



TATRA 613 1974

- 1. Polestar börjar rulla ut första OTA-uppdateringen till 2-ägarna.**
- 2. Volvochefen: "Vi behöver ändra designen" på nya elbilarna.**
- 3. Vi har nya Fiat 500e i garaget!**
- 4. Svar på några av era frågor om nya Fiat 500e.**
- 5. Alfa Romeo uppdaterar Giulia och Stelvio.**
- 6. Volkswagen ID 6 klarar över 70 mil och kommer som kombi.**
- 7. Prov: Citroën Ami.**
- 8. Nya batterier utklassar Tesla-batterierna.**
- 9. Svenskt företag satsar på etanolkonvertering av laddhybrider.**
- 10. En miljon Porsche Cayenne tillverkade.**
- 11. Svenska Volta Trucks säljer 1000 ellastbilar: "Överväldigade".**
- 12. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 16.**
- 13. Exakt kopia av ikoniska Bentley Blower tog 40 000 timmar att bygga.**
- 14. MV Agusta släpper motorcykel inspirerad av nya Alpine A110.**
- 15. Ny maxvikt för B-körkort.**



1. Polestar börjar rulla ut första OTA-uppdateringen till 2-ägarna.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-12-10, 10:22.

Nu får Polestar 2 funktionen den lovades ha från början – uppdateringar över nätet. Tillverkaren rullar nu ut den första OTA-uppdateringen till ett mindre antal bilar i Sverige och Norge.



När Polestar 2 först visades upp ifjol lovades den få en funktion Tesla-ägarna vant sig med från starten: Over The Air (OTA) uppdateringar, eller mjukvaruuppdateringar över nätet. När modellen väl började [nä kunderna i slutet av sommaren](#) i år stod det dock klart att funktionen saknades.

– Vår ambition var att ha funktionen over the air-uppdateringar klar när bilen släpptes. Men tyvärr tog programmeringen mer tid än vad vi planerade för. Arbetet med digitala funktioner tar helt enkelt mer tid än vad vi trodde. Att vi inte har alla uppdateringar klara är givetvis tråkigt men allt ska realiseras löpande, over the air-funktionen kommer under nästa år, sa Martin Ölund, vd för Polestar Sverige i [en intervju med Recharge](#) i oktober.

Nu kommer dock goda nyheter redan innan årsskiftet. Polestar meddelar att man börjat rulla ut sin första OTA-uppdatering någonsin till ett "mindre urval" av bilar i Sverige och Norge. Det rör sig alltså om en försöksverksamhet som enligt tillverkaren kommer skalas upp på sikt för att gälla fler bilar.

Alla Polestar 2-ägare kommer dock inte få den första uppdateringen. De som mottagit den kommer informeras via mejl "om hur uppdateringen fungerar och vad de kan förvänta sig".

Får man inget mejl lär det vara för att ens bil redan har det senaste mjukvarupaketet installerat, vilket antingen gjorts vid ett verkstadsbesök eller innan leverans. Det förstnämnda lär gälla de som [fått sin bil återkallad i oktober](#). Det går dock inte i nuläget att själv kolla vilken mjukvaruversion ens bil har.



Vissa bilar kommer dock behöva uppsöka verkstad för att få mjukvaran installerad. dessa "tillhör en servicekampanj som inkluderar en uppgradering för att kunna få OTA-uppdateringar", uppger [Polestar på sin sajt](#).

Själva uppdateringen är "ganska stor" och kan därför ta upp till två timmar att ladda ner. Installationen tar sedan ytterligare cirka 90 minuter och under tiden går det inte att använda bilen.

En ny funktion ingår

I uppdateringen **P2048.3** ingår bland annat:

- Timer för klimatkontroll: aktivera klimatanläggningen och förvärm Polestar 2 inifrån bilen enligt önskat schema. Du finner inställningarna under parkeringsklimat.
- Körbarhet: förbättringar vid start från stillastående, inklusive smidigare frigöring av bromsarna.
- Laddning: stabilitetsförbättringar .
- Räckvidd: bättre exakthet i räckviddsangivelser.
- Extrabatteri: stabilitetsförbättringar i 12-voltsbatterisystemet.
- Internetanslutning: stabilitetsförbättringar.
- Fönster i baksätet: förbättrad stängning som tätar bättre mot glaset .



2. Volvochefen: "Vi behöver ändra designen" på nya elbilarna.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2020-12-11, 08:15.

Märkets kommande elbilar kan få annorlunda utseende från förbränningsmodellerna.



Redan 2025 ska varannan Volvo som säljs vara helt eldriven. Första elbilen blev en anpassad version av märkets storsäljare, kompaktsuven XC40. För att nå målet är [planen att introducera en ny helt elektrisk modell per år](#) fram till dess.

Att basera en elbil på en existerande modell med förbränningsmotor spar utvecklingskostnader, men leder till en del kompromisser – inte minst formspråket. Eldrivna [XC40 P8 Recharge](#) har förutom en delvis igensatt grill samma kaross som en XC40 med förbränningsmotor. Det är inte idealiskt för en elbil som behöver ett så lågt luftmotstånd som möjligt för att hålla nere förbrukningen och maximera räckvidden.

Så kommer Volvo dock inte fortsätta att designa sina kommande elbilar, berättar Björn Annwall, regionchef för Europa, Mellanöstern och Afrika på Volvo Cars.

– Vi behöver justera designen på våra framtida bilar för att hitta rätt balans mellan att locka kunder, förbättra funktionaliteten och förlänga räckvidden. Bilarna kommer se annorlunda ut i framtiden på grund av det, säger han till [Autocar](#).

En möjlig förhandstitt på hur det skulle kunna se ut är [kommande el-sedanen Polestar Precept](#) som har en klart spetsigare nos än XC40. [Volvo satsar dock på suvar](#) och har än så länge bara bekräftat att man kommer släppa eldrivna sådana.

– Aerodynamiken kommer bli viktigare, särskilt om man kör i högre hastighet på motorväg. Det är inte lika viktigt i stadsbilar som körs kortare sträckor, där spelar aerodynamiken inte lika stor roll, säger Björn Annwall.

Feber

3. Vi har nya Fiat 500e i garaget!

AV ROGER ÅBERG.

2020-12-09 KL 20:15.

Gulligt, tufft och elektriskt.

I dessa tider när man inte får resa någonstans så missade jag tyvärr premiären av nya Fiat 500e i Turin. Men allt löser sig, för det dök upp en här i Stockholm som jag fick lägga vantarna på i några dagar. Förutom vädret är det ju bättre eftersom det ju är här som den ska användas av svenska köpare.

