stycken självkörande taxibilar som till en början bara kommer att vara tillgängliga för beta-testare av tjänsten. AutoX kommer därmed bli först i Kina att låta självkörande taxibilar köra utan säkerhetschaufförer.

För fem månader sedan fick AutoX även tillstånd att börja köra sina förarlösa taxibilar i Kalifornien så det är väl inte helt omöjligt att deras taxitjänst även kommer att dyka upp där någon gång i framtiden. Här ovan kan ni kolla in ett videoklipp från AutoX där man visar upp sina självkörande taxibilar lite närmare.



[NEVS har tagit fram en självkörande bil som man delar](#)
[Ska testköras i Stockholm](#)



17. T&E: E-bränslen till bilar vore "slöseri".

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2020-12-07, 12:43.

Behövs för att minska utsläppen från flygplan och skepp.



Biltillverkarnas satsningar på olika syntetiska "e-bränslen" för att få ner utsläppen sågas nu av den gröna tankesmedjan Transport & Environment. Enligt en ny rapport beställd av organisationen är det effektivare att använda de förnyelsebara bränslena för att få ner utsläppen från flyg- och båttransporter.

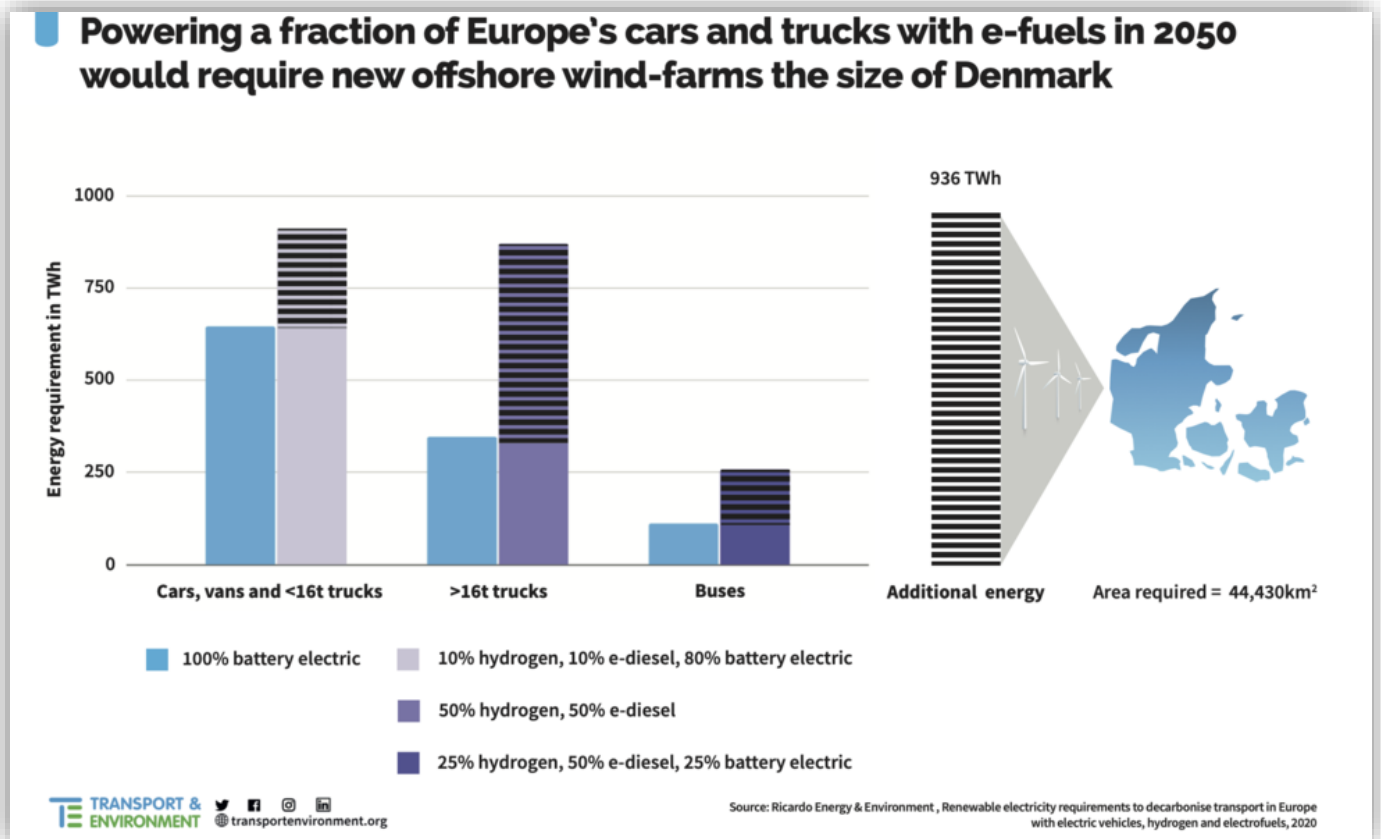
Det talas mycket om syntetiska bränslen nu. Så kallade "e-bränslen" som bland annat VW-koncernen kallar dem kan framställas från olika förnyelsebara källor och kan därmed anses vara klimatneutrala. Flera biltillverkare har därför uttryckt intresse eller till och med satsat på utvecklingen av dem.

