



*Saab 96 De Luxe 1962*

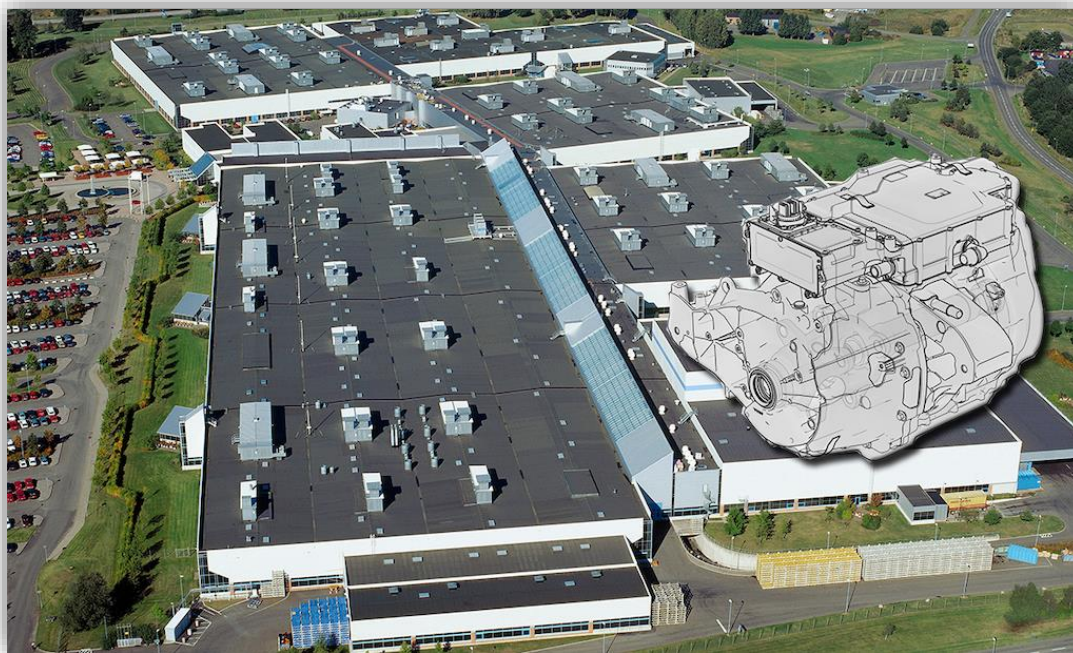
- 1. Bekräftat: Volvo Cars ska bygga elmotorer i Skövde.**
- 2. Ladda laddhybriderna!**
- 3. Regeringen får kritik för förslag på exportförbud av klimatbilar.**
- 4. Suvar kan snart stå för 75 procent av Volvos försäljning.**
- 5. Audi släpper lite vassare version av A3 som laddhybrid.**
- 6. Audi e-tron GT går nu att förhandsboka.**
- 7. Nya Toyota Yaris är snål och rolig att köra.**
- 8. Klassisk Range Rover blir elbil.**
- 9. Hyundai visar tekniknyheterna som kan dyka upp i din nästa bil.**
- 10. Världens bästa polisbil? De nya polisbilarna har ny avancerad teknik.**
- 11. Trehjuliga elbilsuppstickaren med svinlång räckvidd.**
- 12. Åttaväxlad utmanare.**
- 13. Fantastiska fyrhjulsdrivna FF.**
- 14. Isettans efterträdare.**
- 15. Gunther Werks Porsche 993 på Laguna Seca.**
- 16. Mattias Ekström och Emil Bergkvist kör Dakarrallyt.**



## 1. Bekräftat: Volvo Cars ska bygga elmotorer i Skövde.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-12-09, 10:57, uppdaterad 2020-12-09, 11:58.

Investerar totalt 700 miljoner kronor de kommande åren.



*Volvofabriken i Skövde ska bygga elmotorer.  
Volvo Cars gör totalt en investering på 700 miljoner kronor i fabriken.*

**Förra veckan kunde rapportera** om [Volvo Cars nya motorbolag](#), Powertrain Engineering Sweden AB, som ska bygga hybriddrivlinor i Skövdefabriken. I samband med att den nyheten dök upp började det också spekuleras i om det också ska byggas elmotorer i Skövde.

Det blev precis bekräftat av Volvo Cars. En stor investering på totalt 700 miljoner kronor ska göras de kommande åren och från 2025 ska Skövdefabriken ha fullskalig produktion av elmotorer. I den inledande fasen ska man montera elmotorer.

**Motorfabriken i Skövde** är en historiskt viktig plats för Volvo Cars. Den allra första Volvo-bilen från 1927 hade en motor byggd i Skövde.

– Medarbetarna på fabriken i Skövde är kompetenta och engagerade i att leverera högsta möjliga kvalitet. Därför är det naturligt att de blir en del av vår spännande framtid, säger Javier Varela, senior vice president Industrial Operations & Quality på Volvo Cars.

**Denna nyhet innebär att** Volvo Cars inom kort har kontroll över både utveckling och produktion av sina elmotorer. Volvo menar att det kommer att resultera i "större landvinningar inom energieffektivitet och generell prestanda".

Sedan tidigare finns ett batterilabb i Göteborg, [som vi har besökt](#), och ett laboratorium för elmotorer i Shanghai.

**Volvo Cars har som** uttalat mål att från 2025 ska hälften av alla sålda Volvomodeller vara elbilar och resten hybrider.



## 2. Alrik: Ladda laddhybriderna!

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-12-07, 08:18, uppdaterad 2020-12-07, 11:15.

**Laddhybrider bäddar för ett gigantiskt utsläppsfusk som sabbar klimatet och kostar miljarders euro i uteblivna skatter och subventioner.**



**Miljöbluff, miljardsvindel och ett sätt för biltillverkarna** att fortsätta att sälja förbränningsmotorer och samtidigt putsa på sin fejkade miljögloria!

Eller är laddhybrider den bästa vägen för att sänka koldioxidutsläppen, mot helt elektrifierade bilar?

Jag har länge varit tveksam till laddhybrider och i dag blev jag inte mer positivt inställd. Miljöorganisationen Transport & Environment har låtit göra ett grundligt test av tre nya laddhybrider varav en var Volvo XC60 – och kallar dem för ett nytt Dieselgate! Ett gigantiskt utsläppsfusk som sabbar klimatet och kostar miljarders euro i uteblivna skatter och subventioner. I år lär det säljas 500 000 laddhybrider i Europa och antalet kommer att dubblas nästa år.

**Volvo är mästare på tunga bilar** och suvar – samtidigt som man kan sälja utsläppsrättigheter i Europa. Förklaringen är att över 25 procent av Volvos Europaförsäljning är laddhybrider, som på papperet har väldigt låga utsläpp.