Hur som helst så är första intrycket att det här är en riktigt lyckad rackare. Första versionen av Fiat 500 kom 1957 den moderna versionen kom 2007 som i en del av en retrovåg. Tillsammans med Minin var Fiat 500 den som fastnade och som liksom blev sin egen, trots retrogrejen. Nu är det alltså dags för en helt ny version och nu är det el som gäller. Man kommer att fortsätta sälja gamla Fiat 500 eftersom den här blir rejält dyr, runt 330.000 - 400.000 kronor, och det har inte alla råd med. Men den här är byggd som elbil från grunden och kommer inte med fossilsnurra.



Formen tycker jag har uppdaterats på ett prima sätt. Fiats designers har gömt en bullig front med en otroligt snygg lösning på lamporna där 1/3 sitter på motorhuven och 2/3 sitter under. Snyggt! Inte lika tydligt men väl snyggt är sidoblinkersen som sitter som en liten vinge. Trots att grundformen är där så är allt lite uppdaterat och man har lyckats behålla sötheten och ändå få den tuff.

Öppnar upp dörrarna gör man med en knapp och väl på insidan är det riktigt stiligt. En svepande instrumentpanel, en stor och högupplöst skärm (som tyvärr är rätt plottrig) och rent allmänt snyggt.

Eldrivet är det som sagt och det är ju helt rätt för en liten citybil som denna. Första intryck-et är att det är tillräckligt kvickt och piggt för vad den ska leverera.

Nu ska vi åka runt och leka italienare i några dagar. Har ni några frågor?



[Eldrivna Fiat 500e tar sig 32 mil på en laddning](#)
[Kostar från 37.500 euro](#)

4. Svar på några av era frågor om nya Fiat 500e.

AV ROGER ÅBERG.

2020-12-10 KL 20:56.

Igår postade vi lite [om nya Fiat 500e](#) och ni hade så klart en del frågor. Här kommer svaren på några av dem!



CJ undrar hur det är att vara förare eller passagerare om man är 190 centimeter lång. Svaret är att det går att vara 182 centimeter som jag utan några som helst problem i framsätet. I baksätet not so much. Baksätet är ett nödsäte, helt klart. Duger för barn eller om man inte har några ben.

Symbiandroid påpekar att jag är lite ute och cyklar om det höga priset. Just nu finns det två versioner att välja mellan som kallas för Passion (från 326.900 kronor) och La Prima (från 384.900 kronor). Vill man ha den snillrika extradörren får man betala 20.000 kronor extra, vill man ha två dörrar och sufflett så kostar det 25.000 kronor extra. Med tiden kommer även en snikversion som kallas för Action som har svagare motor och mindre batteri och stålfälgar, den kommer att kosta 261.900 kronor innan bonusmalus.

JonatanBe frågar om räckvidden, den är för snikversionen 18,5 mil och de andra kommer 32 mil enligt WLTP. Men sen så beror det så klart på väder och vind och körstil.



Inga larviga plastsaker över motorn

Natanael undrar hur stor den är i baksätet och om det går att fälla baksätet. Vi har versionen med sufflett och den är inte stor någonstans, bakluckan får plats med laddkabel och en liten, liten väska och oklart om man vill fälla baksätet faktiskt. Frunk finns det ingen, där bor elmotorn. Man ska komma ihåg att det här är en mycket liten bil så saker och ting måste få plats någonstans. Hade man placerat motorn bak så hade man fått glömma baklucka och baksätet hade blivit ännu mindre. Så svaret är att det är en liten, liten bil.

Sthlmo undrar hur den är jämfört med ID.3 och svaret är att det är helt olika bilar, en snabb titt säger att Fiat 500 är 363 centimeter och ID.3 är 426 centimeter, 63 centimeter längre. Skulle vi lägga på ytterligare 63 centimeter är vi uppe på Volvo V90-längd, så skillnaden är stor och det är väldigt svårt att jämföra dem. Men Fiaten är snyggare (enligt mig) och materialvalen är fantastiskt mycket bättre i Fiaten.



Bagageutrymmet på cabrioleten är minimalt.



Här bak sitter man om man är kort.



Fiat 500 nu med en liten extra dörr på passagerarsidan
Gör det enklare att komma in i baksätet

5. Alfa Romeo uppdaterar Giulia och Stelvio.

AV MATTIAS RABE.

PUBLICERAD: 11 DEC 2020, KL 10:27.

Inför modellår 2021 gör Alfa Romeo vissa justeringar av Giulia och Stelvio, bland annat har motorerna anpassats för att möta kommande utsläppskrav och Stelvio erbjuds i ett nytt utförande vid namn Veloce Ti.



I vår har [Alfa Romeo Giulia](#) varit i produktion i fem år och om ett par månader är suven [Stelvio](#) uppe i fyra år. Någon större uppdatering har Alfa Romeo inte bjudit på, men de uppdaterar de båda modellerna i mindre skala inför varje ny årsmodell. [I fjol fick exempelvis både Giulia och Stelvio utökad förarassisterande teknik enligt nivå 2](#), med bland annat aktiv filhållningsassistans. I år lyfter Alfa Romeo fram tekniken än en gång, men nyheten ligger i stället i främst de uppdaterade motorerna som nu är anpassade till EU:s utsläppreglemente Euro 6d som träder i full kraft i januari 2021.

En annan nyhet är att de båda modellerna får tillgång till nya uppkopplingstjänster som berör allt från navigation till fjärrstyrning av olika funktioner via röstassistenter som exempelvis Google Home och Amazon Alexa. De smarta funktionerna heter på Alfa Romeo-språk My Assistant, My Remote, My Car, My Navigation, My Wi-Fi, My Theft Assistance och My Fleet Manager.



En nyhet är att Stelvio erbjuds i ett nytt utförande – Veloce Ti där de två sistnämnda bokstäverna står för Turismo Internazionale.

Alfa Romeo beskriver modellversionen som lika sportig som Giulia Veloce Ti och med ett urval nyskapande tekniska finesser. Designmässigt har den hämtat viss inspiration från super-suven Stelvio Quadrifoglio. "Telefonfälgarna" mäter 21 tum i storlek. Tidigare har Stelvio, utan Quadrifoglio-märkning, endast kunnat maxas med 20-tumsfälgar.

Stelvio Veloce Ti kännetecknas av mörka exteriördetaljer, stolar i läder och Alcantara samt riktigt kolfiber på dekorpanelerna.



Två motorer finns till Stelvio Veloce Ti; dels den fyrcylindriga 2,0-litersbensinaren på 280 hästkrafter och dels den fyrcylindriga 2,2-litersdieseln på 210 hästkrafter. Båda maskinerna är sammakopplade med en åttastegad automatlåda och båda modellversionerna är fyrhjulsdrivna – Q4 som man kallar det på huvudkontorer i Turino.