Förra veckan gick exempelvis [Porsche ut med att man investerat i ett pilotprojekt](#) för att bygga en fabrik för syntetisk bensin i Chile. Även [BMW investerade tidigare i år](#) i ett amerikanskt startup-företag som utvecklar syntetbränslen.

Samtidigt har e-bränslena, som skulle kunna förlänga livslängden för den [förbuds-hotade förbränningsmotorn](#), mötts med skepsis från flera håll. Bland annat sågade Mercedes utvecklingschef Markus Schäfer dem i [en intervju med Autocar](#) i maj. Enligt Schäfer kommer de inte komma bilbranschen till del på länge.

– De första kunderna skulle förmodligen bli flygindustrin. Långt, långt senare kommer det till bilindustrin – jag ser det inte inom de närmaste tio åren, säger Markus Schäfer till tidningen.

En ny rapport ger Schäfer rätt. Det vore extremt resurskrävande att ersätta EU:s transportsektors energibehov till 2050, enligt [rapporten](#) som gjorts av konsultföretaget Ricardo på uppdrag av den gröna tankesmedjan Transport & Environment. Därför bör flyg- och båttransporter prioriteras långt över vägtransporter, menar T&E som likt Markus Schäfer anser att dessa istället bör övergå till eldrift.

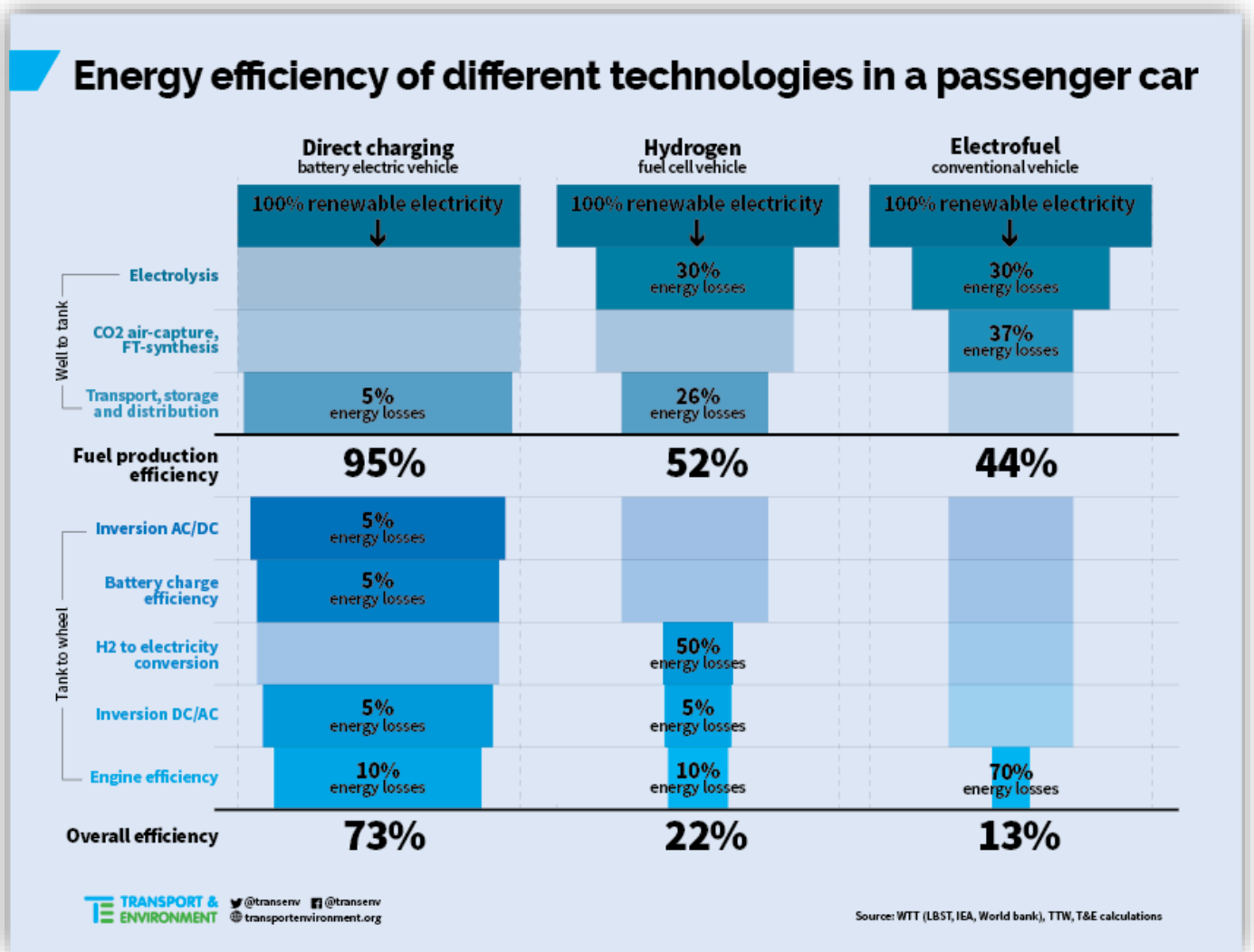


Att driva endast 10 procent av alla person- och transportbilar i EU med vätgas och 10 procent med "e-diesel" skulle kräva 41 procent mer förnyelsebara energikällor år 2050 än om de istället drevs med el, enligt rapporten. Totalt skulle det kräva 936 TWh. Att producera det skulle kräva att en yta till havs motsvarande Danmarks täcks med vindkraftverk.