Men enligt T&E släpper en laddhybrid ut uppemot åtta gånger mer koldioxid vid verklig körning än den officiella siffran. Testerna gjordes i vanlig trafik enligt den så kallade RDE-cykeln (Real Driving Emissions) som används för mätning av avgasutsläpp på nya bilar.

Det är långt ifrån enbart kort räckvidd som är problemet – Volvo skriver själva att den elektriska räckvidden kan vara så kort som två mil vid ogynnsamma förhållanden.

**För det första anser T&E att dagens laddhybrider** tekniskt sett oftast är rätt usla produkter. Elmotorerna är så svaga att man behöver bensinmotorn för att få den prestanda de flesta vill ha. Laddhastigheten är oftast låg, att ladda nya BMW X5 tar sju timmar. Elförbrukningen är därtill nästan alltid mycket högre än i jämförbara elbilar. Ännu värre är det

att de flesta laddhybrider tänder förbränningsmotorn när det behövs kupévärme eller när man gasar till lite extra.

Volvo är banne mig ännu värre eftersom de har en liten bensindriven extravärmare utan avgasrening som puffar igång utan att föraren märker det. Man tror att man kör på ren el i stan men icke så om det behövs kupévärme! Det blir till att stänga av värmen.

Hur 2020 känns det att ha köpt en ny, dyr och "avancerad" bil för över en halv miljon med miljön i åtanke och tvingas sitta och frysa – om man inte vill släppa ut orenade avgaser?

**De flesta laddhybrider har dessutom ett läge** som gör att man kan ladda upp batterierna med förbränningsmotorn. Det kan låta smart om man är på väg in mot en citykärna. Men energieffektiviteten är då riktigt usel. Det är så dåligt för klimatet att funktionen borde förbjudas – men den lär snarare användas mer i framtiden när så kallad geofencing blir populärt – eldriften slås automatiskt igång i tätbebyggda områden och bilen kommer själv att ladda batteriet i tid.

Men säger vän av ordning, kör man mestadels på el är laddhybriden överlägsen vanliga bilar, och det stämmer givetvis. Jag känner folk som är maniska när det gäller att aldrig tanka, som gärna fryser. Och som skäller ut familjemedlemmar om det kommer fram att de kört på bensin!

Enligt T&E går laddhybrider inom Europa i genomsnitt på bensin över 75 procent av milen. Värst är företagsbilarna som körs på olja runt 90 procent. 72 procent av alla laddhybrider är företagsbilar, av ekonomiska skäl.

**För att klara de officiella utsläppsvärdena** måste de rulla på el tre fjärdedelar av milen. 75 procent.

När jag tittar i vår begagnatdatabas där förare satt betyg på sina bilar och även uppgett förbrukning visar det sig att exempelvis XC60 laddhybrid i snitt har 260 procent högre förbrukning än den officiella. Passat GTE har 300 procent högre förbrukning. Man kör på el runt 30 procent.

Det är bara Kia Niro som närmar sig verkligheten med plus 92 procent, en bil som mest köps av privatpersoner som bryr sig om ekonomi.

T&E har vidare räknat ut att Volvos utsläppsvärde bör höjas med 8–14 gram för att vara verklighetsnära. Då skulle man tvingas betala miljardböter.

**Det är alltså ett klassiskt "kartan eller verkligheten-dilemma"** att ta ställning till.

Dagens elbilar är så bra och ekonomiska att vi kan skippa laddhybrider – en övergångsfas enligt Volvo. Kan man ladda hemma har man fulltankat varje morgon. Kan man inte ladda – är laddhybriden värdelös.

Roten till problemet är som vanligt regelverket, som kört vilse.



**Alrik Söderlind**, chefredaktör



### 3. Regeringen får kritik för förslag på exportförbud av klimatbilar.

Anders Nilsson 2020-12-08.

**Kan tvingas betala tillbaka klimatbonusen.**



**Kritiken har varit hård mot regeringens förslag om att den som köper en klimatbonusbil, får bonusen och sedan exporterar bilen utomlands inom en femårsperiod, ska tvingas betala tillbaka hela beloppet. Nu är en majoritet i riksdagen mot förslaget.**

Enligt [Sveriges Radio Ekot](#) vill en majoritet i riksdagen att regeringen skotar förslaget som handlar om bonusen till en nyköpt klimatbil. Det är många som anser att det är ett stort problem att klimatbonusbilar (som släpper ut mindre än 60 gram koldioxid per kilometer) som säljs i Sverige, där köparen får en bonus av staten, kan exportera bilen utomlands.

Regeringen har tidigare föreslagit att den som säljer klimatbonusbilen utomlands inom fem år efter inköp, tvingas betala tillbaka klimatbonusen, oavsett om man äger bilen då eller inte.

Kritikerna menar att det kan leda till att färre kommer köpa nya elbilar och slutändan att Sverige får svårare med sina klimatmål. Även [Bil Sweden har tidigare sågat förslaget](#).

**LÄS ÄVEN: [Bonus-malus ska ändras 2021](#)**

Enligt en rundringning som gjorts av Sveriges radio Ekot är alla partier kritiska till förslaget, förutom Socialdemokraterna, som inte har tagit ställning än.

– Jag tycker det är uppenbart att förslaget, så som det är utformat just nu, riskerar att minska mängden nya klimatsmarta bilar. Jag tycker det är ett negativt sätt att hantera det på. Det blir svårt att gå vidare med det här förslaget, säger Lorentz Tovatt, klimatpolitisk talesperson för Miljöpartiet, till Ekot.

Både Moderaterna och Centerpartiet vill att regeringen ska presentera ett nytt första för att stoppa exporten.

**LÄS MER: [Regeringens nya förslag: Utvidga lånen till körkort](#)**

**Relaterade artiklar.**



**[Regeringen får kritik för sin elbilspolitik](#)**



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



**[Regeringen planerar chockhöjning av skatt på tjänstebilar](#)**



**[Regeringen: Bonus-malus ska belöna och bestraffa](#)**



#### 4. Håkan Samuelsson: Suvar kan snart stå för 75 procent av Volvos försäljning.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-12-08, 16:48.

Håkan Samuelsson avslöjar i en intervju att Volvo Cars räknar med att sälja ännu mer suvar snart. Man planerar nämligen att lansera en ännu kompaktare elsuv än nuvarande XC40 P8 Recharge.



**Volvo Cars är tyngst i Europa.** Biltillverkaren säljer idag redan en mycket hög andel suvar. Januari–november i år ökade andelen till 71 procent, en av branschens högsta. Den skulle dock kunna bli ännu högre, menar Volvo Cars vd Håkan Samuelsson.

– Med lanseringen av en mindre suv kommer andelen förmodligen bli högre. Den kanske blir tre fjärdedelar i framtiden, säger han i en intervju med [Automotive News](#).