[GALLERIER](#)

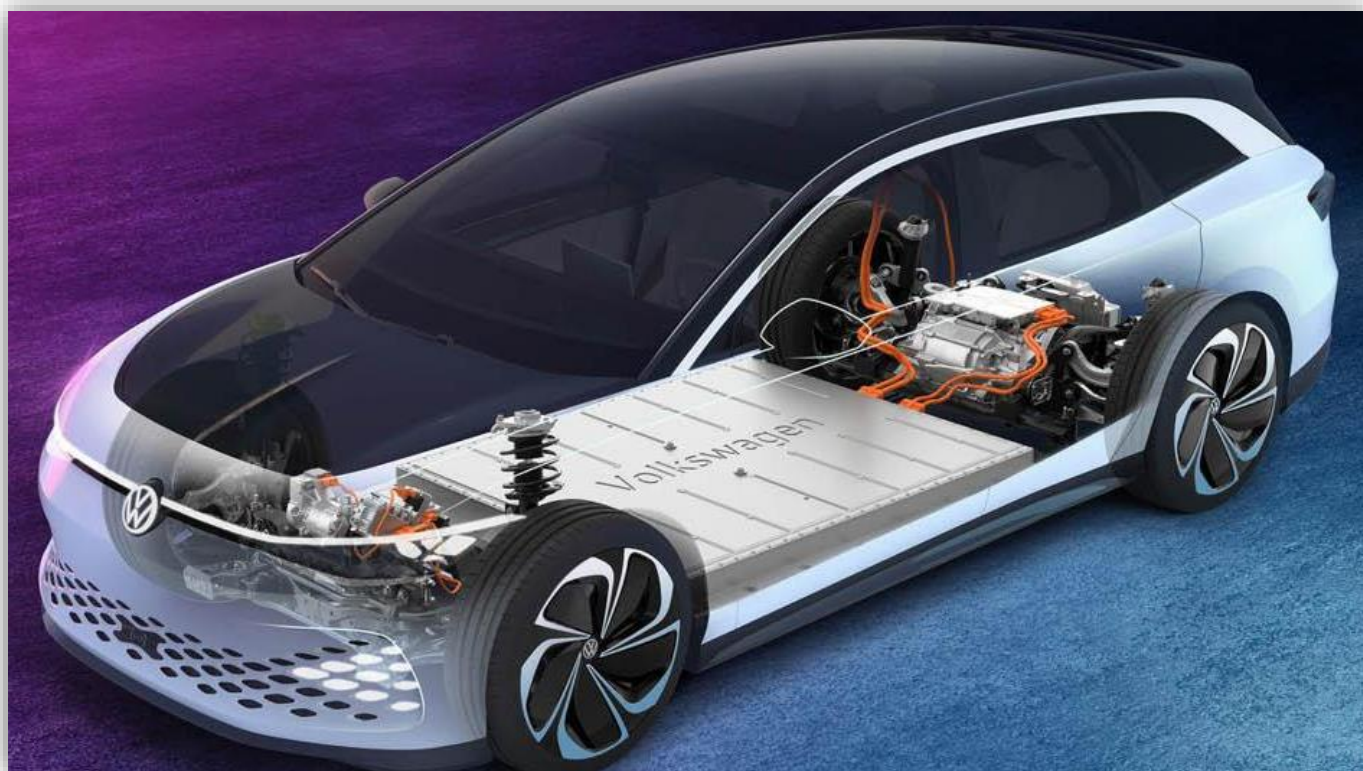
[40 bilder](#)

[Alfa Romeo Giulia och Stelvio Veloce Ti 2021](#)

6. Volkswagen ID 6 klarar över 70 mil och kommer som kombi.

Publicerad 2020-12-11 kl 7:15, text Erik Söderholm

På sikt kan Volkswagens nya elkombi ersätta Passat. Modellen som döps till ID 6 får lång räckvidd och snabb laddning, enligt de första uppgifterna.



De flesta biltillverkare som nu satsar på att gå över till eldrift har lanserat någon form av SUV eller crossover. Anledningen är att efterfrågan från köparna helt enkelt är störst i SUV-klassen.

Men på sikt kommer det förstås även dyka upp elbilar i fler kategorier. En biltyp som lär bli populär bland svenska bilköpare är eldrivna kombimodeller. Volkswagen har en elkombi på gång för lansering under tredje kvartalet 2023, enligt uppgifter till [Autocar](#).

Den nya modellen får förmodligen heta Volkswagen ID 6 och bygger vidare på samma design som [konceptbilen Space Vizzion](#). Den kommer även som sedanmodell.

Toppversionen av Volkswagen ID 6 får ett batteripaket på 84 kWh och en räckvidd på över 70 mil enligt WLTP-körcykeln, men det gäller gissningsvis sedanmodellen som har lägre vikt och något bättre aerodynamik än kombimodellen. Bilen ska klara snabbbladdning på 200 kW och att ladda bilen med drygt 20 mil ska ta tio minuter.

Tanken är att Volkswagen ID 6 först ska komplettera Passat med förbränningsmotor och som laddhybrid. Men eventuellt kan Passat försvinna – det är redan bekräftat att [sedanversionen ska läggas ned](#).

Precis som ID 3 och suven ID 4 bygger nya ID 6 på Volkswagens elbilsplattform MEB och den blir därmed bakhjulsdriven som standard, med fyrhjulsdraft som tillval. Det kommer även en sportversion kallad GTX som ska klara 0–100 km/tim på 5,6 sekunder.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



Premiär: MG 5 är en eldriven kombi med låg prislapp
Brittiskt sportbilmärke siktar nu in sig på elbilar.



Volkswagen I.D Space Vizzion kombinerar eldrift och kombi
Den helelektriska motsvarigheten till Passat är planerad att börja säljas om några år.



Volkswagens billiga elbil på ingång – här är modellerna som offras
Volkswagen skruvar upp takten för att utveckla en billigare elbilsmodell.



Nya uppgifter om Volkswagens eldrivna kombi – premiär 2023
Lägre förbrukning än i elsuvarna ger betydligt längre räckvidd.

7. Prov: Citroën Ami – franskt Lego.

Av Clemens Hirschfeld, Publicerad 2020-12-11, 03:55.

Ja, just så här skulle framtidens stadstransport kunna se ut. Självklart elektrisk och dessutom i smart Legodesign. Vi har tittat närmare på den udda fågeln Citroën Ami.



*Identisk front och akter, sidorutor som på en 2CV och färgglada hjulsidor.
Ami är en karamell!*

VAD ÄR NYTT? Citroëns framtida stadstransportlösning är egentligen inte så himla framtida. I Frankrike finns modellen nämligen redan på marknaden och har skickats till fler än tusen kunder. Skickats? Ja, Ami skickas med Posten. Du beställer antingen via nätet eller i ditt närmaste köpcentrum.

