



Facel Vega HK 500 1959.

1. Volkswagens laddhybrider får 10 mils räckvidd och snabbladdning.
2. Cupra Born börjar byggas.
3. Vinfast ska lansera två elbilar i Europa 2022.
4. Rolls-Royces första elbil Spectre kommer 2023.
5. Helt eldriven Lamborghini kan komma 2027.
6. Corvette Stingray Z06 och Z07 visar upp sig.
7. Jeep visar ny Grand Cherokee.
8. Jag har kört nya Porsche 911 GTS.
9. Nya Rolls-Royce Ghost.
10. Rekord-Bugattin kräver service för 1 miljon per år.
11. Smutsigaste och renaste bilarna: Mazda får beröm.
12. Självkörande bilar ska lösa Japans äldreväg.
13. Självkörande lastbil för motorvägar i Nordamerika.
14. Volta har sålt 2 500 lastbilar för produktion nästa år.
15. Beulas bygger eldriven dubbeldäckare.
16. Här är felen som gör att lätta släp inte går igenom besiktningen.
17. Grattis Volvo C70 – 25 år!
18. En tur med en Facel Vega II.
19. Dodge Viper.



1. Volkswagens laddhybrider får 10 mils räckvidd och snabbladdning.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-10-03, 11:30.

Våra tyska kollegor avslöjar att Volkswagen är på gång med 10 mils räckvidd.



I likhet med Mercedes-Benz och Volvo planerar Volkswagen att utöka batterikapaciteten i sina laddhybrider. Det ska också bli möjligt att snabbladda med likström (DC).

Den fyrcylindriga 1,4-liters bensinfyran som används i många av Volkswagens laddhybrider byts ut mot en modernare och mer mjukgående 1,5-liters fyra. Effekten blir oförändrad, liksom den sexstegade automatiska dubbelkopplingsväxellådan (DSG).

I flera av laddhybriderna dubblas batterikapaciteten och räckvidden hamnar kring 10 mil enligt WLTP för merparten av modellerna. Ett större batteri innebär längre laddtid om man använder växelström (AC) med 3,6 kW. Därför tillkommer snabbladdning med likström (DC). Laddtiden ska då sjunka till en halvtimme.

Först ut med den nya drivlinan blir nästa generation Passat och Tiguan som ska börja säljas 2023. [Enligt tidigare uppgifter från en styrelsemedlem i Volkswagen](#) kommer dessa laddhybrider få fyrhjulsdrift.

Eventuellt letar sig nyheterna även ned till [Golf GTE](#).



Magnus Fröderberg

2. Cupra Born börjar byggas – märkets första elbil.

Publicerad 2021-10-03 14:02. Text Erik Söderholm.

Den sportigare syskonmodellen till Volkswagen ID 3 har nu börjat byggas i den gamla Trabantfabriken.



Volkswagen har visat upp en [sportigare version av ID 3](#) som förmodligen ska börja säljas nästa år. För den som inte vill vänta kommer även syskonmärket Cupra med en egen version av ID 3.

Den heter Cupra Born och har nu börjat byggas – men inte i hemlandet Spanien, utan i [fabriken i tyska Zwickau](#) där ID 3 redan byggs och där östtyska bilen Trabant tidigare byggdes.

Cupra Born ska öka märkets försäljning med 20 procent och blir märkets första helt eldrivna modell.

Förutom ett annorlunda utseende med fler sportiga detaljer får Cupra Born sportstolar, adaptiva dämpare med sportchassi och ett särskilt boostläge som höjer effekten till 231 hk, men det finns även billigare versioner med mindre effekt. Räckvidden hamnar på mellan 34 och 54 mil.

Du kan läsa fler detaljer om Cupra Born här.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Born blir Cupras första elbil – Tavascan näst på tur.



Cupras prestandaversion av Volkswagens "folkelbil".



Premiär för Cupra Born – här är nya "sportelbil".

3. Vinfast ska lansera två elbilar i Europa 2022.

PUBLICERAD: 29 SEP 2021, KL 11:14.

Vietnamesiska Vinfast meddelar att de planerar att inta den europeiska kontinenten under nästa år.



D-segmentstora Vinfast VF e35 med plats för fem.

För tre år sedan [visade unga biltillverkaren Vinfast upp två modeller på Parissalongen](#). Därefter har märket lanserat bensinmodeller på hemmamarknaden Vietnam. Nu är siktet inställt på Europa och Nordamerika.

Två nya modeller, helt elektriska, planerar företaget att rulla ut på europeiska vägar under mitten av 2022. Det rör sig om två suvar; femsitsiga kompaktsuven VF e35 samt större VF e36 med sju sittplatser. Ingen av modellerna har presenterats till fullo med specifikationer.

Båda modellerna är ritade av Pininfarina, och det var just på den italienska designfirmans huvudkontor i förra veckan som Vinfasts vice vd Emiel Hendriksen berättade att efter första, begränsade lanseringen i Europa är avsikten att lansera i Skandinavien, Italien, Schweiz och Österrike under 2023.



MATTIAS RABE



D-segmentstora Vinfast VF e35 med plats för fem.



E-segmentstora Vinfast VF e36 med plats för sju.

I somras blev det känt [att Opels tidigare vd Michael Lohscheller tar över rodret hos Vinfast.](#)

4. Spectre – Rolls-Royces första elbil kommer 2023.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-10-03, 11:10.

Den BMW-ägda lyxbilstillverkaren menar att deras kommande elbil är en uppfyllelse både av en förutsägelse grundaren Charles Rolls gjorde år 1900 och ett betydligt färskare löfte från märkeschefen.



Rolls-Royce ska bli helelektriskt 2030 och visar nu upp en maskerad prototyp för det som ska bli deras första elbil 2023: Spectre, engelska för "spöke".

Av bilder att döma är designen mycket lik Rolls-Royces V12-drivna coupé Wraith, som den lär ersätta. Den blir också betydligt "normalare" än tillverkarens senaste elbilskoncept, 103EX som först visades upp för fem år sedan. Innan den hade Rolls-Royce [visat 102EX 2011](#).

Rolls-Royces märkeschef Torsten Müller-Ötvös menar idag att elbilar och Rolls-Royce är en perfekt kombination.

– Eldriften är unikt och perfekt lämpad för Rolls-Royce, mer än något annat bilmärke, säger han i ett uttalande.