Att driva EU:s båttransporter med ammoniak och vätgas och flygtransporter med "e-fotogen" skulle enligt rapporten ta 1,275 TWh. Det är mer energi än alla vägtransporter skulle kräva tillsammans i EU om de elektrifierades, menar T&E. Eftersom dagens batteriteknik bara duger för korta båt- och flygresor behöver dessa verkligen syntetbränslen – vilket kan leda till att en marknad för dem skapas.

– **Vår studie visar att bara** flyg- och sjöfartssektorn skulle kunna skapa en betydande, ny marknad för grön vätgas vilket kan bidra till att skala upp tekniken och bana väg för utsläppsfri sjöfart och flyg, säger Geert De Cock, el- och energichef på Transport & Environment i ett pressmeddelande.

Anledningen till den stora skillnaden i energigång är att både produktionen och förbränningen av syntetbränslen leder till stora energiförluster. Enligt [en rapport T&E publicerade 2017](#) har en förbränningsbil som drivs på syntetbränsle en energieffektivitet på 13 procent, medan en elbil har en på 73 procent.

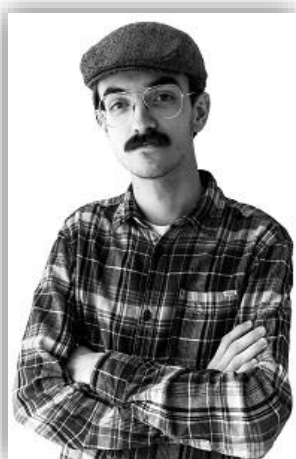


[Porsche lanserar satsning som ska rädda förbränningsmotorn – investerar i fabrik för syntetiska bränslen i Chile](#)

[BMW satsar på att göra bränsle av koldioxid](#)

[Vi avslöjar: Så mycket drar laddhybriderna i verkligheten](#)

[Blir 2025 slutet för förbränningsmotorerna i EU? Nya utsläppskraven kan bli "omöjliga att nå"](#)



Wiggo Björck

18. Opel Junior var en genialisk småbil med flyttbara mätare.

Publicerad 2020-12-06 kl 6:04.

Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN**Sovsäckar på stolarna och designad av Chris Bangle som senare gick till BMW.**

Frankfurtsalongen 1983 var fullproppad av nyheter på temat fortare, snabbare och kvickare, rapporterades det i Vi Bilägare nummer 19. Samtidigt hade miljöpartiet Die Grünen blivit tongivande i tysk politik och krävt fartbegränsning till max 100 km/tim på Autobahn, den tyska bilismens existenscentrum.

Porsche 911 Gruppe B var en studie till tävlingsbil som strax därpå blev Porsche 959, en av decenniets rökare. Gruppe B hade fyrhjulsdraft, luftkylda cylindrar och vätskekylda topplock, dubbla turboaggregat, 400 hästkrafter och toppade tre gånger Die Grünens hastighetsgräns.

I en annan monter återfanns Mercedes-Benz 190 E 2,3-16, den Cosworthtrimmade versionen av märkets nya kompaktmodell. Strax innan salongen öppnade hade 2,3-16 slagit världsrekord i fortkörning på bana, 247 km/tim i snitt under 5 000 mil imponerade på mässbesökarna.

Imponerade gjorde också nyheten i Saabs monter, 900 Turbo Cabriolet som visades som designstudie. Några år senare skulle bilen i färdig form göra succé, särskilt i USA. Att en ny tvådörrars 900 med sedankaross också fanns till beskådan framkallade enbart gäspningar.



Arna hette en kufisk skapelse. Det var en Nissan Cherry som parats med en Alfa Romeo 33, "av arbetsmarknadspolitiska skäl". Många Alfaanläggningar stod öde vid den här tiden. Japansk kaross och bakvagn, motor, framhjulsupphängning och elsystem från Alfa. Drygt 60 000 köpare under knappt tre år föll i fällan.

Opel Junior var en designstudie i det mindre formatet. Den mjukt rundade karossen var lackerad i gult som citronfromage och Juniors glada nuna log glatt mot betraktarna, som i sin tur log ännu mer när de såg inredningen.

Stolarna i flufftyg påminde om sovsäckar – vilket de också var! Det var bara att koppla loss dem ur sina hakar, breda ut dem på marken och slumra in.

Instrumentpanelen var en uppsättning mätarkuber som kunde placeras efter behag, ungefär som man kan möblera funktionerna i dagens pekskärmar. Klockkuben kunde tas loss och tjäna som väckarklocka åt sjusovarna i sovsäckarna och radion fungerade även utanför bilen.

För Juniors yttre form svarade en långvägare inom Opel, japanen Hideo Kadama. Han började redan 1966 på avdelningen för små Opelbilar och ansvarade bland mycket annat för andra generationens Corsa.

I sin stab hade han en då knappt 30-årig amerikan som fick ansvaret för Juniors lustiga inredning och sovsäckar. Han hette Chris Bangle, just den samme Bangle som åtskilliga år senare skulle ansvara för formerna på diverse omdebatterade BMW-modeller.

Läs också: [Volvos udda coupémodell som sålde bättre än väntat](#)

Läs mer om:



[Opel bekräftar: Nya elsuven Mokka-e redan slutsåld](#)
[Opels nya kompaktsuv är populär med eldrift.](#)



[Volvo XC40 T2, Toyota Yaris och jurytjänst i långteststallet](#)
[Oförtjänt dåligt rykte för de minsta modellerna.](#)



[Opel plattar till sin logotyp](#)
[Biltillverkaren följer strömmen och gör emblemet tvådimensionellt. Dessutom väljer man gult som din identifikationsfärg – ska symbolisera elektrifiering.](#)



[Svenskt pris på Opel Mokka-e – så mycket kostar nya elbilen](#)
[Kostar bara 10 000 kr mer än småbilen Corsa-e.](#)

Klassiker

19. Volkswagen Typ 1: Bubblaren.

Publicerad 16 juni 2011.

Text Fredrik Nyblad.

Blivit sugen på en folkabubbla? Smidigaste och billigaste vägen in i Volkswagenvärlden är en 70-talare! De är mer vardagsanpassade än de äldre och utbudet är stort, kostnaderna låga och färgerna superklatschiga. Men det gäller att slå till nu!