Designen kan nog endast beskrivas som en säregen hyllning till 8-bitsgenerationen, men den kubistiska formen har sin anledning. Dörrarna öppnas åt motsatt håll vilket gör bilen något Rolls-Royceaktig, men det hela grundar sig naturligtvis i kostnadseffektivitet. Det är nämligen inte bara fronten och bakdelen som är identiska plastpaneler utan även dörrarna. Sammanlagt består Ami av mindre än 250 delar och den bygger på samma plattform som Opel Corsa.

Jag glider ned i förarsätet och omges av ett trist och kargt landskap i mörk hårdplast. Inredningen är minimalistisk och innehåller endast det absolut nödvändigaste i form av två säten och en ratt. Framför denna förser en simpel men informativ skärm föraren med matnyttig information om hastighet och batterinivå.



Grå hårdplast på insidan.

Det kan dock avhjälpas med färggranna interiörlister, blåtandsbox och panoramatak.

Känns interiören alltför tråkig kan man uppdatera den med lite färggladare plast, en portabel blåtandsbox och mobilhållare. Däremot saknas självklara detaljer som solskydd, sminkspeglar och klimatanläggning. Är man i behov av frisk luft får man använda det gamla knepet från Citroën 2CV: öppna fönstret.

Stolarna är minst sagt fasta, med en design liknande racingstolars med motsvarande mycket (läs lite) stoppning. Något bagageutrymme finns inte i Ami och man får nöja sig med ett mindre stuvutrymme på 63 liter framför passagerarstolen.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Vi tar en liten sväng genom hipstermetropolen Berlin. Nyckeln i låset, vrid och tryck på D för Drive. Oj, det här gick fortare än man trodde. Elmotorns omedelbara vridmomentkick är påtaglig även om effektuttaget endast ligger på ynka åtta hästar. Ami väger dock bara 471 kg med sitt batteri på 5,5 kWh och har en toppfart på 45 km/h som uppnås efter tio sekunder.

Man är alltså tack och lov ingen förhatlig bromskloss på gatorna. Dessutom bromsar man sällan utan kör för det mesta med endast en pedal tack vare stark rekupering. Räckvidden anges till 75 km och batteriet laddas på endast tre timmar via ett vanligt vägguttag.

Att köra Citroën Ami är dessvärre inte så lugnande. Ljudnivån är skrämmande hög med ett ljudligt vinande från elmotorn. Inte heller fjädringen är någon höjdare, men å andra sidan erbjuder bilen en trevlig rymdkänsla i kupén och har utmärkt runtomstakt tack vare de rakt stående rutorna och panoramataket. Och den elektriska plastdvärgen kan vända på en femöring: vändcirkeln är blott 7,2 meter.

NÖRDFAKTA. Det eldrivna Legoplagiatet får framföras på allmän väg med endast ett AM-körkort. Karosspanelerna ska vara repskyddade eftersom de inte är lackade utan färgade. Nackdelen med reptåligheten är att Ami endast finns i en (dubblå) karosskulör. Känns det inte originellt nog erbjuder Citroën färgglada klistermärken och hjulsidor.

BORDE JAG KÖPA EN? Citroën Ami riktar sig i första hand mot storstadskunder som är trötta på kollektiva färdmedel. Fartresurserna är absolut tillräckliga och utrymmena bättre än på tunnelbanan. Att priset dessutom börjar på låga 7 000 euro (i Frankrike) gör ju knappast saken sämre. Ami är bara 2,41 meter lång vilket innebär att man hade kunnat parkera bilen på tvären på många platser. Rent teoretiskt alltså.

TEKNISKA DATA

CITROËN AMI

MOTOR: Elmotor, 8 hk, 63 Nm, litiumjonbatteri 5,5 kWh. 1-stegad automatlåda. Framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 2 410/1 390/1 520 mm. Axelavstånd 1 728 mm. Tomvikt 471 kg.

PRESTANDA: 0–45 km/h 10 sek. Toppfart 45 km/h. Förbrukning 11,9 kWh/100 km. Maximal räckvidd 75 km.

PRIS: Från 7 000 euro.

SUMMERING

BÄST: Genomtänkt design, minimala yttermått, adekvat drivlina, lågt pris, perfekt för stan.

SÄMST: Bullrig, obekväm, fungerar dåligt utanför storstaden.



Av Clemens Hirschfeld

BEARBETNING: Tobias Mersinger

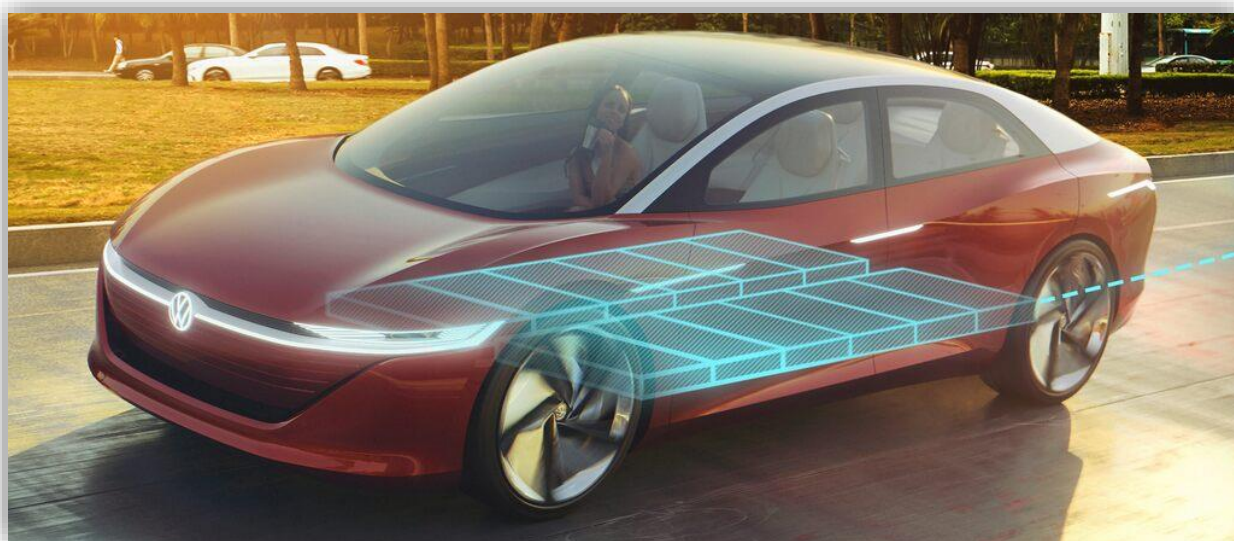
FOTO: Citroën



8. Nya batterier utklassar Tesla-batterierna.

AV ERIK WEDBERG PUBLICERAD: 10 DEC 2020, KL 20:00.