Hans uttalande ekar år 1900 då märkets ena grundare Charles Rolls minsann spådde om elbilens framtid, enligt Rolls-Royce.

– Elbilen är helt ljudlös och ren. Det finns ingen lukt eller vibrationer, och de bör bli mycket användbara när fasta laddstationer kan ordnas. Men för närvarande räknar jag inte med att de kommer att vara det - åtminstone i många år framöver, ska Charles Rolls ha sagt då enligt pressmeddelandet.



*Rolls-Royce visade upp sitt andra el-koncept, 103EX, 2016.
Nyligen visades den åter upp under ett nytt namn: Silent Shadow.*

Den förutsägelsen ska för övrigt Rolls-Royce Spectre uppfylla, enligt tillverkaren, så väl som märkeschefens löfte om att sluta sälja bilar med förbränningsmotorer till 2030.

Då: "Ingen efterfrågan"

Rolls-Royces elbilsvarm nu är lite uppseendeväckande, med tanke på att en talesperson för Rolls-Royce så sent som ifjol antydde att man utvecklar elbilar motvilligt.

– **Det finns ingen efterfrågan** från kunderna men vi måste kunna sälja en bil till dem om lagstiftningen förbjuder dem att köra en bil med förbränningsmotor in till stadskärnorna, sa en talesperson till [Automotive News Europe](#) i september 2020.

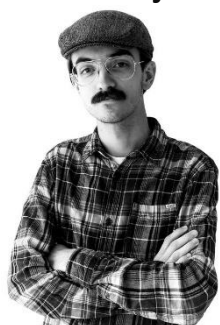
Nu: Ingen "badge engineering"

Tyska BMW äger som känt Rolls-Royce sedan 1998 och Spectre skulle därför kunna låna mycket från det bayerska motorverket – som nyligen lanserade den [kontroversiellt formgivna elsuven iX](#) som snart ska komma i en [600 hästkrafter stark M60 xDrive-version](#).

Spectre ska dock inte dela plattform med moderbolagets elbilar. Istället ska den bygga på "Architecture of Luxury"-plattformen i aluminium som [sedanen Phantom](#) och [suven Cullinan](#) bygger på idag, avslöjar Torsten Müller-Ötvös i en intervju med [brittiska Autocar](#).

– Vi skulle aldrig använda en befintlig bil från BMW och konvertera den till en Rolls-Royce. Det fungerar inte för oss, säger han till publikationen, vars skribent spekulerar att drivlinan i BMW iX M60 kan komma att användas i Spectre – effekten matchar trots allt BMW V12:an i dagens RR-modeller.

Mer detaljer än så får vi inte veta i dagsläget.



Wiggo Björck



Världens dyraste bil är din för 231 miljoner.



Här är dansken som blir Rolls-Royce nya designchef.



Rolls-Royce och Aston Martin försvinner från Sverige – saknar laddsladd.

5. Helt eldriven Lamborghini kan komma 2027.

PUBLICERAD: 28 SEP 2021, KL 14:46.

Lamborghini ska elektrifieras, men man har varit sparsam med information om sortimentet. Nu ryktas det om den första rena elbilen, som är tänkt att lanseras senast 2027.



[Tidigare i år presenterade Lamborghini sin plan för elektrifiering](#). Planen kallar de Cor Tauri och den innebär att tillverkaren ska elektrifiera hela sitt sortiment i slutet av 2024. Även en helt eldriven modell ska lanseras under andra halvan av det här decenniet, men senast 2027.

Företaget har varit sparsamt med information om bilen, men enligt [Automotive News](#) ska modellen utvecklas i samarbete med Audi och Porsche. En ny rapport visar att det kan handla om en fyrsitsig GT.

Det ryktas om att den ska byggas på nya SSP-plattformen. Det är inte mycket att gå på, men plattformen ska fungera som efterträdare till arkitekturerna MQB, MSB, MLB, MEB och PPE. [Volkswagen har tidigare sagt att plattformen kommer tas i produktion under 2026](#) och att den ska vara "mycket skalbar", eftersom den under sin livstid ska klara av att bygga 40 miljoner bilar.



Nya Lamborghini Countach officiell.



SANNE VÄLI-TAINIO



6. Corvette Stingray Z06 och Z07 visar upp sig.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-10-03, 17:30.

Uppdaterad 2021-10-03, 18:45.

Får ylande 5,5-liters V8 med "platt" vevaxel.



Så här ser nya Corvette Z06 ut.

Den nya stötfångardesignen är den mest iögonfallande skillnaden från vanliga Corvette C8.

Banräsersionerna av Corvette ska avtäckas 26 oktober, men redan nu vet vi en hel del om dem.

Chevrolet gör nu ännu ett stilbrott med sin anrika [sportbil Corvette](#). Inte nog med att den nuvarande åttonde generationen (C8) har motorn monterad i mitten istället för i fram – till råga på allt stoppar man också i en "europeisk" V8. Skandal!

Eller inte, men nog är ljudprofilen mer ylande Ferrari än lumpig Cheva. Det rör sig om två nya banräsersioner som ska ha officiell premiär nästa månad: Z06 och Z07 som båda ska bjuda på något lite extra i motorrummet.



Tävlingsbilen Corvette C8.R och den nya väglagliga bannräsern Corvette C07 i kamouflagemundering.

Se spionvideon: <https://youtu.be/ndMXeBOrcHA>.

GM tog nämligen [efter konkurrenter som Ford och BMW](#) häromåret och utvecklade en version av sin LT-serie av stötstångs-V8 med "[platt](#)" [vevaxel](#) till [tävlingsbilen Corvette C8.R](#). Både Corvette Z06 och Z07 ska nu utrustas nu med en för gata tam version av den motorn. Enligt uppgifter i den amerikanska motorpressen väntas den leverera drygt 609 hästkrafter vid omkring 8.500–9.000 r/min.

Förutom den vässade 5,5-litersmotorn ska de två bilarna även utrustas med ett aktiv aerodynamikpaket som på Z07 inkluderar en aggressiv frontsplitter och väl tilltagen bakvinge. Z07 kommer dessutom ha kolfiberkeramiska bromsar och kolfiberfälgar.

Mycket av detta vet vi eftersom de båda bilarna fångats på video när de testkörts på Nürburgrings legendariska nordslinga (se nedan!).