För många Volkswagenentusiaster är det bara modellerna fram till 1967 som gäller. 1968 försvann den slanka fronten, de tillbakalutade strålkastarna och stötfångarna av klassiskt rundat snitt. Men för allt fler är det tvärtom de nyare som gäller, det är dem de minns från sin uppväxt och de tycker att en Bubbla ska vara orange och ha panoramaruta. Och titta på exempelvis 1303S. Vilka former! Den är nästan som en karikatyr av en Bubbla med sina enorma bakljus. Varje år fram till 1975 då Bubblan slutade importeras till Sverige skedde viktiga förbättringar av modellen.

Det är väl lätt att få tag på en Bubbla?

Ja och nej. Ja, på så vis att det finns inte mindre än 19 574 exemplar kvar i registret av de årsmodeller vi tar upp här. Nej, därför att många är smårisiga. Åtskilliga bubblor har överlevt som bruksbilar nästan fram till idag. Det gör förstås att många av dem som finns kvar inte är helt perfekta i skicket. Sorgligt nog blev rostkänsligheten värre på 1970-talet. Men det positiva är att det i många fall inte behövs någon helreovering utan det går att begränsa insatsen och få en skapligt fin bil med små medel. Trots att folkor byggts om på massor av olika vis är det förvånansvärt många av 1970-talsbubblorna som är helt orörda. Det går fortfarande att hitta tantbilar!



Vad ska jag tänka på när jag letar?

Ta dig tid att hitta rätt bil, många som ser bra ut på annonsbilden är det inte. Och det gäller att inte bara hålla koll på annonssajter utan även höra sig för bland släkt och vänner för att hitta de riktigt fina. Kanske finns det någon tantkörd Bubbla i släkten?

Det kan vara svårt att hitta nya originalinredningar, så satsa på att hitta en bil med fin inredning. Kanske är det att föredra om det finns rost i underredet, då behövs ju ingen lackering av karossen.

Priserna har redan vänt, men för 25 000 – 35 000 kronor bör du få en folka i bra skick.

Men en Cabriolet är dyrare väl?

Absolut. Cabrioleterna har förstås i många år betraktats som entusiastbilar och därmed skötts bättre, men även där bör man kontrollera rosten ordentligt. Prismässigt befinner de sig också i en helt annan division, de kan ofta kosta tre -fyra gånger så mycket som en täckt Folka. De är också betydligt svårare att få tag på.





Hur är de att köra idag egentligen?

Det är klart att den är trång. Körställningen är ganska upprätt men du sitter skönt i bra stolar med nackstödet integrerat i stolen. Trots att styrningen är ganska trög så är det ändå smidigt att ratta runt en Bubbla i stadstrafik, tacka bakhjulsdriften för det. Växellådan är distinkt, men det förekommer att en del har problem med synkningen på tvåans växel. Sen är det förstås roligt med det karakteristiska ljudet från den luftkylda motorn. En Bubbla ger en härlig klassiker känsla och är ändå enkel att använda och serva.

Finns det kompisar?

Som Bubbla-ägare träder du in i en bred gemenskap, det finns mängder med lokala klubbar som kan berika ditt sociala liv om det är något som du är ute efter. Att delar går att beställa hos den lokala bildelshandlaren gör förstås inte livet svårare. Specialister finns det också många, här gäller det mest att bestämma sig för hur mycket eller hur lite pengar man vill lägga ner.

Fanns det några varianter att välja mellan?

Ja, en hel del. Det är imponerande att se hur Volkswagen ångade på in i det sista och förbättrade och förändrade Typ 1. På 1970-talet såldes flera versioner parallellt så det gäller att veta skillnaderna. Det är kanske bättre att köpa en 1302 eller 1303 med modernare fram- och bakvagnsupphängning. De har dessutom ett 260 liter stort bagageutrymme jämfört med 1300:ans 140.

Experterna säger att du bör undvika en Bubbla med automatlåda, om den går sönder så finns det små möjligheter att byta ut den eller få den renoverad. Att konvertera den till manuell växellåda kräver stora insatser då bottenplatta och kaross måste modifieras kraftigt.