Det delvis Volkswagen-ägda batteriföretaget QuantumScape har publicerat testdata som visar att deras teknik är överlägsen Teslas. Rapporten har fått QuantumScapes aktiekurs att rusa.



Under tisdagen gick företaget QuantumScape och dess vd Jagdeep Singh ut med data som visar hur deras batterier med solid-state-teknik presterar i labbmiljö. Enligt Singh har man lyckats överkomma alla de hinder som tidigare förknippats med solid-state, till exempel kort livslängd och dålig uppladdningsprestanda.

– Vi tror att vi är de första som har löst solid-state, inga andra solid-state-system kommer i närheten, säger Jagdeep Singh till Wired.

Enligt den data som publicerades av QuantumScape kan deras nya batterier laddas från 0 till 80 procent på 15 minuter, vilket sägs vara ungefär dubbelt så snabbt som batterierna i [Tesla Model 3](#). Med QuantumScapes batterier påstås en elbil kunna få drygt åtta mil längre räckvidd än en jämförbar bil med konventionella litiumjonbatterier och de sägs behålla 80 procent av sin kapacitet efter 800 laddcykler. Testresultaten har ännu inte verifierats vid verklig körning och QuantumScape har inte presenterat någon plan för storskalig tillverkning.

QuantumScape grundades år 2010 av Jagdeep Singh och Fritz Prinz som var verksamma vid Stanford-universitetet i Kalifornien. Volkswagen har investerat motsvarande 2,5 miljarder kronor i företaget och är därmed majoritetsägare. Även Bill Gates är delägare, liksom riskkapitalisterna Jon Doerr och Vinod Khosla. I styrelsen sitter bland andra Teslas medgrundare och före detta CFO J.B. Straubel.

Volkswagen och QuantumScape ska genom ett joint venture-företag bygga en batterifabrik som ska kunna börja producera battericeller år 2024. De första bilarna med QuantumScapes solid-state-batterier beräknas kunna vara ute på vägarna ett år senare.

9. Svenskt företag satsar på etanolkonvertering av laddhybrider.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-12-11, 16:16.

Fordåterförsäljaren Carstedts Bil i Umeå och Örnsköldsvik vill göra det möjligt att tanka E85 i flera populära laddhybrider. Nu har de fått dispens från Transportstyrelsen.



Det är idag ont om laddhybrider som kan tankas med förnyelsebara bränslen. De flesta som säljs har bensinmotorer. Numera är det i princip bara Mercedes som erbjuder diesel-laddhybrider som kan tankas med HVO100. Antalet som kan tankas med etanol är noll.

Det vill miljöutvecklingsföretaget Ecosystem och deras dottebolag Carstedts Bil ändra på. Fordåterförsäljaren lanserar nu etanolkonvertering för fem laddhybrider.

Hittills i år har endast fem etanolbilar nyregistrerats, visar Bil Swedens statistik. E85:s storhetstid är [sedan länge förbi](#). Carstedts Bil pekar dock på att koldioxidutsläppen sänks med mellan 50 och 75 procent när laddhybriderna tankas med E85 istället för bensin. Inspirationen ska komma från Frankrike där man konverterat "över hundratusen bensindrivna bilar till etanolbilar med flexifuelteknik" de senaste två åren.

"Under de senaste arton månaderna har Carstedts, i samarbete med Frankrikes ledande företag inom området, med teknikutveckling och biltester förfinat en konverteringslösning för att passa den norrländska vintern", skriver företaget i ett pressmeddelande.

Man har nu också fått dispens av Transportstyrelsen att omregistrera konverterade besinbilar till etanolbilar, [likt bilimportören Exclusive Cars gör med Dodge-bilar](#) i Stockholm. Konverteringen ska enligt Carstedts ske "enligt fransk-svenskt regelverk".

Fem olika modeller

Carstedts erbjuder initialt konverterade exemplar av modellerna [Mitsubishi Outlander PHEV](#), [Ford Kuga Plug-in Hybrid](#), [Ford Explorer Plug-in Hybrid](#), Ford Transit Custom Plug-in Hybrid och Ford Tourneo Plug-in Hybrid. Nästa steg blir sedan att erbjuda konvertering av såväl nya som begagnade bensinbilar, uppger företaget.

De förstnämnda två modellerna lär dock bli lite knepiga att erbjuda. Mitsubishi Outlander PHEV [importeras sedan september inte längre till Sverige](#) och generalagenten har ett begränsat lager kvar. Ford Kuga har i sin tur [återkallats på grund av brandrisk](#) och [samtliga får nu sina batteripaket utbytta](#).

Ifjol visade Carstedts Bil även upp [en etanolkonverterad Ford Mondeo Hybrid i Almedalen](#). Då sa ägaren Per Carstedt, tidigare känd som "Etanol-Jesus" för sitt ivriga förespråkande av bränslet, så här om dess framtid till auto motor & sport:

"Bilindustrin lyckades övertyga politiker och konsumenter att diesel var ett miljöbränsle. Nu vill ingen kännas vid det. För etanolbilarna höjdes skatten och det spreds en massa myter. Etanol är enkelt att köra in i bilarna, det är enkelt att tanka, tillgängligt här och nu och ett bra komplement till eldrift. Men kanske har det funnits tillgängligt i stora volymer över hela världen för länge för att i nuläget upplevas som trendigt och politiskt korrekt. Verkligheten hinner dock ikapp även Sverige, så det går inte att runda etanol och E85 om vi menar allvar om att åstadkomma något betydelsefullt de närmaste 5–10 åren med att minska koldioxidutsläppen från bilismen."

E85 och el är en dunderkombo!



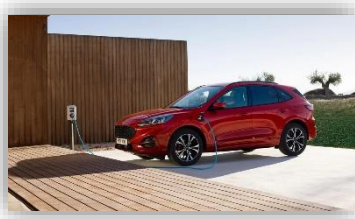
[Staten ger bidrag för konvertering till etanol eller biogas](#)



[Totalt suv-stopp för Mitsubishi i Europa – redan i september](#)



[Ford missar EU:s utsläppsmål – på grund av återkallelsen av Kuga laddhybrid](#)



[Ford Kuga laddhybrid återkallas – kan börja brinna](#)

10. En miljon Porsche Cayenne tillverkade.

PUBLICERAD: 10 DEC 2020, KL 14:50.