**Nuvarande minstingen XC40 sprang ifjol om tidigare storsäljaren XC60.** I år har det varit mer ombytligt mellan de två sett utifrån Bil Swedens nyregistreringsstatistik, med den större XC90 på trygg tredjeplats.

Det har talats länge om att [Volvo planerar en elektrisk "XC20"](#) eller möjligen [en coupésuv kallad "C40"](#). Nyligen avslöjade tillverkaren att man planerar att lansera totalt [tre nya elbilar på den nya SEA-plattformen](#) som delas med övriga märken inom Geely-koncernen. Samuelsson har tidigare uppgett att en av dessa ska vara en mindre suvmodell.

– **Det är en tydlig trend mot små premiumsuv.** Det är ett väldigt framgångsrikt segment, säger Håkan Samuelsson till Automotive News.

Användningen av SEA-plattformen, som Volvo varit med och utvecklat, ska hjälpa till att hålla nere kostnaderna vilket betyder att Volvo kan "ha en riktigt konkurrenskraftig bil i den storleken, även när det gäller lönsamhet", säger Samuelsson.

**2025 ska hälften av Volvos försäljning vara elbilar och 2030 kan märket vara helt elektriskt.** 2022 ska även en helelektrisk version av flaggskeppet XC90 visas upp. Den första bilen på SEA-plattformen väntas dock inte bli en Volvo – istället väntas Lynk & Co visa upp produktionsversionen av sitt [Zero Concept](#) nästa år.

**Feber**

## 5. Audi släpper lite vassare version av A3 som laddhybrid.

AV BOBBY GREEN | DAG KL 15:20.

Har samma specifikationer som Volkswagen Golf GTE.



I slutet av september visade Audi upp nya A3 som laddhybrid. Den heter då A3 Sportback 40 TFSI e, har 204 hästar och framhjulsdraft. Här har vi istället A3 Sportback 45 TFSI e, och det är den där siffran 45 som är grejen. Den här bjuder istället på 245 hästar samtidigt som vridet har ökats från 350 till 400 newtonmeter. Det här är alltså Audis version av Volkswagen Golf GTE som har samma siffror. 0-100 km/h ska gå på 6,8 sekunder istället för 7,6 som det tar för 40 TFSI e. Topparten är även 232 km/h jämfört med 227. Den ökade prestandan gör dock att räckvidden på enbart el minskar med fyra kilometer till 6,3 mil.

Bilen går att beställa nu och kostar från 40.395 euro.





**Nya Audi A3 Sportback som laddhybrid**

**Tar sig 6,7 mil på bara el**



**Fjärde generationen av Audi A3 Sportback är här**

**Kommer som laddhybrid**



**Volkswagen rullar ut nya Golf GTI, GTE och GTD**

**Inga överraskningar**

## 6. Audi e-tron GT går nu att förhandsboka.

AV MATTIAS RABE, PUBLICERAD: 08 DEC 2020, KL 16:26.

**Audis första\* elektriska modell som inte är en SUV – e-tron GT – går nu att förhandsboka. Priset är dock fortfarande okänt.**



Det var i Los Angeles i november 2018 som Audi i lyfte skynket av konceptbilen [e-tron GT concept](#) (bilden överst i artikeln). Formerna, de två synkrona elmotorerna på totalt 590 hästkrafter, 0-100 km/h på 3,5 sekunder och batterier på över 90 kWh fick många att applådera bilen.

Då sa Audi att siktet är att en produktionsversion ska komma under 2020, och de håller tidtabellen någotsånär.

Ännu har e-tron GT inte presenterats, däremot [har Teknikens Värld som ett av få medier nyligen kört toppversionen RS e-tron GT](#), då var bilen maskerad. Trots kamouflaget syns det långa vägar att formerna från konceptbilen behålls. RS-versionen har till och med fler hästkrafter än vad konceptbilen hade – hela 646 stycken och prestandan 0-100 km/h ligger någonstans runt 3,4-3,5 sekunder. Batteriet är på 93,4 kWh och räckvidden uppges ligga på över 40 mil.

Presentationen av Audi e-tron GT äger rum i februari nästa år, men redan i dag har Audi, bland annat i Sverige, öppnat orderböckerna för kostnadsfria, icke-bindande förhandsbokningar.

Det är möjligt att förhandsboka vanliga e-tron GT samt prestandaversionen RS e-tron GT, dock är inga prestanda- eller prisuppgifter presenterade. Vid vår provkörning tidigare i höstas indikerade vi en prislapp på runt 1,6 miljoner kronor för RS-versionen.

Produktionen av e-tron GT inleds under andra kvartalet 2021 och de som är tidiga med att beställa sin bil kan räkna med leverans under sommaren.

### [GALLERIER](#)

[55 bilder](#)

[Audi e-tron GT concept](#)

## SVENSKA DAGBLADET

## 7. Nya Toyota Yaris är snål och rolig att köra.

la Wadendal.

Publicerad 19:30.

Snål och betydligt roligare att köra än tidigare generationer. Toyotas lilla elhybrid Yaris lär fortsätta sitt segertåg bland småbilsköparna. Bilen går också att privatleasa för en billig månadspeng.



*Den fjärde generationen av Toyota Yaris går på både bensin och el.*

**Stabil och med** ett gott sinne för humor. Det är nog egenskaper som de flesta skulle nöja sig med hos sin partner. Även jag. Men nu är det dags att se sig omkring mer. För min nuvarande partner på vägen är inte så stabil och rullar inte lika pålitligt längre.

Varningslamporna blinkar som en prålig karusell på tivoli, och inte får han mig att le när vi rundar kurvorna på landsvägen heller.

För några år sedan hade jag inte slängt några trånande ögon på Toyota Yaris. Visst är den en av de stabilaste och pålitligaste småbilarna som finns – det är ju inte för inte som Yaris är favoriten bland dem som slår till på en mindre bil. Men körglädje har kanske inte funnits på topplistan över karaktärsdrag. Nu har det hänt något spännande på den fronten.

**Den fjärde generationen** av Yaris – som rullar på både bensin och el – får mig verkligen att le stort när jag kör på den slingrande grusvägen i jakten på det där hemliga stället där motorjournalisterna ska spisa lunch. Vägghållningen är perfekt och styrningen så pass styv att det nästan känns som om jag skulle kunna köra rally med den här lilla bilen. Nåja, nästan – det hade varit gott med några hästkrafter till även om de befintliga 116 jobbar riktigt bra.