Det kommer även en (eller kanske flera) ännu värre smak(er) av Corvette längre framöver, eventuellt kallad ZR1 likt tidigare generationers kompressormatade värstingar. Z06 och Z07 är alltså först ut i en hel skara specialversioner av Corvette.

Eftersom de väntas släppas som 2023 års modeller i USA lär produktionen påbörjas först i sommar nästa år.

Frågan är om de ens kommer till Europa? Det lär vi förhoppningsvis få veta när bilarna avtäckts den 26 oktober.



Wiggo Björck

7. Jeep visar ny Grand Cherokee – kommer som laddhybrid.

Publicerad 2021-09-29 kl 17:20,

(uppdaterad 2021-09-29 kl 17:31).

Text Magnus Kvandal.

Den femte generationen av Jeeps flaggskepp kommer till Europa nästa år.



Stellantis-ägda Jeep har presenterat en ny version av flaggskeppsmodellen Grand Cherokee, som ska börja säljas nästa år.

Den nya suven bygger på en ny plattform med nytt utseende invändigt och utvändigt, och kommer för första gången att erbjudas som laddhybrid.

Den elektrifierade drivlinan består av en fyrcylindrig turbomotor som tillsammans med två elmotorer levererar 375 hästkrafter och 637 Nm. Ett batteri på 17 kWh ska ge en elektrisk räckvidd på 40 kilometer. Blandad förbrukning anges till 0,34 liter per mil.

Hybridversionen, kallad 4xe, går att kombinera med Jeeps terrängpaket kallat Trailhawk som bland annat inkluderar lågväxel och låsbar differential. Terrängladdhybriden ska också kunna vada genom 60 centimeter djupt vatten.

I USA kommer bilen också erbjudas med V6- och V8-motorer, men det är osannolikt att de kommer säljas i Europa.

En helt eldriven version är också på väg – Jeep har tidigare sagt att de ska erbjuda en elbil i varje suv-segment.

Nya Jeep Grand Cherokee börjar säljas i USA tidigt 2022 och i Europa lite senare samma år. Priser eller detaljer för den europeiska marknaden är ännu inte officiella.





Jeeps terrängikon nu som laddhybrid.



Jeep väcker liv i klassiskt modellnamn – här är nya lyxsuven.



”Världens grönaste suv-märke” visar ny lyxbjässe med V8.

Feber

8. Jag har kört nya Porsche 911 GTS.

AV ROGER ÅBERG.

2021-10-03 KL 20:00.

Är det verkligen den perfekta Porschen?

**FILM:** <https://youtu.be/mT2-yumnMI8>.

Porsche 911 är ju en väldigt, väldigt klassisk modell och senaste versionen dök upp för två och ett halvt år sedan. Modellbeteckningen på denna är 992 och när den släpptes 2018 så började man med Carrera S och Carrera 4S. Sedan dess har det kommit en hög modeller till och nu är det alltså dags för den perfekta modellen, GTS. Men varför är detta den perfekta?

GTS ligger mellan Carrera S och Turbon och är enligt Porsche en modell som i princip är en Carrera S med de extra saker som folk vanligen lägger till när de lägger en beställning. Man får dessutom 30 hästar till, upp från 450 till 480 hästar, och en del godsaker från Turbon. Med tanke på att en Carrera S kostar från 1.230.000 kronor, en Carrera GTS 1.415.000 kronor och en Turbo 2.020.000 kronor är det här sweetspoten. 600.000 till är en hel del pengar och Turbon med sina 100 hästar till är för de allra flesta ett snäpp för tokig helt enkelt. Och när tusan ska man använda det där extra man får? Mycket för pengarna helt enkelt, även om 1,4 miljoner knappast är ett kap.



Jag tog mig ner till Italien för några veckor sedan för att känna på den här perfekta 911:an. Anledningen till att man valt att lägga körningen här är att man samma vecka skulle öppna sitt åttonde Porsche Experience Center. Man har tidigare liknande anläggningar i Leipzig, Silverstone, Atlanta, Le Mans, Los Angeles, Shanghai och vid Hockenheimring. Det här centret ligger i Franciacorta och det är nära till Milano, Bergamo, Verona och området är inte alls tråkigt om man säger så. Precis i närheten finns det underbara bergsvägar och runt hörnan hittar man Iseosjön. En liten bit bort hittar man också sjöarna Como och Maggiore och en del riktigt, riktigt trevliga bilvägar och miljöer. Helt enkelt ett bra ställe. Gott vin finns det nog också att dricka, kanske en pizza eller två.

Vi började med lite motorvägskörning och bilen jag hamnade i hade lättviktspaketet med skalstolarna. I den här bilen kan man verkligen diskutera om dessa behövs. Det här är ju som sagt en bil för den som inte vill ha en GT3 eller en Turbo utan är lite mer rimlig, och då kanske inte dyra kolfibertak, ett baksäte mindre eller skalstolar är prio. Är man het på gröten är valet i och för sig lätt, lättviktspaketet finns inte ens att beställa just nu. När det finns lär det kosta i runda slänga 100.000 kronor. Prisvärt, men inte så nödvändigt.

Efter en dryg timme på motorvägen där alldeles för många bilar låg i vägen och hastighetsbegränsningen var alldeles för låg kom vi fram till lekplatsen. Trots att jag alltså satt i en bil med skalstolar var resan rätt behaglig, men jag hade nog inte valt dem.

Efter en liten kort brief var det dags att ge sig ut på banan. Nu kör vi Carrera-versionerna som finns både med drivning på två och fyra hjul. Förutom dessa två finns GTS i Targa-version med fyrhjulsdrift och cabriolet med drivning på två och fyra. Man lägger alltså till hela fem nya 911-versioner och är nu uppe i typ en miljon olika versioner. Eller nä, men 21 versioner finns det idag. Men valfrihet är härligt.

Jag frågar chefen över 911-serien, Frank-Steffen Walliser, om det inte är smått galet att ha så många versioner som man har. Han håller väl med om att det kanske inte gör hans jobb enklare, men det är vad kunderna vill ha och då ska de få det.