Porsche SUV har nu tillverkats i en miljon exemplar och hängt med i 18 år. Här är en tillbakablick.



[Porsche Cayenne](#) har nu tillverkats i en miljon exemplar sedan. Suven kom för (håll i dig) för 18 år sedan och är sedan 2017 inne på sin tredje generation med internkod E3.

I dag är det svårt att hitta en biltillverkare som inte har ett högbygge i modellutbudet men 2002 var det många som rynkade på näsan när sportbilstillverkaren lanserade sin SUV. De kan ses som pionjärer inom området men arbetet började redan under 1990-talet.

1992 byggde Porsche blott 15 000 bilar per år och valde då att utvidga utbudet. Resultatet blev istegat [Boxster](#) som blev en succé varpå man började skissa fram en tredje modellserie. Att det skulle vara en fyrsitsig bil med terrängegenskaper var klart från start. Projektet döptes till Colorado och moderföretaget Volkswagen var med vid utvecklingen.

Andra generationen (E2) kom 2010, då hade redan Cayenne blivit märkets bästsäljare. Med den blev märket återigen lite av pionjärer genom att lansera hybridteknik till modellen.

Vi på Teknikens Värld imponerades av bilen vid [vår första provkörning](#) även om den utlovade terrängkörningen fick blåsas av på grund av att häftigt regn gjort banan för hal.

Styrning, bromsar och kraftöverföring tyckte vi samspelade perfekt. "Men trots allt sitter man med sin känsliga byxbak en meter upp i luften så sportbils känsla vill inte jag kalla det", som vår utsände Dag E Hogsten uttryckte det.



Hybridversionen av Cayenne i älgtest 2015.



Första generationen Cayenne.

Senaste gången vi hade modellen ute för test (nummer 15/2019) ställdes den mot Mercedes GLE, Range Rover Velar och Volkswagen Touareg och kom sist. Minusposterna var pris, ägandekostnader och miljö men köregenskaper, motor (V6 på 340 hästkrafter) och utrymmen hamnade i plusskålen. Vann testet gjort Touareg.

Vid vår först provkörning hade vi belyst problemet med att bilen hade ett syskon i Volkswagen Touareg. Skulle köparna kunna skilja på äpplen och päron? Det verkar så, förra året sålde Porsche 90 000 exemplar av Cayenne som nu även finns med coupékaross.

11. Svenska Volta Trucks säljer 1000 ellastbilar: "Överväldigade".

2020-12-10 14:32.

Erik Paulsson Rönnbäck/TT.

Svensk-brittiska startupbolaget Volta Trucks har fått sin första stora order – franska Petit Forestier har beställt 1.000 elektrifierade lastbilar. Men det dröjer till slutet av 2022 innan de nya elfordonen kan lämna fabriksbandet.



Volta Trucks har tidigare lyckats kroka upp flera stora aktörer som potentiella kunder, däribland Bring i Sverige och Posten i Norge som testar Volta Zero, men hittills har ingen lagt en beställning i samma storleksordning som franska Petit Forestier.

– Vi är överväldigade och väldigt glada. Vi tror att det är den största affären hittills i Europa inom segmentet stora elektriska fordon, säger Volta Trucks brittiske vd Rob Fowler.

Läs mer: [Volta Trucks avtäckte första ellastbilen Zero](#)

Volta Trucks satsar i huvudsak på att sälja lastbilar i storstäder som London och Paris. Den franska huvudstaden är särskilt intressant eftersom den förbjuder dieseldrivna lastbilar i innerstaden från och med 2024.

– Regleringar kring dieselfordon i London och Paris närmar sig mycket snabbt. Det är såklart där som vi ser en väldigt stor efterfrågan från vår kundbas, säger Fowler.

Börjar tillverkas 2022

De första lastbilarna ska börja tillverkas i slutet av 2022. Det är ännu inte klart i vilket land som tillverkningen ska ske, men det lutar åt Storbritannien eftersom ingenjörerna är base-rade där, enligt Fowler.

Läs mer: [Bring testar ellastbilar från utmanaren Volta](#)

Volta Trucks vill inte svara på vad Volta Zero säljs för, eller hur många lastbilar som bolaget har sålt sammanlagt.

– Vi ligger fortfarande i förhandlingar med flera stora kunder, så vi har valt att inte gå ut med siffran, säger Fowler.

Fakta: Volta Zero

Volta Trucks ska massproducera en helt eldriven lastbil – Volta Zero – särskilt anpassad för leveranser i städer.

Batterierna räcker till 15-20 mils körning på en och samma laddning.

Förarhytten är sänkt och anpassad för att ge bättre sikt åt sidorna, främst för att minska risken för kollisioner med oskyddade trafikanter.

Fordonens lastutrymmen går att kyla ned.

Källa: Volta Trucks

ERIK PAULSSON RÖNNBÄCK/TT

RELATERADE ARTIKLAR

[Volta Trucks avtäckte första ellastbilen Zero](#)

**12. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 16.**

FILM: <https://youtu.be/jizRaXlq71M>



13. Exakt kopia av ikoniska Bentley Blower tog 40 000 timmar att bygga.

Anders Nilsson 2020-12-11.

Byggd för första gången sedan 1920-talet.