*Klassisk uppsättning i förarmiljön med sjutumsskärmen i centrum.*

Nya Toyota Yaris 1,5 Elhybrid är faktiskt en helt ny bil – den är byggd på en ny plattform, har helt klart vässad teknik och det briljanta säkerhetssystemet Safety Sense är standard. Säkerhetssystemet har gett toppbetyget fem stjärnor i Euro Ncap, så för att vara en liten bil får den nog betraktas som en av de säkraste på marknaden i den här storleken.

**Toyota har så** pass lång erfarenhet av hybridtekniken – den första hybridbilen från det japanska bilmärket kom redan i mitten på 1990-talet – att biltillverkaren får betraktas som den främsta experten på denna teknik. Hybriddrivlinan har bara blivit bättre genom åren och nu är Yaris riktigt snål med en genomsnittlig förbrukning på mellan 0,37 och 0,43 liter milen. Koldioxidutsläppet ligger på mellan 87 och 97 gram per kilometer. Det ger visserligen ingen klimatbonus men ändå en bil som är billig i drift och relativt snäll mot miljön.

Batteripaketet på 178 volt i bilens är litium-jon i stället för nickelmetall som Toyota använde tidigare. Det är batterier med bättre energitäthet och hela paketet är dessutom mindre i format och 12 kilo lättare än det gamla av nickelmetall.

Den elektriska steglösa växellådan CVT har i förra generationerna av bilen varit lite seg i växlingarna men nu har den blivit något bättre. Med lite vässning till inför nästa generation så kommer växlingarna nog att gå som en dans.

**Hybriddrivlinan** kombinerar en ny 1,5-liters bensenmotor med eldrift – och Toyota utlovar nollutsläpp upp till 80 procent i

stadstrafik. Man slipper laddkablar med den här tekniken – den optimerar snåldriften och energi från bromskraftåtervinningen ser till att besöken på macken blir glesare. Bilen kan faktiskt rulla på eldrift upp till 130 kilometer i timmen.

Dessutom har nya Yaris en hel rad olika säkerhetsfunktioner som slår konkurrenternas. Det som är riktigt bra är antikrocksystemet som varnar för både andra bilister och fotgängare – även i mörker.



*Bensin- och elmotorerna samspelar fint.*

**Eftersom det är** en liten och kompakt bil så passar den nog bäst för ett yngre eller äldre par utan barn. Visserligen ger den en rymlig känsla för föraren och passageraren fram, men där bak vill man nog inte sitta under några långa körningar. Stolarna är förvisso bekväma men det känns ändå lite trångt att sitta axel mot axel i baksätet.

Det som är roligare är att bagageutrymmet är precis lagom för en weekendresa, och vill du åka längre så går baksätet att fälla och då finns det hela 947 liter att slänga in väskor och bagar på.

**Exteriört bär** designen fortfarande tydliga drag av tidigare Yaris-generationer, men är lite vassare och något mer aerodynamisk. Den är en centimeter kortare än förra generationen men eftersom axelavståndet ökat med fem centimeter så känns bilen nästan som om den är större än tidigare. Interiört är uppsättningen rätt klassisk när det gäller instrumentering – det som dominerar är 7-tumsskärmen där man tydligt kan följa energiåtgången under körningen. Skärmen är inkluderad som standardutrustning. Även Apple Carplay och Android Auto är standard, precis som backkamera och trådlös mobilladdning.

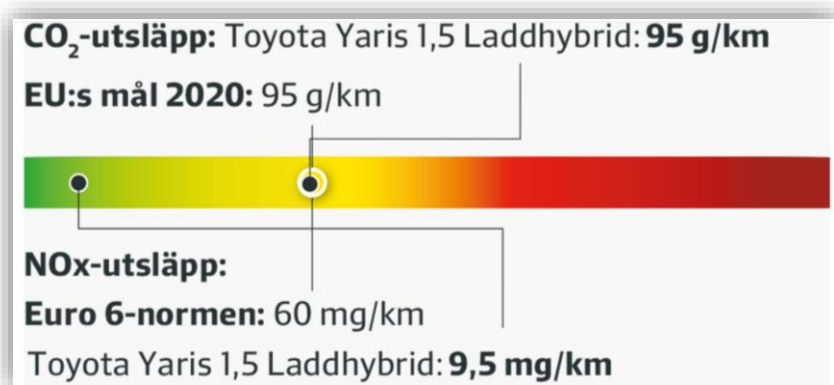
Att få så här pass mycket av bil för 200 000 kronor är inte illa. För den som tvekar inför att köpa en ny bil går det att privatleasa Yaris Elhybrid för cirka 2 500 kronor i månaden.



*Stolarna i baksätet är bekväma, men det är väldigt trångt.*

**Specifikationer | Toyota Yaris 1,5 Elhybrid**

<b>Grundpris:</b>	199 900 kr
<b>Förbrukning:</b>	4,3 lit/100 km (WLTP)
<b>Koldioxidutsläpp:</b>	95 g/km (WLTP)
<b>Kväveoxidutsläpp:</b>	9,5 mg/km (WLTP)
<b>Motor:</b>	3-cyl, 1,5 lit bensin + 2 elmotorer
<b>Kraftöverföring:</b>	automat, framhjulsdrift
<b>Skatt:</b>	524 kr/år
<b>Max effekt:</b>	116 hk
<b>Max vridmoment:</b>	120 Nm vid 3 600–4 800 v/min
<b>Tjänstevikt:</b>	1 223 kg
<b>Längd/bredd/höjd:</b>	394/174/150 cm
<b>Bagage:</b>	286-947 lit
<b>0–100 km/h:</b>	9,7 sek
<b>Toppfart:</b>	175 km/h
<b>Max släpvagnsvikt:</b>	450 kg

**Motor/växellåda****Betyg: 4 av 6**

Bensin- och elmotorerna samspejar fint, medan växellådan emellanåt känns som om den inte riktigt hänger med. Men hybridsystemet är av högsta kvalitet och det går att köra långa sträckor utan att behöva stanna vid macken.

**Ekonomi****Betyg: 5 av 6**

En elhybrid som är snäll mot både plånboken och miljön. Instegepriset ligger under 200 000 och man får mycket bil och modern teknik för pengarna. Dessutom drar den inte mycket soppa, och har en årsskatt som ligger på en 500-lapp.

**Miljö****Betyg: 4 av 6**

Trots att bilen inte är laddbar är tekniken så pass vässad att koldioxidutsläppet bara ligger på 95 gram per kilometer. Det är väldigt bra även om det inte ger någon klimatbonus. En liten bränslesnål och hyggligt miljövänlig bil som man inte behöver skämmas för.

**Köregenskaper****Betyg: 4 av 6**

Tidigare versioner av Yaris har inte direkt framkallat några leenden under körningen. Den här generationen har mer av elbilens glada respons vid tryck på gaspedalen. Fungerar riktigt bra på kurviga landsvägar!