911 GTS är som jag sa tidigare en modell som på sätt och vis gör det enklare för kunderna. Om man vet med sig att man inte kommer att vara nöjd med en basversion av 911 så kan det här vara lite av en fördefinierad perfekt version av 911:an. Men paket blir ju inte attraktiva om man inte får lite extra godis och det bjuder Porsche på.

Förutom de där 30 extra hästarna så får man även specialinställd fjädring och bromsar från Turbon. De svarta fälgarna med centrumbult kommer från Turbo S. Bilen är 10 millimeter lägre än vanliga 911 och avgassystemet är också specialinställt för bilen.

Ute på banan börjar jag med den fyrhjulsdrivna versionen och även om det alltid är en lite skakig upplevelse att köra på bana, speciellt på en ny bana och en ny bil, så känner jag mig snabbt trygg. Porsche låter oss inte stänga av deras system och det är kanske bara bra för mig till en början. Efter att ha hållit hårt i ratten det första och andra varvet så börjar jag på det tredje känna mig riktigt bekväm och bilen är hela tiden precis där jag vill att den ska vara.

Efter ett litet pitstop så hoppar jag in i den tvåhjulsdrivna versionen och här är det en lite annan karaktär. Det är lättare att få ut rumpen och pulsen höjs. Det blir helt enkelt roligare. Men vi lever i Sverige och på vintern hade nog den där pulshöjaren blivit lite svettigt, så jag hade nog varit lite rimlig och valt fyrhjulsdrift när allt kommer omkring.

När banåkandet är klart är det dags att glida lite. Av med taket och på med solbrillorna. Tiden är lite för knapp för att köra både Targa och Cabriolet så jag väljer Targa och drar iväg. Vägarna här är fantastiska, de är små och slingriga och utsikten är fantastisk. Men jag tittar mest på hur vägen rör sig och njuter av varje kurva, av varje tillfälle att trycka ner gaspedalen och lyssna på den fantastiska motorn. Här är det verkligen helheten som är grejen. Typen av bil, att motorn är där den är, att det låter som det gör och framförallt närheten mellan mig och bilen. 480 hästar i en sån här bil är fullt tillräckligt för att göra dumma saker, men det behöver man inte göra för att det ska vara härligt.



Jag väljer PDK-lådan eftersom det är vad köparna kommer att göra. Det finns en manuell låda också, och för ovanlighetens skull kostar den inte extra. Men Porsche själva blir förvånade om andelen med manuell låda går över 10 procent. Det här är trots allt en bil som kommer att leva större delen av sitt liv i bilköer och inte på banan.

Det gör inte livet sämre att inredningen är mer eller mindre perfekt. Det finns tamenusan inget att klaga på. Eller det kanske det visst gör, men inget som överglänses av det som är så satans bra. Man har släppt en ny version av Porsches multimediasystem och man har jobbat hårt på att få det att vara så enkelt och smidigt som möjligt. Man har lagt till Android Auto och haft sig. Men jag bryr mig ärligt talat inte, jag ska inte fippla med det utan jag ska köra. Ha händerna på ratten och öppna sinnen för att känna vägen, kraften, ljudet. Då och då kan man trycka på någon av de fysiska knapparna, men mest för att känna hur satans välgjorda de är.

Jag har länge tyckt att GTS-versionerna från Porsche varit de snyggast och det fortsätter de att vara. Ok att GT3 Touring möjligen är snäppet coolare, men det är också en dyrare bil som kanske är snäppet för tokig. Det får vi se när jag provkör den.



9. Nya Rolls-Royce Ghost – tre snabba från provkörningen.

PUBLICERAD: 01 OKT 2021, KL 18:08.

Rolls-Royce ska släppa en elbil, men just nu är fokuset på nya Ghost som vi är och kör i Rzeczpospolita Polska. Erik berättar mer...



Hej Erik, var är du egentligen?

– Jag har hamnat på en rastplats någonstans längs motorvägen söder om Warszawa. Det är en ganska fin rastplats, men mitt omdöme kanske färgas lite av att jag har kört nya [Rolls-Royce Ghost](#) hit.

Hur ny är den?

– Helt ny faktiskt. Medan [gamla Ghost](#) delade en hel del teknik med [BMW 7-serie](#) står nya Ghost på samma aluminiumplattform som [Phantom](#) och [Cullinan](#). Roll-Royce säger att det bara är kylarprydnaden och paraplyet i dörren som följt med från den gamla bilen. Men det finns några BMW-detaljer kvar, främst infotainmentsystemet som är en halvgammal version av iDrive.

Ska man köpa en?

– Om man vill ha det absolut bekvämaste i bilvärlden just nu, så ja. Fjädringskomforten är magisk och den gamla V12-motorn är lika tyst och körbar som en elmotor. Man måste vara beredd att betala omkring 348 000 euro exklusive moms, och lägga en hel del pengar på bensin.

Oj, det är en bra slant det... drygt 3,5 miljoner kronor plus moms. Hur det är att ratta en sådan bil, och allt annat som är värt att veta, berättar Erik Wedberg om i kommande nummer, [det får du för allt i världen inte missa!](#)





10. Rekord-Bugattin kräver service för 1 miljon per år.

Av Maths Nilsson 27 September, 2021.

Nu har de första åtta exemplaren av rekordmodellen Chiron Super Sport 300+ tillverkats. Ägarna kan räkna med en rejäl servicenota för hyperbilen som toppar 445 km/h: En miljon kronor per år.



*Bugatti Chiron Super Sport 300+ toppar 445 km/h.
De åtta första bilarna kommer nu ut till kunderna.*

För två år sedan slog Bugatti Chiron Super Sport 300+ hastighetsrekord och noterade 490,4 km/h. Rekordet blev inte officiellt godkänt, men många håller Bugattin som världens snabbaste bil. Bara 30 exemplar kommer att tillverkas och nu står de åtta första bilarna färdiga för kundleverans. Bugatti har lackerat alla i samma orange kulör med exponerad kolfiber som matchar.



En bilkö värd 300 miljoner kronor.



Stolta bilbyggare poserar med nya rekordmodellen från Bugatti.

– Vi är glada över att kunna leverera de första åtta enheterna av denna rekordbil till våra kunder för att de ska få uppleva den snabba känslan av hastighet bakom ratten, säger Christophe Piochon, produktionsdirektör på Bugatti.