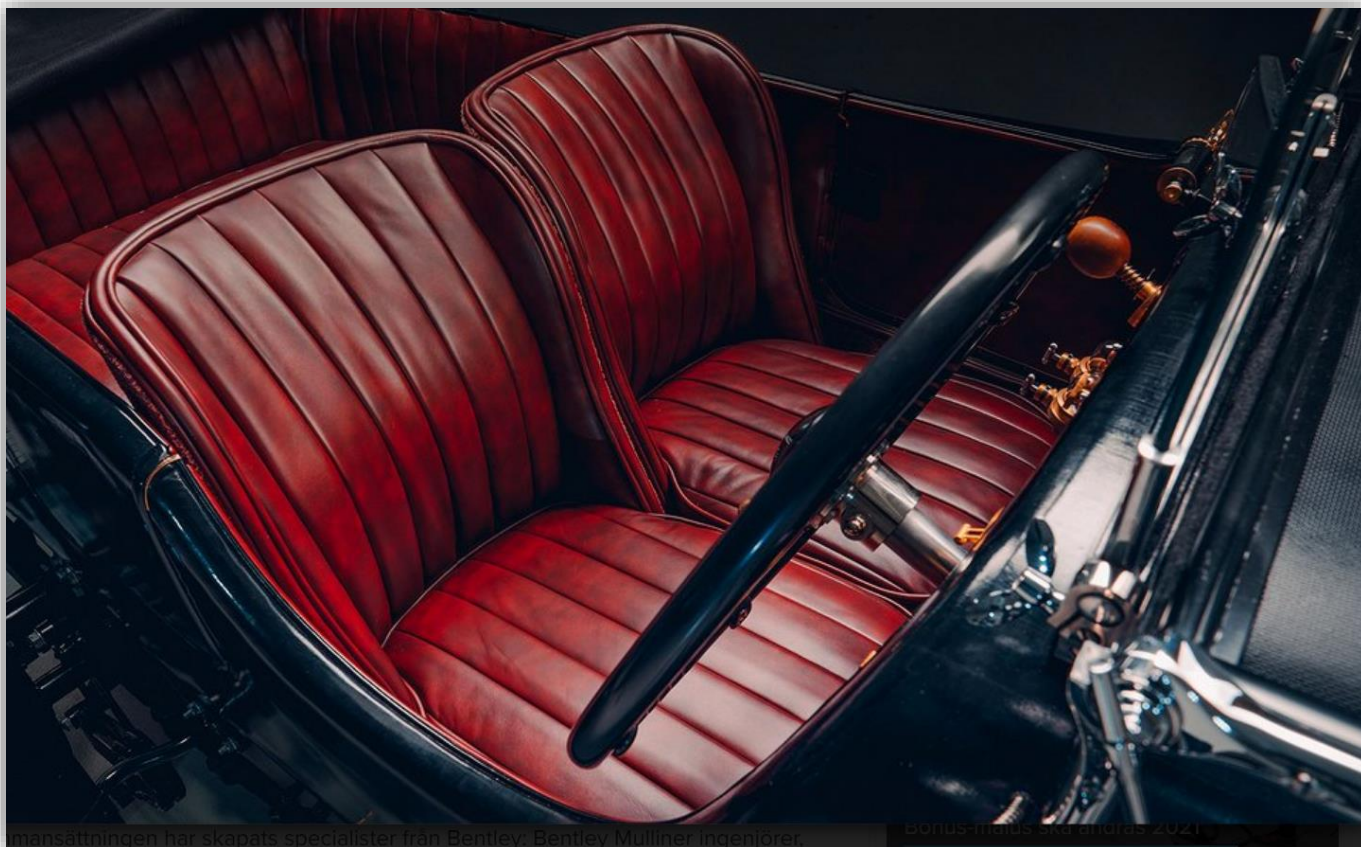
Det har nästan tagit 40 000 timmar att montera ihop den, men nu har en Bentley Blower byggts för första gången på 90 år.

[Bentley](#) Blower från 1929 ska byggas i 12 exemplar, vilket är antalet racingtävlingar bilen ställde upp i. Varje exemplar byggs för hand av ett specialister från Bentley. Nu har den första prototypen byggts.

Bilen har en fyrcylindrig motor som utvecklar 240 hästkrafter och har en pressad stålram med fjäderupphängning. I så lång utsträckning som möjligt har den tillverkats med metoderna som användes på 1920-talet.

Det tog 40 000 timmar att montera ihop den. 1 846 individuella delar har designats och tillverkats för hand, för att skapa nya Blower. Varenda av dessa delar och sammansättningen har skapats specialister från Bentley: Bentley Mulliner ingenjörer, hantverkare och tekniker har samarbetat med ett antal andra brittiska specialister och leverantörer.

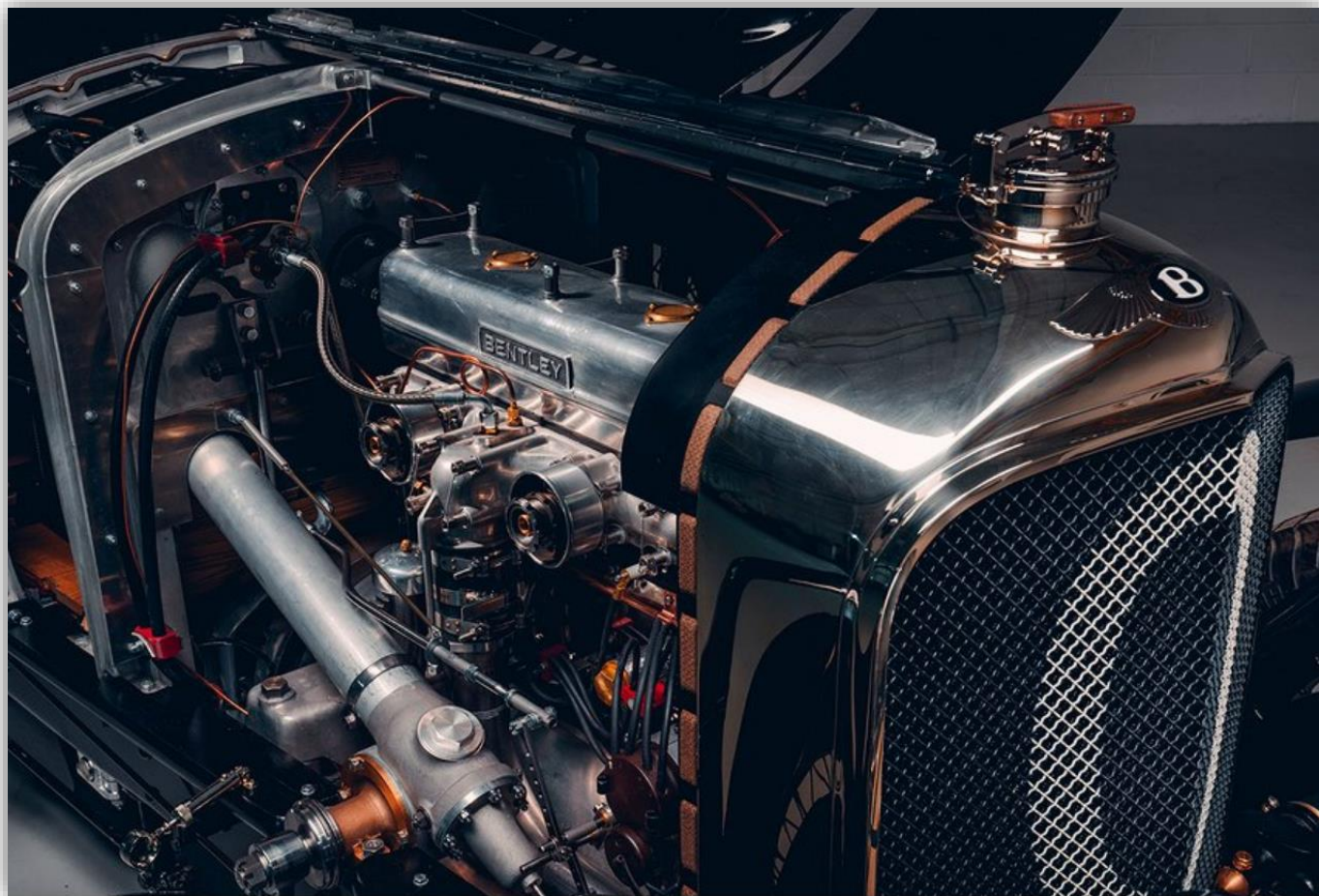
Just det här exemplaret heter Blower Car Zero, och är en dedikerat test och utvecklingsprototyp. Första steget i att skapa Car Zero var en omfattande analys av de ursprungliga designritningarna som finns tillsammans med fotografier på bilen. För att skapa bilarna har ett originalexemplar plockats isär och 3D-skannats för att få en digital modell av fordonet.