**Säkerhet****Betyg: 5 av 6**

Yaris var den första bilen i småbilsklassen som fick fem stjärnor i Euro Ncap och säkerhets-systemet Safety Sense är standard i bilen. Den har bland annat antikrockfunktionen Pre Collision som upptäcker andra bilar och fotgängare i mörker och cyklister i dagsljus.

**Helhet****Betyg: 4 av 6**

En riktigt bra och snål elhybrid som nu också fått både solid körkänsla och lite snyggare design. Dessutom är den förhållandevis billig.

**Två rivaler****Renault Clio E-Tech Hybrid**

Pris från 264 900 kr.

**Peugeot e-208**

Pris från 364 900 kr.

## 8. Klassisk Range Rover blir elbil.

PUBLICERAD: 09 DEC 2020, KL 20:04.

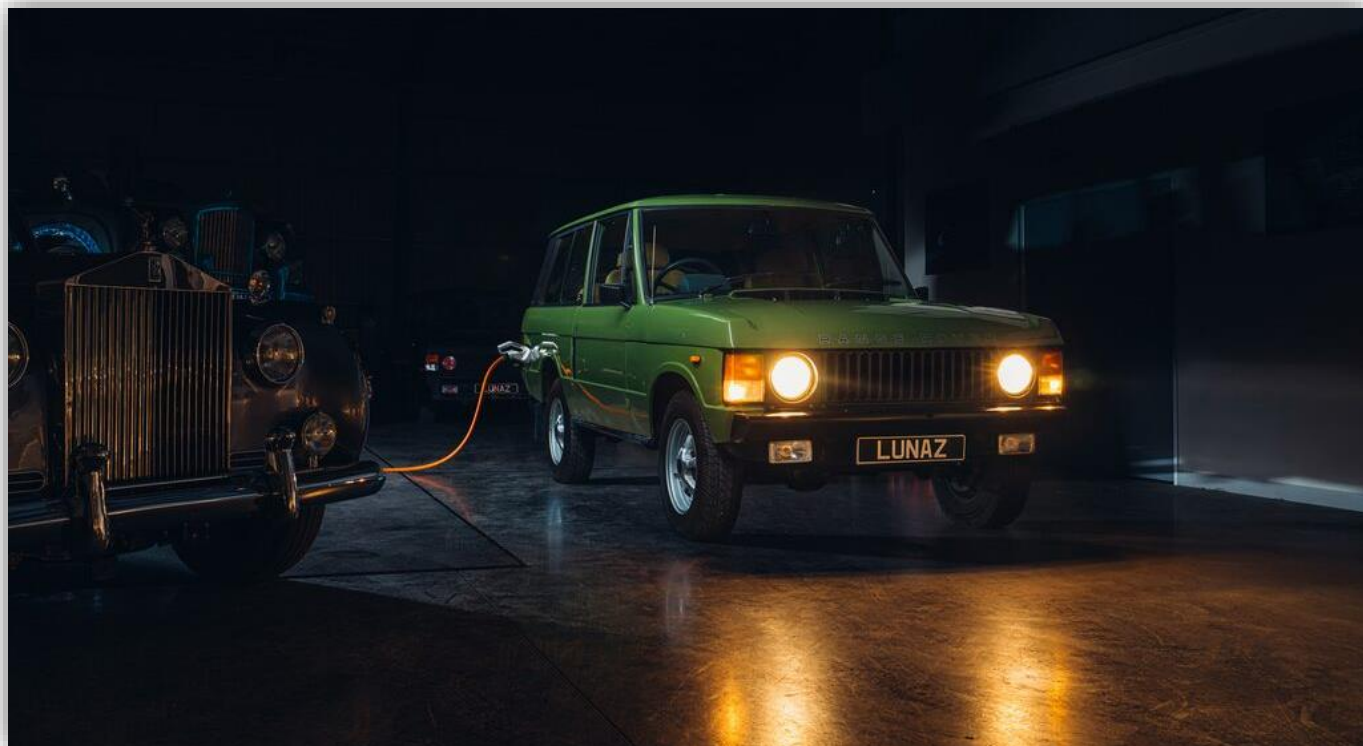
Den som suktar efter en helt eldriven Range Rover får satsa på första generationen, nuvarande finns nämligen ”bara” som laddhybrid. Den klassiska britten går nämligen att elkonvertera tack vare brittiska företaget Lunaz.



Range Rover generation ett, ofta kallad Range Rover Classic, var en riktig långkörare. Från lanseringen i mitten av 1970 tog det nämligen hela 26 år innan produktionen upphörde till förmån för en ny, modernare, lyxigare och mer komfortabel generation. Just nu är [Range Rover](#) inne på sin fjärde generation.

Ursprungliga Range Rovern erbjuds under åren med olika V8-motorer på 3,5, 3,9 och 4,2 liter samt en rad raka dieselfyror på antingen 2,4 eller 2,5 liter. Några elmotorer var aldrig med i diskussionerna på den tiden. Det är först under de senaste åren som Range Rover har fått elektrisk kraft, bland annat i [laddhybridversionen P400e](#).





Någon helt elektriskt driven Range Rover har inte funnits, förrän nu. Men det är inte Land Rover som ligger bakom elbilen, i stället är det brittiska firman Lunaz, experter på elkonverteringar av gamla, klassiska bilar (Jaguar, Bentley och Rolls-Royce har de satt tänderna i tidigare, du ser dem skymta i bilderna här).

Lunaz erbjuder nu ett konverteringskit i två utföranden till Range Rover Classic. Tyvärr bjuder de inte på några som helst specifikationer, men bilen som konverteras granskas minutiöst innan ingreppet för att batterierna och elmotorerna som monteras inte ska rucka på bilens ursprungliga egenskaper vad gäller exempelvis viktfordelning.

Ena utförandet kallas Town och erbjuder tvåhjulsdraft samt lyx och komfort för både fram- och baksäte. Andra utförandet kallas för Country och innebär fyrehjulsdraft för hög framkomlighet, något Range Rover, framför allt första generationen, uppskattas för.

Vi misstänker att ena konverteringsalternativet innehåller en elmotor medan det andra innehåller två.

Förutom elkonverteringen går Lunaz genom kundens bil för att uppgradera den till toppskick samt med annan modern teknik. Bland annat monterar man GPS-navigation, uppkopplingsmöjligheter och klimatanläggning. Allt integreras för att se ut som om det vore originalmonterat under 1970-talet.

Som om ovanstående inte är nog erbjuder Lunaz även sina kunder en andra konvertering av Range Rover Classic. När man beställer elkonverteringen kan man som kund också kryssa i konvertering till "cabriolet". Taket försvinner och bilen blir något i stil med den Range Rover som användes i James Bond-filmen Octopussy från 1983.

Enligt Lunaz har åtminstone en europeisk kund beställt denna konvertering.