Super Sport 300+ har ett stort antal uppgraderingar jämfört med en ”vanlig” Chiron för att kunna klara de extrema hastigheterna. Bland annat är bilen mer aerodynamisk och den har bredare bakdäck. Motorskyddet är annorlunda och den har annorlunda grövre avgasrör. Framtill har den större luftintag och en annan stötfångare.

En vanlig Bugatti Chiron har ”bara” 1600 hk från åttaliters W16-motorn. Super Sport 300+ kan stoltsera med 1600 hk. Men den som själv hoppas kunna släppa loss bilen i 490 km/h kommer bli besviken. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 445 km/h. Lite motsägelsetfullt eftersom bilens namn anspelar på att den ska klara över 300 mph, 482 km/h.

Köparna får dessutom räkna med en rejäl servicenota. En Bugattientusiast från Singapore gjorde nyligen en sammanställning av servicekostnaderna för en Chiron Pur Sport efter att ha besökt en återförsäljare. Hugade spekulanter för räkna med att lägga ut drygt en miljon kronor om året på service.

Bara ett oljebyte går loss på ungefär 22 000 konor. Bilen har en specialolja som heter Castrol Edge Fluid Titanium Technology SAE 10W-60 som ska bytas efter 1600 mil. Med samma intervall kommer du också att behöva byta fälgar. Ett byte som går loss på 430 000 kronor. Det är lika bra att byta däcken samtidigt, det kostar 69 000 kronor. Turboaggregaten från Garrett håller inte heller för evigt. Efter fyra års brukande ska de bytas ut. Bytet går loss på 230 000 kronor. När bilen ändå är inne på verkstad så är det bra att veta att bränsletanken ska bytas vid samma intervall. Kostnad: 380 000 kronor.

Bugatti rekommenderar förresten att bilen aldrig ska tvättas. Enbart färgen till lackeringen kostar 500 000 kronor, och bilen bör rengöras för hand med specialutrustning. Å andra sidan, har du råd med en bil för över 30 miljoner kronor är servicekostnaden inte så farlig.



*Långt över 30 miljoner i inköp lär Bugatti Chiron Super Sport 300+ kosta.
Sedan går servicenotan på en rund miljon kronor per år.*



Maths Nilsson

11. Smutsigaste och renaste bilarna: Mazda får beröm.

Publicerad 2021-10-03 kl 12:55 (uppdaterad 2021-10-03 12:59).

Text Erik Söderholm.

Bensinmotorn i Mazda 2 lyfts upp som ett bra exempel när organisationen Green NCAP listar årets smutsigaste och renaste bilar.



Småbilen Mazda 2 får förhållandevis högt betyg när organisationen Green NCAP släpper en ny omgång testresultat.

Green NCAP mäter och betygsätter en mängd olika faktorer som har med utsläppen att göra för olika bilmodeller. I tidigare tester har de flesta elbilar fått [högt betyg](#) medan laddhybriden Mitsubishi Outlander fått [bakläxa](#).

I den senaste testomgången får småbilen Mazda 2 1,5 Skyactiv-G ett relativt högt betyg för att vara en bensinbil på 3,5 stjärnor. Det är bättre än vissa laddbara modeller.

En anledning är att småbilar är betydligt mindre och lättare än tyngre och större bilar. Betyget hade blivit ännu högre om motorn haft partikelfilter.

”Förbränningsbilar kan prestera bra”

Riktigt lika bra gick det inte för Ford Puma med EcoBoost-motorn på 1,0 liter. Betyget blev tre stjärnor och att resultatet inte blev bättre beror på höga utsläpp av ammoniak som inte omfattas av lagkrav.

Sist ut är DS 3 Crossback som även den har höga utsläpp av ammoniak. Men eftersom dieselmotorn har partikelfilter blir utsläppen av partiklar låga. Betyget blir 2,5 stjärnor.

– **De här testerna** visar att moderna förbränningsmotorer kan prestera bra, säger Aleksandar Damyanov på Green NCAP.



Elbilar som till exempel Volkswagen ID 3 lyfts fram som det bästa alternativet för miljön.

RENASTE OCH SMUTSIGASTE BILARNA

Alla testade bilar enligt 2021 års regler av organisationen Green NCAP. Du kan läsa mer om labbtesterna [här](#) och körtesterna [här](#).

Bilmodell	Bränsle
Fiat 500e	El
Hyundai Nexo	Vätgas
Volkswagen ID 3 Pro	El
Toyota Prius Plug-in Hybrid	Bensin (laddhybrid)
Mazda 2 1,5 Skyactiv-G	Bensin
Honda Jazz 1,5 Hybrid	Bensin (hybrid)
Kia Niro Plug-in Hybrid	Bensin (laddhybrid)
Skoda Octavia Combi 2,0 TDI	Diesel
Toyota Yaris 1,5 Hybrid	Bensin (hybrid)
Volkswagen Golf 1,5 TSI	Bensin
Ford Puma 1,0 EcoBoost	Bensin
Peugeot 208 1,5 BlueHDi 100	Diesel
Audi A3 Sportback 1,5 TSI	Bensin
Citroën C3 1,2 PureTech	Bensin
Seat Leon Sportstourer 2,0 TDI DSG	Diesel
Skoda Fabia 1,0 TSI	Bensin
DS 3 Crossback 1,5 BlueHDi	Diesel
BMW 118i	Bensin

Dacia Sandero SCe 75	Bensin
Fiat Panda 1,2	Bensin
Ford Kuga 2,0 EcoBlue	Diesel
Honda Civic 1,0 Turbo	Bensin
Mazda CX-30 Skyactiv-X 180	Bensin
Mercedes A180d	Diesel
Opel Corsa 1,2 Turbo	Bensin
Mini Cooper	Bensin
Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid	Bensin (laddhybrid)
Volvo XC60 B4	Diesel
BMW X1 xDrive18d	Diesel
Hyundai Tucson 1,6 GDI	Bensin
Land Rover Discovery Sport D180	Diesel

Källa: [Green NCAP](#)

Tabell: Vi Bilägare



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Smutsigaste och renaste bilarna avslöjade: Elbilar i topp.



Populära laddhybriden får bakläxa i utsläpp.

12. Självkörande bilar ska lösa Japans äldrevåg.

Publicerad 2021-10-03 kl 13:11 (uppdaterad 2021-10-03 kl13:18). Text Magnus Kvandal.