För att hänga med i dagens trafiktempo kanske det är att föredra att välja en så motorstark version som möjligt. 1300, 1302 och 1303 hade i grundversionen en 1,3-litersmotor på 44 hk, i S-versionen hade de den 1,6 liter stora motorn med hela 50 hk.

Mest eftertraktad är Big-modellen med bredare fälgar och annat godis. Men den riktigt rara ärtan Jeans med påklitrade dekorsömmar och stolar i denimtyg är inte dum heller. Försök hitta en sådan och du blir kung på gatan!

Foto: Per Hammarsjö



Härdfakta: Volkswagen 1303 S 1973

Nypris:	17 250 kronor
Värde idag:	25 000 – 35 000 kronor*
Motor:	Fyrcylindrig boxer med stötstänger, två ventiler per cylinder. Solexförgasare. Fläktkylning. Volym 1 584 cm ³ . Max effekt 50 hk DIN vid 4 000 r/min. Max vridmoment 106 Nm vid 2 800 r/min.
Kraftöverföring:	Längsmonterad motor bak, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.
Mått:	Axelavstånd 242 cm. Längd/bredd/höjd 415/159/151 cm. Tjänstevikt 950 kg. Tank 42 liter.
Fjädring/hjulställ:	Fjäderben och krängningsdämpare fram. Bak snett bakåtriktade länk armar, torsionsstavar.
Styrning:	Snäcka. Vändcirkel 10 m.
Hjul:	Plåtfälgar, bredd 4,5 tum, däck 5.60×15.
Elsystem:	12 volt.
Bromsar:	Skivor fram, trummor bak.
Fartresurser:	Toppfart 135 km/h. Acceleration 0-100 km/h 19,4 s.
Förbrukning:	1,05 l/mil blandad körning.
Källor:	Jan Ulléns Bilfakta, Automobil Revue.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Klubbliv

Det finns mängder med lokala Volkswagenklubbar. Två nationella klubbar är Volkswagenhistoriska Klubben (www.vwhk.se) med ca 1 300 medlemmar och Svenska VW Veteranerna (www.svww.se) med 400 medlemmar. Båda klubbarna är medlem i MHRF.

Reservdelar och service

Det finns massor av delar till och med hos närmaste Bildelsspecialisten. Men det gäller att se upp, en del nytillverkade delar kan ha dålig kvalitet. Tre specialister som kan nämnas är www.customspeed.com, www.folkabiten.com och www.paruzzi.eu.

Checklista – kolla detta innan du slår till!

Kaross

Rost är det största problemet med bubblorna från 1970-talet, det är värre på de här årsmodellerna än på 1960-talarna. Rost förekommer ofta vid skärminfästningarna och i själva skärmarna, runt domkraftsfästena, i framvagnen, kring sidobalkarna och ovanför bakhjulen. Trots det kan de se fina ut i karossen så se till att få upp bilen på en lyft så du kan titta ordentligt före köp! Rost under bilen kräver inte alltid att karossen lyfts från bottenplattan. Det finns mängder med nytillverkade plåtdelar att köpa, problemet är att de ofta har dålig passform och är av dålig kvalitet.



Mekanik

En välservad Folkamotor kan gå väldigt långt, så försök få en bild av hur väl bilen tagits om hand. Om motorn inte skötts och bråte fått samlas i motorns kylflänsar så går den varm, ofta på treans cylinder och kolven nyper och går av. Kontrollera också de båda värmekammarna, trasiga värmekamrar ger sämre värme och det kan man kanske stå ut med när bilen används sommartid. Men det kan ju också leda till att avgaser kommer in i kupén. Hos Custom & Speedparts kostar en värmekammare av ekonomityp 1 195 kr styck. Har bilen automatlåda kan det vara svårt att hitta någon som kan renovera den om problem uppstår.

Chassi

35 år gamla bilar kan givetvis behöva lite nya slitdelar i hjulupphängningen. Det är enkelt att få tag på delar och det är inte speciellt svårt att byta. Ett prisexempel från Custom & Speedparts: En spindelled kostar 155 kr.

Elsystem

Det är sällan något problem med elsystemet – om det är original. Ett problem på 1303 kan vara att bakljusglasen lossnar. Det är gängorna i lamphållaren som är av plast som inte håller för tidens tand. Nya hos Custom & Speedparts kostar 275 kronor styck.