I ett första skede planerar Lunaz att konvertera 50 bilar där de första ska levereras till kund under sommaren 2021. Även om konverteringen kostar multum, priset börjar på motsvarande 2,8 miljoner kronor, sägs listan över intresserade kunder vara lång.

**MATTIAS RABE**

## 9. Hyundai visar tekniknyheterna som kan dyka upp i din nästa bil.

Publicerad Idag 15:06.

Text Erik Söderholm.

En ny typ av högtalare som kan monteras direkt i nackstödet och en lampa som minskar virusrisken, det är några av nyheterna som kan vara på ingång till nya bilmodeller.



**Hyundai har samlat ihop** elva uppstarts företag som vill bidra med ny teknik och innovativa lösningar till framtida bilmodeller. Det kan handla om både underhållning, komfort-finesser och säkerhet.

Bland företagen finns finska Flexound som monterar in speciella högtalare direkt i stolens nackstöd. Tekniken ska inte bara innebära bättre ljudkvalitet utan också att föraren kan varnas med särskilda ljud och vibrationer om något händer och att ljudet kan skräddarsys efter varje passagerare.

**Med tekniken kan** biltillverkarna helt skippa konventionella högtalare vilket ska spara både kostnad, utrymme och vikt.

Företaget Anyractive utvecklar en lösning för att kunna göra om bilens sidorutor till tryck-känsliga pekskärmar, och ett annat företag tittar på möjligheten att rengöra rutorna med hjälp av vibrationer.

**I dessa coronatider** var även intresset för företaget Psycures så kallade steriliseringsbelysning stort. Tekniken består av en LED-lampa som ger kontinuerlig rengöring av kupén som ska minska risken för virus.

Det är inte bestämt vilka av nyheterna som blir verklighet.



Läs mer om:



## Kia och Hyundai lanserar ny elbilsplattform – här är nyheterna



## Hyundai bekräftar Bayon – ny kompaktsuv på ingång



## Bekräftat: Hyundai Kona Electric återkallas för batterifel



## Mysteriet löst: Därför stinker interiören i Hyundais suv-modell



## Tema 200, sitt vackert och ID.3 mot Ioniq, Model 3 och e-Niro



## Hyundai Kona Electric facelift officiell – ny design och bättre säkerhet



## 10. Världens bästa polisbil? De nya polisbilarna har ny avancerad teknik.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2020-12-09, 11:58.

De nya polisbilarna från Volvo är späckade med ny avancerad teknik. De kan bland annat mäta farten på mötande trafik och automatiskt läsa av registrerings skyltar.



[Polisen har beställt 2.200 nya utryckningsbilar](#) från Volvo. 75 procent är mildhybriden Volvo XC60 B5 AWD Diesel med 235 hästkrafter. Resterande 25 procent är Volvo V90 B6 AWD Bensin, som även den är en mildhybrid med 300 hk. [Någon hastighetsspärr](#) kommer inte att finnas i polisbilarna.

De första är planerade att levereras vecka 22 nästa år och de kommer att vara fyllda med avancerad teknik.

– **Det kommer att bli en av världens bästa polisbilar**, det är ett tekniskt underverk, säger kommissarie Hans Nilsson till [Dagens PS](#).

Bland de tekniska nyheterna finns en avancerad radar som inte bara kan mäta hastigheten hos framförvarande bil utan även för mötande trafik eller bilar som polisen passerar. För att säkra bevisföringen finns kameror i alla riktningar som fångar fartsyndaren på bild.

– **Vi kommer att kunna ta fast fler fortkörare** som jag ser det. Bilen verkar kunna underlätta vårt arbete, säger kommissarie Hans Nilsson.



*Polisbilarna byggs om på Volvos avdelning för specialfordon.*



*Det är flera många kilo elektronik och annan utrustning som monteras in.  
Därför har bilarna bland annat förstärka fjädrar och bromsar.*

**Polisbilarnas kameror kan automatiskt** läsa av registrerings skyltar och kolla av dem mot olika register. Systemet meddelar poliserna om en bil är avställd, har körförbud eller om ägaren har någon anmärkning.

Bilarnas 360-kamera är uppkopplad mot regionledningscentralen (RLC) så att de kan kolla läget på en brottsplats eller en trafikolycka.



**Det är inte bara nya tekniska lösningar** som varit i fokus under upphandlingen utan även arbetsmiljön i bilen.

– Många poliser har klagat på ryggont och dåliga stolsinställningar i tidigare bilar. Tester har gjorts för att se hur kroppen belastas under långa tjänstgöringspass. För att lyfta den frågan fick 100 poliser, små som stora, testa bilmodellerna, säger kommissarie Hans Nilsson till TT.



*Förarmiljön är viktigt när det blir många timmar bakom ratten varje dag.*

**Polisen har i dag bilar från** främst Volvo, Volkswagen och Mercedes. Framöver blir det en större koncentration till Volvo och 2.200 bilar har beställts.

– Bilarna i dag börjar bli så teknikstinna att det är viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt att vi får en hög igenkänningsfaktor. Den som kommer till jobbet ska inte ena dagen köra ett visst bilmärke, och nästa dag ett annat bilmärke, säger Nilsson.

**75 procent av bilarna** blir dieseldrivna och 25 procent drivs med bensin. Varför inga elbilar?

– För det första finns inte många leverantörer som har rena elbilar. Elbilarna är många gånger väldigt tunga med tanke på batterikapaciteten, sedan har vi inte heller infrastruktur på plats för att ladda alla bilarna på kort tid i våra garage. Därför föll valet på de här motorkonfigurationerna.



[Prov: Volvo V90 Cross Country polisbil – vi rycker ut och testar polisens nya vapen!](#)

[10 tecken som avslöjar en civil polisbil – lär dig knepen](#)

[Nu är det slut på fusket – falska polisbilar ska förbjudas](#)

[300 hästar i polisens nya Volvo](#)

[Volvo V90 Cross Country utsedd till bästa polisbil i test](#)

[Vi granskar: Så mycket kostar Volvo V90 och Volkswagen Passat som polisbil](#)



**Magnus Fröderberg**

## 11. Trehjuliga elbilsuppstickaren med svinlång räckvidd.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-12-08, 16:00.

**Aptera 3 EV har riktigt imponerande aerodynamik.**



**FILM:** [https://youtu.be/H\\_1POVzMa9k](https://youtu.be/H_1POVzMa9k)

**En av grundstenarna i jakten** på räckvidd är aerodynamik. Hur "hal" en bil brukar anges i cd-tal. Tesla Model 3 har till exempel ett cd-tal på 0,23 och Polestar 2 har ett motsvarande på 0,28. Aptera 3 EV slår dock de bägge på fingrarna med det vansinnigt hala cd-talet 0,13.