Japanska myndigheter hoppas att tekniken hjälpa landet hantera sin befolkningskris.



Japanska myndigheter banar väg för mer och mer avancerade självkörande fordon. Landets departement för ekonomi, handel och industri, METI, har bland annat planer på att sjsätta 40 olika autonoma taxitjänster till år 2025. Det skriver tidningen [Japan Times](#).

Satsningen drivs på av det faktum att Japans befolkning är den äldsta i världen, vilket skapar allvarliga problem. Bland annat har landet en konsekvent brist på arbetskraft.

”**I last- och** transportsektorerna har förarna blivit äldre och bristen på arbetskraft har blivit allvarlig”, skriver METI i en rapport där de också varnar för ”hemska trafikolyckor orsakade av äldre förare som begår misstag bakom ratten”.

Trafikolyckor orsakade av äldre förare är föremål för debatt i Japan. I ett uppmärksammat fall tidigare i september dömdes en 90-årig man till fem års fängelse efter en olycka 2019 som dödade en treårig flicka och hennes mamma.

De självkörande bilarna är däremot långt från perfekta de heller. Toyotas självkörande bussar e-Palette uppmärksammades exempelvis under sommarens OS i Tokyo efter att en av bussarna [körde på](#) en synskadad Paralympics-deltagare. Många såg den incidenten som ett tecken på hur lång väg tekniken har kvar.

– Jag förstår varför det är en prioritet för regeringen och för biltillverkarna, men självkörande bilar i stor skala kommer förmodligen inte under det här årtiondet, säger forskaren Christopher Richter till Japan Times.

Flera aktörer i branschen har behövt inse att det är svårare än väntat att få självkörande bilar att fungera i vanlig trafik. Teslas Elon Musk sa i början av 2018 att en självkörande Tesla skulle kunna köra genom hela USA på egen hand samma år. Det har ännu inte hänt.

Teslas Autopilot utreds nu av amerikanska myndigheter efter flera olyckor där Teslabilar [kolliderat med utryckningsfordon](#).

När Nissan började testa sina självkörande Easy Ride-taxibilar i Japan 2018 sa de att de skulle vara kommersiellt tillgängliga i början av 2020. I dag är de mer försiktiga, bland annat med hänvisning till social acceptans.

– Väldigt få ha erfarenhet av autonom körning. Utan erfarenhet tror jag det är svårt att acceptera det, det är för nytt, säger Nissans vicepresident Kazuhiro Doi.

Självkörande taxibilar testas på flera håll i världen. Google-ägda Waymo har bilar i trafik i Phoenix och, [sedan nyligen](#), i San Fransisco. Mobileye, ett företag ägt av datorjätten Intel, planerar att börja testköra autonoma taxibilar i [Tyskland och Israel](#) år 2022.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Robottaxi lanseras i Europa.



Waymo tar självkörande taxin till ny stad – med en hake.



Elon Musk: Självkörande bilar svårare än väntat.



Ännu en Tesla har krockat med polisbil.

13. Självkörande lastbil för motorvägar i Nordamerika.

AV BOBBY GREEN.

2021-10-03 KL 09:30.

Volvo Autonomous Solutions visar nytt.



FILM: <https://youtu.be/zmQYAF3vsbw>.

Volvo Autonomous Solutions och Aurora presenterar nu en prototyp av Volvo Lastvagnars modell VNL för fjärrtrafik. Den är framtagen för motorvägar i USA och är fylld med teknik utvecklad av Aurora (Aurora Driver). Nils Jaeger som är vd för Volvo Autonomous Solutions säger följande:

"Volvo Autonomous Solutions är stolta över att ta de första, stora stegen mot en självkörande Volvo VNL i Nordamerika. Våra långvariga kundrelationer och kundernas prioriteringar står i fokus när vi stakar ut vägen framåt för självkörande lastbilar. Vi tror starkt på en framtid där säkra, hållbara och effektiva transportlösningar är avgörande för att ett samhälle ska kunna utvecklas, och i den omvandlingen är självkörande kommersiella lastbilar en viktig pusselbit."

När skarpa tester med den här kommer dra igång är än så länge oklart.

14. Volta har sålt 2 500 lastbilar för produktion nästa år.

PUBLICERAD: 24 SEP 2021, KL 11:57.

Elfordonstillverkaren Volta har tagit emot beställningar på totalt över 2 500 eldrivna lastbilar. Produktion inleds i Österrike efter årsskiftet.



Volta är redo för serieproduktion av sin lastbil Zero och har redan fått beställningar till ett värde av sex miljarder kronor.

Vi har tidigare berättat [om elfordonstillverkaren Volta och deras spännande eldrivna lastbilar](#). Volta siktar på en marknadsledande position för större leveranser in i och ut från de storstäder som står inför ett förbud mot fossildrivna fordon.

Volta har tidigare meddelat att de valt Steyr Automotive i Österrike som producent av bilarna. Volta ska stå för design och avtal med underleverantörer men köpa in produktion i olika delar av världen. Steyr Automotive ska bygga de förseriebilar som testat nästa år och även de första bilarna ska levereras till kund under 2022.

Tidigare i år tillhörde Volta budgivarna på Nissans fabrik i Barcelona

Förutom förbeställningar på 2 500 lastbilar till ett värde av totalt cirka sex miljarder kronor har Volta lockats till sig investerare. Byggmästare Anders J Ahlström har utökat sin andel i företaget och amerikanska Luxor Capital tillhör de nya riskkapitalistbolag som valt att satsa på Volta.

LÄS MER: [Lastbilstillverkaren Volta Trucks ökar farten.](#)

Redan om ett drygt år hoppas Volta vara igång med full serieproduktion, de första bilarna ska levereras sommaren 2022 och redan i vår kan det bli fråga om test- och provkörningar av färdiga lastbilar.



Volta Trucks hoppas utöka sitt modellprogram från en till fyra modeller och bygga över 25 000 eldrivna lastbilar år före 2025. Michiganbaserade Meritor och Volta har enats om en konstruktion där motorn byggs in i bakaxeln, en så kallad eAxle. Volta blir först i Europa med den lösningen. Enligt Meritor är den nya drivlinan, döpt till Blue Horizon 14 Xe ePowertrain både lättare och effektivare jämfört med en konventionell elmotor och bakaxel. Därmed passar den bra till mellanstora och stora lastbilar.