Inredning

Från 1973 blev kvaliteten sämre på stolarna. Fjädrarna kommer fram och stolarna är ofta nersuttna. Det är mycket svårt att få tag på stolar så leta efter en bil med inredning i gott skick. Nyttillverkad stoppning och klädsel finns men ser ofta inte riktigt ut som originalet.

20. Företag siktar på att tävla med radiostyrda bilar på månen.

AV WILLE WILHELMSSON 2020-12-04 KL 16:40.

Solsystemets första spacerace.



FILM: <https://youtu.be/Y6NtP2xaydl>

Det amerikanska rymdföretaget Intuitive Machines har tillsammans med företagen Moon Mark samt Lunar Outpost ett lite annorlunda månprojekt på gång. Det handlar om att genomföra ett "spacerace" med två radiostyrda bilar som ska åka med Intuitive Machines rymdfarkost Nova-C till månen nästa år.

Förutom att göra olika typer av forskningsarbeten planerar Intuitive Machines att månsätta de två radiostyrda bilar som ska kunna kontrolleras via operatörer här på jorden. De 2,5 kilo tunga bilarna ska sedan köra ett race mot varandra i Oceanus Procellarum där Nova-C är tänkt att landa. Moon Marks tekniske chef Todd Wallach säger om det kommande projektet till New Atlas (Google-översatt):

"Vi förväntar oss inte betydande kommunikation dröjsmål som påverkar loppet eller körbarhet av fordonen. Vi kommer att ha nästan realtid grafik, telemetri och kommando och kontroll via vårt partnerskap med Intuitive Machines. De åkare som byggts av Lunar Outpost kommer att ansluta med de intuitiva maskinerna Lander via WiFi, och Lander kommer att skicka och ta emot telemetri, kommandon och kontroller till och från jorden för att driva förarna.

Exakt hur bilarna som ska tävla på månen kommer att se ut är inte presenterat ännu. Bilderna som visas här i artikeln ska nog mest ses som fantasiskapelser för tillfället. Intuitive Machines rymdfarkost Nova-C är planerad att lyfta mot månen med hjälp av en av SpaceX raketer någon gång under nästa år. Exakt när detta kommer att ske finns det än så länge inga uppgifter om.

21. Max Verstappen vann Abu Dhabi GP efter ett hattrick.

Av Anna Andersson, PUBLICERAD:13 DECEMBER 2020 KL. 16.13.

Max Verstappen tog säsongens första pole position i årets sista kval. Han följde upp med säsongens andra seger. – Det kallar vi för ett underbart race, jublar Max Verstappen.



Red Bulls [Max Verstappen](#) imponerade i kvalet och han fortsatte på samma sätt i årets säsongsfinal i Abu Dhabi. Han tog starten, behöll ledningen och vann årets sista F1-lopp.

– Jag fick till en bra start, kunde hålla koll på däcken och jag hade en bra balans i bilen. Detta loppet var en njutning och vi gjorde allt rätt. När man kan starta längst fram och kontrollera farten. Det gör livet lite lättare, säger Max Verstappen efter loppet.

Mer uppkoppling. Mer data. Mer hållbarhet. Mer möjligheter med automatiserad och datadriven verksamhet.

Han drog fördel av att Mercedes drog ner effekten på motorn inför helgens lopp och vann före Mercedes Valtteri Bottas. Finländaren säkrade även andraplatsen i VM medan världsmästaren Lewis Hamilton slutade säsongen med en tredjeplats.

MOTORNYTT

– Det var ett oerhört tufft race för mig. Jag har haft en bra form hela året, men detta var oerhört tufft. Samtidigt är jag oerhört glad över att jag tog mig igenom det, men kroppen är inte tillbaka, säger Lewis Hamilton som gjorde comeback efter att ha varit sjuk i COVID-19.

– Trodde aldrig att jag skulle klara av att komma tillbaka och köra finalen, men jag gjorde det och jag är oerhört glad över att jag lever och att jag klarade detta. Nu ser jag fram emot att träna upp mig till nästa säsong.

I konstruktörsmästerskapet är Mercedes sedan tidigare världsmästare före Red Bull och i Abu Dhabi säkrade McLaren tredjeplatsen i det så viktiga mästerskapet.

SLUT