Ett stort batteri är också bra att ha om man eftersträvar räckvidd, och Aptera 3 EV kryssar även i den boxen med ett batteripaket på 100 kWh. Trehjulingen har också solpaneler på taket som kan bidra med 64 kilometers räckvidd om solen ligger på.

**En annan noterbar detalj** är den extremt låga förbrukningen. Aptera uppger en förbrukning på 100 Wh per mile. Översatt till våra mått blir det 6,25 kWh/100 km. Som jämförelse kan vi använda Hyundai Ioniq som är en av de snålaste elbilarna som vi testat. Den hade en förbrukning på 13,6 kWh/100 km i senaste testet.

Känner man att 160 mils räckvidd inte riktigt är nödvändigt går det att spec'a sin Aptera 3 med antingen ett batteri på 25 kWh, 40 kWh eller 60 kWh. Drivningen sker antingen fram eller via alla tre hjul.

Några effektsiffror är inte kända ännu men Aptera 3 är riktigt snabb. Framhjulsdrivna modeller fixar 0–100 km/h på 5,5 sekunder, medan den trehjulsdrivna värstingen gör samma sprint på 3,5 sekunder.



**När effektsiffrorna väl blir kända** lär det inte röra sig om några tusentals hästkrafter, utan nyckeln till Aptera 3:s snabbhet är den låga vikten. Modellen med det största batteriet ska nämligen väga under ett ton.

[Carscoops rapporterar](#) att Aptera EV 3 kommer att kosta från 25.900 dollar i USA och fullsmetad ska den kosta strax över 46,000 dollar. Den går inte att köpa i dagsläget, men det går att lägga en handpenning på 100 dollar om du vill säkra ett exemplar.



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



[Lucid Air officiell – räckvidd 83 mil](#)



[Lucid Air kör längst och laddar snabbast](#)



**Patrik Lundin**

## Klassiker

### 12. Åttaväxlad utmanare.

Publicerad 2020-12-07 14:30.

Text Carl Legelius.

**I somras meddelade Mitsubishi att man drar sig ut ur Europa. Vi tittar 40 år tillbaka när lilla Colt satte skräck i konkurrenterna i Sverige.**



Under 1970-talet tog de japanska bilmärkena allt fler marknadsandelar i Sverige. När oljebolaget Scandinavian Trading Company 1980 med det nystartade dotterbolaget Scandinavian Motors Company meddelade att de fått generalagenturen för Mitsubishi och började värva återförsäljare i landet stötte de på motstånd. De handlare som sökte ett komplementmärke till exempelvis Fiat eller Ford fick skarpa åthutningar från sina generalagenter och i vissa fall strypta leveranser.

I januari 1981 var det försäljningspremiär för Mitsubishi Colt och man hade en verklig USP att bjuda på: Åtta växlar! I själva verket handlade det om en fyrväxlad låda med två utväxlingsalternativ, "Power" och "Economy". En separat spak bredvid växelspaken styrde tillsatslådan och med "Economy" aktiverad varvade Colt bara 3 100 r/min i 110 km/h – det var bättre än femväxlade konkurrenter som Saab-Lancia 600 och Honda Accord.

Colt som modellnamn kom redan 1963 och prydde från början alla personbilar från Mitsubishi, den lilla Minica undantagen. Efter ett uppehåll på åtta år lanserades den framhjulsdrivna Golfklassaren Colt A150 i Europa våren 1978.

**KOSTAR LITE MER ATT KÖPA -  
MEN MYCKET MINDRE ATT  
ÄGA OCH KÖRA**

**1400 GLX, 3-dörrars**  
Dubbla yttre backspeglar, stråkastertorkare och stänkskydd är standard.

**1400 GLX, 5-dörrars**  
Aluminiumfälgar och radioantenn är ekstrrustning.

Colt finns i tre versioner:  
1400 GLX på 70 hk DIN (51 kW)  
och med 3 eller 5 dörrar.  
1200 GL på 55 hk DIN (40 kW)  
och med 3 dörrar.

"Spara lite på kostnaderna vid tillverkningen. Spara på kostnaderna vid användandet!"

Det var mottot för Mitsubishi's ingenjörer när de skulle konstruera Colt. Och det har man följt. Hellre valt en dyrare lösning, om den är bättre. Hellre satsat på kvalitet, även om det kostar mer. Men hela tiden med målsättningen att Colt skall vara ekonomisk att äga och köra. Och med övertygelsen att människor vet att ett lågt inköpspris får man betala dyrt.

Att kvalitet kostar lite mera, men att kvalitet också håller och blir billigare i längden. Därför är Colt genomtänkt i varje detalj. Samtidigt som stor omsorg lagts ner på komfort, säkerhet och driftsekonomi. På köpet har man fått en snygg bil - tycker vi.

*Expressens Lennart Öjesten fick nys om saken och artikeln han skrev användes av SMC i marknadsföringen. "Varför är konkurrenterna så rädda för Mitsubishi?" löd rubriken på företagets första stora annons i november 1980.*





Att koncentrera sig på en enda modell till en början var ett smart drag av SMC men under våren 1981 kompletterades programmet av sedanmodellen Lancer. Första året registrerades 1 881 Mitsubishi i Sverige – det betydde att man redan var etablerade märken som Peugeot, Renault, Fiat och Honda i hasorna. Under decenniets sista år, 1989, såldes över 11 500 Mitsubishi i Sverige. Då hade det redan börjat komma utmanare från Sydkorea...



I Sverige fanns två modeller, Colt GL med 1 244 cc och vanlig fyrväxlad låda samt GLX med 1 410 cc och tillsatslådan. Som det sjätte japanska märket på den svenska marknaden behövde Mitsubishi inte sälja på pris, snarare på teknik- och utrustningsnivå. Ägarekonomi var också ett starkt kort, med en bränsleförbrukning på strax över halvlitern på landsväg.

**Läs mer om:**



**[Grattis Mitsubishi Colt!](#)**

[Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Gun och Gunnel får tårta på sängen vill vi även uppmärksamma Colt!](#)

### 13. Fantastiska fyrhjulsdrivna FF.

Publicerad 2020-12-09 kl 14:33, text Fredrik Nyblad.

**På London Motor Show 1966 hade lilla Jensen inte bara en utan två nyheter och den ena var rena sensationen, en fyrhjulsdriven personbil med låsningsfria bromsar!**



Det är inte alltid de stora framgångsrika biltillverkarna med god ekonomi som lyckas ta fram de riktigt innovativa lösningarna. Ibland är det precis tvärtom. När Jensen Interceptor premiärvisades på London Motor Show 1966 debuterade också den fyrhjulsdrivna Jensen FF – en av de första fyrhjulsdrivna personbilarna. Dessutom hade den ett system för låsningsfria bromsar från Dunlop.