– Att se Car Zero komma samman under de senaste veckorna och månaderna har varit förvånande. De allra senaste digitala designteknikerna kom tillsammans med äkta hantverksmässigt handgjord konstnärskap – ofta med tillverkningsmetoder som var sanna på 1920-talet, säger Paul William, Bentleys chef för Mulliner.

Chassit har skapats i kraftigt stål, smitts och formats för hand och varmnitats av specialister som tillverkar ånglokspannor och har därmed förmågan att smida och forma metall på ett traditionellt sätt.





Bilens motor, en helt nykonstruerad 4 1/2-litersmotor som ursprungligen designades av W.O Bentley själv, har skapats med expertstöd från specialister. Innovationerna var många för sin tid: aluminiumkolvar, en överliggande kamaxel, fyra ventiler per cylinder och dubbla tändstift och dessutom har den parats ihop med en nytillverkad Amherst Villiers kompressor.

LÄS MER: [Bildspecial: Bentley Bentayga blir ännu lyxigare](#)

Nu ska bilen testas och gradvis öka längden på testerna och hastigheten den kör i, allt för att kontrollera funktioner och robustheten under allt hårdare förhållanden. Programmet är utformat så att den når motsvarande 35 000 kilometer verklig körning på över 8 000 kilometers bankörning. Den kommer simulera genomförande av berömda körningar såsom Peking till Paris och det berömda Mille Miglia-loppet.

Varje exemplar kommer kosta cirka 17 miljoner svenska kronor.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



[Nya tillvalet till Bentley: tweed](#)



[Eldrivna bilar kör för första gången om dieselbilar](#)



[Volkswagens vd: omställningen till elbilar en överlevnadsfråga](#)



[Ford klarar inte av sina utsläppsmål – får hjälp av Volvo](#)



14. MV Agusta släpper motorcykel inspirerad av nya Alpine A110.

BOBBY GREEN 2020-12-11 KL 19:00.

Specialversion av Superveloce.



FILM: <https://youtu.be/uWyziuGj2xQ>

Motorcykeltillverkaren MV Agusta och Renaults sportbilmärke Alpine har nu slagit sina påsar (och två modeller) samman. Det handlar om hojen Superveloce och modellen Alpine A110 som resulterat i Superveloce Alpine - en fräsig motorcykel som endast släpps i 110 stycken exemplar.

Hojen har en trecylindrig motor på 798 kubik som ger 147 hästar vid 13.000 varv. Ekipaget väger in på 173 kilo och ska göra 0-100 km/h på omkring tre sekunder. Toppfarten anges till 240 km/h.

Cykeln har fått samma blåa färg som bilen, samma svarta Alcantarklädsel på sitsen och den förhöjda A-loggan på kåporna ska föra tankarna till den ursprungliga A110:an. Ramen är i "Avio"-matt gråmetallic och sidopanelerna och enkelsvingen är lackade i matt silver. På tekniksidan hittar vi saker som en TFT-skärm på fem tum, farthållare, Launch Control, GPS och Bluetooth. Kedjeskyddet, kåporna för luftintagen, de nedre kåporna och både fram- och bakskärm är alla i kolfiber.

På prislappen står det 36.300 euro. I det ingår ett racingkit som består av Arrow Racing avgassystem med tre utblås, specifikt anpassad motorstyrning, CNC-fräst tanklock med läderrem och Alpine logotyp, överdrag för bakre sittplatsen, skräddarsytt motorcykelkapell och ursprungsintyg.



[Alpine A110 provkörd!](#)
[En fransk liten pärla](#)



[Alpine släpper ännu sportigare version av A110](#)
[Möt A110S](#)



[Renaults prestanda-modeller kan få Alpine-stämpel](#)
["Alpine kan bli mini-Ferrari"](#)

15. Ny maxvikt för B-körkort.

Publicerad 2020-12-09 kl 11:19, text Fredrik Diits Vikström.

Snart kan man få köra bilar som väger upp till 4 250 kilo på B-körkort, om bilen är eldriven.



Regeringen kommer den här veckan att ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda en höjning av den maximala totalvikten för B-körkort, från 3 500 kilo till 4 250, men bara om bilen är batterieldriven, vätgasdriven eller gasdriven.

– **När fordon som** väger upp till 3,5 ton blir elektrifierade tillkommer ett batteri som väger ungefär 750 kilo, vilket gör att det krävs en annat typ av körkort för att köra den typen av transporter, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) och fortsätter:

– Därför ger vi Transportstyrelsen i uppdrag att utreda om man ändå skulle kunna köra fordonet med B-körkort, även om det väger 4 250 kilo. Vi vill inte att elektrifieringen ska försenas på grund av reglerna för körkort.

Risken, enligt Tomas Eneroth, är att företag låter bli att skaffa eldrivna lätta lastbilar eftersom föraren i många fall måste ha ett körkort med högre behörighet.

– Å andra sidan, och det är därför vi behöver titta på det här ordentligt, finns det skäl till att vi har en begränsning på 3,5 ton för B-körkort. Det handlar om trafiksäkerhet, om yrkesförarens möjlighet att kunna hantera fordonet. Därför tillsätter vi det här uppdraget och ber myndigheten att väga för- och nackdelar, säger Tomas Eneroth.

Transportstyrelsens utredning ska vara färdig senast november 2021.

– Men gärna tidigare, vi har sagt att det här måste bedrivas skyndsamt, för att i så fall få ett ikraftträdande under 2022, säger Tomas Eneroth.

De nya reglerna gäller enbart personer som haft körkort i två år.

Dagens regler för B-körkort säger att fordonets totalvikt får vara högst 3 500 kilo. Man får också hänga på en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kilo, eller en tyngre släpvagn om den sammanlagda totalvikten inte överstiger 3 500 kilo.

Uppdatering 16.15: Vi har lagt till nya detaljer kring reglerna i artikeln. Undantaget gäller bilar som är batterieldrivna, gasdrivna eller vätgasdrivna, och de gäller enbart personer som haft körkort i två år.

SLUT