Volta Zero är en lastbil på 16 ton med en lastkapacitet på 8,6 ton. Bilen är närmare 9,5 meter lång och batteripaketen kan varieras från 160-200 kWh och battericellerna är av litiumjonfosfat-typ. Räckvidden på ett fulladdat batteri är mellan 15 och 20 mil, vilket ska räcka för transporter i innerstan. Skåpet rymmer 37,7 kubikmeter last och det rymmer hela 16 lastpallar enligt EU-standarden på lastpallens storlek.



Volta Zero
GALLERIER
16 BILDER



JAN-ERIK BERGGREN

15. Beulas bygger eldriven dubbeldäckare.

Publicerat av [ULO](#) • 22 SEPTEMBER 2021.

Den spanska busstillverkaren Beulas, mest känd för sina turistbussar, presenterade på onsdagen en helt ny, batteridriven dubbeldäckare. Bussen, Beulas Jewel E, har utvecklats i partnerskap med brittiska Equipmake som är specialiserat på elektriska drivlinor.



Spanska Beulas och brittiska Equipmake lanserar en ny, eldriven dubbeldäckare, Jewel E.

I första hand siktar Beulas in sig på den brittiska bussmarknaden med den nya modellen som har en batterikapacitet på upp till 543 kWh vilket ger bussen en räckvidd på cirka 375 kilometer på en laddning. Med den nya dubbeldäckaren siktar dock Beulas inte bara på Storbritannien utan på världsmarknaden.

Karosserna ska tillverkas i Beulas fabrik i Spanien, men drivlina med mera produceras i Equipmakes nybyggda fabrik i Norfolk, England. Därmed kan Beulas/Equipmake ta åt sig en del av kakan i den storsatsning på emissionsfria bussar som den brittiska regeringen nu gör och som innebär att minst 4 000 utsläppsfria, brittisktillverkade bussar ska sättas i trafik i landet.

De första testerna med bussen inleds under det fjärde kvartalet i år och de första bussarna väntas komma i trafik under nästa års första tre månader.

Beulas och Equipmake framhåller att Jewel E är den första elbuss som klarar Transport for Londons säkerhetskrav från 2024.

Parterna siktar också på en mycket större marknad än den brittiska och döljer inte att man har internationella ambitioner. Man pekar på att elbussmarknaden globalt väntas växa från dagens 300 000 bussar årligen till en miljon år 2030.

16. Här är felen som gör att lätta släp inte går igenom besiktningen.

Publicerad 2021-10-03 kl 11:33 (uppdaterad 2021-10-03 kl 11:40). Text Maria Dahlin.

Fyra av tio får anmärkningar – bromsade släp värre än obromsade.



Bilprovningen har publicerat statistik som visar att av de 87 000 lätta släp – husvagnar borträknade – som de besiktade 2020, underkändes 38,7 procent.

De vanligaste anmärkningarna var fel på släpets kommunikationssystem, till exempel belysningen och fel på bromssystemet.

– En trolig orsak till felen är att många lätta släp står stilla i längre perioder vilket kan medföra kärvhet i bromssystemet och korrosion i belysningen. Det är också vanligt med många brukare vilket ger extra slitage, säger Per-Anders Blommefors, besiktningsansvarig på Bilprovningen.

Delar man upp resultaten i bromsade och obromsade släp, står det klart att det är vanligare att obromsade släp inte går igenom besiktningen. 41,4 procent av de 62 000 bromsade släpen godkändes inte. Värst var läget i Stockholms län där vartannat släp av den typen inte klarade Bilprovningens kontroller.

Ett släp klassas som lätt när det har en totalvikt på högst 750 kg. Totalvikten kan dock vara över 750 kg under förutsättning att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3500 kg. Lätta släp på max 3 500 kg ska kontrollbesiktas första gången senast efter fyra år i trafik och därefter vartannat år.



Maria Dahlin

Klassiker**17. Grattis Volvo C70 – 25 år!**

Publicerad 2021-10-03 14:30. TEXT Fredrik Nyblad.

Det var på Parissalongen i oktober 1996 som Volvo presenterade sin nya coupémodell.



Volvo har kastat lådan men behållit leksaken inuti – så presenterade Volvos chefsdesigner Peter Horbury C70 i samband med Parissalongen i oktober 1996. På tre år hade Volvo utvecklat coupémodellen baserad på 850-serien. Design- och utvecklingsarbetet skedde tillsammans med Tom Walkinshaw Racing som låg nära Oxford i England.





Året därpå presenterades cabrioletversionen av C70. Med C70 Cabriolet introducerades bland annat ROPS – Roll Over Protection System – med två skyddande bågar bakom baksätet som aktiveras om bilen skulle slå runt.

Fram till år 2002 tillverkades C70 coupé i 27 014 exemplar och den första generationen C70 cabriolet byggdes i 49 975 exemplar fram till år 2005.

Läs mer om:



Det är sommaren 1956 och den enda bilen du egentligen behöver är en Volvo Duett!



18. En tur med en Facel Vega II.

AV BOBBY GREEN. TORSDAG 30 APR 2015 KL 08:30.

Lyxigt från frankrike.



FILM: <https://youtu.be/qLAaQbcRKs8>.

När det begav sig, på 50-talet, var franska [Facel Vega](#) kända för sina eleganta och snabba lyxbilar. I det senaste avsnittet från Petrolicious har man träffat Jasper som jobbar med att restaurera bilar och i hans garage finns det en Facel Vega II som är väldigt trevlig.



19. Dodge Viper.

Av Gran Turismo - 17/11/2019.

Viper – huggormen – är en av världens mest påtagliga sportvagnar. Visuellt maximerad och maskinellt överdriven har den bitit sig fast och blivit en ikon.



Det kan kanske förefalla som om världens stora biltillverkare alltid har järnkoll på vad de sysslar med. Men så är det inte alltid. Dodge Viper är ett bra exempel på hur ett bilprojekt kan slinka igenom storföretagens byråkrati utan att någon egentligen har signat av projektet enligt konstens alla regler.

Nu hade Viper aldrig kommit till utan den legendariske Bob Lutz bakom ratten hos 1980-talets Chrysler Corporation. Han ansåg att Chrysler, som höll sig flytande tack vare försäljningsframgångarna med minibussen Voyager, behövde en imagebyggare, en modern Cobra. Och just en modern tolkning av Cobran var vad Tom Gale och Chrysler Design skapade när man visade konceptet på Detroitalongen 1989.