Förkortningen uttyddes Formula Ferguson eftersom den utvecklats tillsammans med Ferguson. Jensen FF var 12,7 cm längre och skiljde ut sig med dubbla luftintag bakom framhjul. Fyrhjulsdriften hade en momentavkännande mellandifferential som fördelade kraften efter behov. Det eliminerade problemet som en låst koppling mellan fram- och bakaxel skapar i snäva kurvor.

Jensen FF var lika tekniskt intressant som den marknadsmässigt blev svårsåld. Den fanns bara som högerstyrd och därmed kunde den inte hitta till den viktiga amerikanska marknaden. Efter bara 320 tillverkade exemplar lades Jensen FF ner 1971.



I Klassiker nr 10/20 berättar vi om Lars Ganesh Jensen Interceptor MkIII 1974. Motorn är en 7,2 liter stor V8 på 330 hk från Chrysler. Lars har importerat sin Jensen från USA där den bara haft två tidigare ägare. Efter en helrenovering har karoskulören gått från gråmetallic till originalkulören Tangerine.

## 14. Isettans efterträdare.

Publicerad 2020-12-10 kl 7:17.

Text Märten Carlsson

**Iso Rivolta tog steget från att tillverka små enkla minibilar till fullfjädrade lyxbilar utan att passera något däremellan.**



Renzo Rivoltas företag Isothermos gjorde kylskåp och köksutrustning.

År 1948 började man tillverka skotrar och 1953 var det huvudnäringen och kylskåpsfabriken bytte namn till Iso autoveicoli 1953.

Året efter kom deras lilla succé [ISETTA](#) - bubbelbilen. Det kom inte göras särskilt många Isettans i Isos egen regi, men man sålde licenser och fick in royalties. Detta blev en bra grundplåt för Renzo Rivoltas nästa steg. Han ville bygga snabba sportbilar och lyxiga GT-bilar istället för små minibilar.

Till hjälp tog han de bästa. Giotto Bizzarrini hade precis blivit arbetslös efter utvecklat 250 GTO hos Ferrari. Han kom att stå för de tekniska ingredienserna. Skalet runt detta kom att göras av den unge talangfulle Giorgetto Giugiaro som då var anställd hos Bertone.



Chassiet som Bizzarrini kom fram med var ett slags plattformchassi i stål. i det sattes det baktill en avancerad De Dionaxel med skivor placerade längst in. Fram där sattes det en V8 från Chevrolet Corvette!

Renzos idé var att få till en lyxig bil som kunde brukas dagligen utan bekymmer. Ferrari, Aston Martin och de andra hade egna ganska komplicerade maskiner som var dyra att serva och underhålla. Chevrolet's 5,3 liters 327" V8 gav tillräcklig kraft för att spela i GT-ligan med prestanda, med beprövad teknik blev det enklare och billigare också.



## MOTORNYTT

På Turinmässan 1962 visades den upp för första gången och mottagandet blev översvalande för bilen som tekniskt sett saknade namn. Den kallades för IR300, det stod för Iso Rivolta - 300 hästkrafter.

Motorpressen var smått lyriska över den nya Iso Rivoltan, en välbalanserad bil med eminent väghållning. Superba bromsar och lika superba prestanda. 0-100 avverkades på 8,4 sekunder och toppfart på 220km/h och man färdades ombonat och bekvämt i dessa farter.

Lite senare kom en uppgraderad version på 340 hästkrafter och den kallades då för IR340. Med den gick det någon halvsekund snabbare att nå 100km/h, och fanns dessutom att få med femväxlad låda.

Av de totalt 797 stycken som gjordes var det 167 köpare som fick sig en IR340. IR300/340 gjordes fram till 1970 och försäljningen gick ned kraftigt de sista åren. Det var dags för en ersättare, den hette Lele och kom ut 1969.

Men med en slutsiffra på 797 stycken av den första lyxbilen från Iso var det en rätt imponerande siffra. IR300 var ju aldrig tänkt att bli någon massproducerad dussinbil.

Det kom dessutom vara produktionsrekord bland Iso Rivoltas modeller, som ju dock inte kom att bli så många de följande åren.



Läs mer om:



[Världsbilen Isetta](#)

[Grattis BMW och ISO Isetta!](#)

[Grattis Iso Rivolta!](#)

**Feber****15. Gunther Werks Porsche 993 på Laguna Seca.**

AV BOBBY GREEN | DAG KL 20:00.

**Nästan lika snabb som en McLaren P1.****FILM:** <https://youtu.be/Q5M9UdY1nB4>

Gunther Werks version av Porsche 993 duger inte bara till att beundra för alla sina detaljer, den skäms heller inte för sig när man tar ut den på bana. Här får vi se bilen slungas runt på Laguna Seca där den sätter en tid på 1:30.99. En McLaren P1 klarar samma strapats på 1:30.71 och en Porsche 918 Spyder har satt tiden 1:29.89.

**[Gunther Werks 400R är snabb](#)****[Randy matar runt på banan](#)****[Matt Farah kör Gunther Werks första kundexemplar av 400R](#)****[Oj vilken bil!](#)****[DEN BÄSTA SISTA RIKTIGA PORSCHEN?](#)****[SER LOVANDE UT I ALLA FALL](#)**

**16. Mattias Ekström och Emil Bergkvist kör Dakarrallyt.**

Publicerad: 2020-12-09 kl 11:39.

**Text: Emanuel Gylling.**

Dakarrallyt är känt som en riktig prövning för både förare och material. I januari körs rallyt i Saudiarabien, och där kommer Mattias Ekström och Emil Bergkvist att dela ekipage.



Ekström känner vi som bland annat DTM-mästare och världsmästare i rallycross. Bergkvist är tidigare juniorvärldsmästare i rally, men under den här tävlingen ska han vara kartläsare.

Duon kommer att köra en Yamaha YXZ1000R-prototyp tillsammans med teamet X-raid Yamaha Racing Rally Supported Team. Utöver Dakarrallyt (3-15 januari) kör de Baja Hail (14-16 december) som även det är ett terrängrally i öknen.

– Jag kan erkänna att det pirrar lite i magen när jag tänker på det, säger Ekström. 2021 är det Extreme E och Cupra som gäller för mig. Den första deltävlingen körs i Saudiarabien, så för att jag ska kunna lära mig hantera sanddyner måste jag träna, träna, träna. Och det är svårt att göra det i Sverige...

– Att få den här möjligheten är en "once in a lifetime", säger Bergkvist. Framförallt att få göra det tillsammans med Mattias. Vi har känt varandra i ungefär ett år och har riktigt bra kemi, det tror jag är A och O om du ska göra en sån här grej.

**SLUT**