Publikresponsen blev minst sagt överväldigande. En så rå och muskulös sportvagn hade inte skådats på amerikansk mark sedan – ja AC Cobran. Lutz var glad, men kassan skral och Chryslers styrelse hade svårt att övertygas om projektets lönsamhet. Och Lutz fick därför rulla projektet framåt "utan att det kostade något". I klartext betydde det att kostnaderna belastade andra delar av verksamheten.

Den icke-existerande budgeten är förklaringen till att Vipern, när den stod klar för leverans till kund 1992, var en sällsynt rå sälle. Motorn plockades från trucksidan, en åttaliters V10-maskin med stötstänger som fick ett block i lättmetall istället för gjutjärn för att få ner vikten till 313 tunga kilogram. Några andra finesser fick inte plats i budgeten, och litereffekten stannade vid 50 hk/l, 400 totalt. En enkel stålram gjordes, och en del av fjädringskomponenterna lånades från pickup-linan. Karossen gjordes i plast och inredningen gav ett fruktansvärt billigt intryck. Tack vare avsaknaden av komfortdetaljer vägde den första Viper RT/10 in på 1 490 kilo, men den var en riktig skrammelhög, med dieselkaraktär på drivlinan. Det är också förklaringen till att tidiga RT/10 är tämligen billiga att köpa idag; en imponerande best att både se och höra, men också en handfull att köra utan alla former av elektroniska hjälpmedel varken för bromsar eller drivning.



Försäljningen gick ändå riktigt bra, och Lutz lyckades nu få fram mer pengar till vidareutveckling av projektet, och när GTS-versionen kom 1996 hade det blivit en betydligt bättre och mer färdig konstruktion. Ramen var förstärkt för bättre vridstyvhet (vilket även den täckta karossen bidrog till), motorn var både lättare och starkare (nu 450 hk) och inredningen inte fullt lika påver. Luftkonditionering och dubbla airbags var också standard numera, men fortfarande inte ABS-bromsar. Med bra bromsar hade den varit svårslagen i det sena 1990-talets sportvagnsvärld. Det kunde snabbt konstateras när man började tävla med Viper på allvar, och den visade sig köra ifrån allt annat i produktionsbilsväg. Förklaringen är att Viper är en i grunden mycket välbalanserad bil, med vikten centralt placerad och utmärkt fjädringsgeometri som garanterar ett bra mekaniskt grepp.

Redan i standardskick klarade den 1,0 g i sidoacceleration, och med slicks rundade den det mesta därute på banorna. Något som manifesterades i segern i FIA:s GT2-mästerskap 1997, som också följdes upp av en specialserie på 100 bilar försedda med en del av den aerodynamik som racebilarna använde, inklusive en stor bakvinge. Versionen döptes följdriktigt till GT2, och hade också aningen mer effekt än vanliga GTS. Bilarna gick åt som smör i solsken, och styrkta av detta beslöt man sig för att göra en klubbversion som debuterade 1999 under namnet ACR – American Club Racing. Fjädringen var bananpassat hård, vikten lägre (-23 kg) och effekten högre (+10 hk). Mellan åren 1999 och 2002 byggdes 819 exemplar som idag är 10–15 procent dyrare än GTS. Även de 360 exemplaren i "Final Edition" från 2002, lackerade i rött med vita stripes, brukar kosta lite extra jämfört med den vanliga versionen.

Efter sammanlagt nästan 17 000 Viper av första generationen var det dags för en ganska radikalt restylad ny bil 2003 – känd som den tredje generationen. Den började sitt liv som cabriolet, och var kraftigt bantad. Motorn hade, trots volymökning till 8,3 liter, nu kommit ner till en vikt på 230 kilo. Det gav utrymme för isolering, mer utrustning och bättre komfort utan att totalvikten skenade.

Coupén debuterade 2005 och den tog upp de viktigaste av ur-coupéns designdrag, som "dubbelbubbel"-taket och det säregna bakpartiet. Vikten steg något, men den förbättrade aerodynamiken fick nu toppfarten att öka till en bit över 300-strecket.

Ovanligt nog är den kanske bästa investeringen en coupé. Den coupé vi pratar om är av den första generationen, och då helst i någon av de begränsade serierna GT2, ACR eller Final Edition. Gissningsvis kommer de att vara de Viperbilar som kommer att få bäst värdeutveckling över tid. En titt på Blocket avslöjar svenska priser från i storleksordningen 300 000 kronor för en 20 år gammal convertible, till 750 000 för en sen coupé.

Redan tre år senare var det dags för nästa rejäla uppgradering, men mer av teknisk art. Nu togs ett rejält tag i trimmarsmedjan och effekten höjdes till 600 hästar tack vare högre varvtal (över 6 000 ...) och mer avancerad motorelektronik. En ny växellåda och en fartkännande differentialspärr förbättrade sprinten till 100 km/h till 3,5 sekunder. Toppfarten var 325 km/h, och det var väl ingen tillfällighet att modifieringarna kom samtidigt som Chevrolet lanserade sin nya Corvette ZR1 på 638 hästar. I efterdyningarna av finanskrisen och Chryslers konkurs förbereddes Vipers nedläggning 2009 och den sista bilen byggdes den 1 juli 2010. Och så kanske det hade förblivit om inte ett nytt motorhuvud, Fiat-chefen Sergio Marchionne, hade tagit över Chryslers stafettpinne och i dagarna satt fart på produktionen igen – nu i dess femte generation, men alltjämt trogen originalkonceptet.

Förnamnet är nu SRT, men det spelar igen roll vilket av koncernens märken den har som familjenamn. En Viper är och förblir en Viper.

Totalt har idag nästan 30 000 Viper i de olika generationerna byggts, och vill man se bilen ur ett investeringsperspektiv bör man satsa på den första generationens coupé i någon av dess begränsade serier GT2, ACR eller Final Edition, som kommer att vara de Viperbilar som kommer att få bäst värdeutveckling över tid. Eller så kan du bara köpa en Viper till rätt pengar och njuta av en av bilvärldens mest unika körupplevelser. Det räcker också långt.

Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.1 2013.



SLUT