



Zündapp Janus 1957–58.

1. Elbilar: Sverige långt före Europa.
2. Provkör Polestar i stället för taxi.
3. Jättesuccé för Mercedes ultralyxiga elbil.
4. Nio: "Vi är en väckarklocka för tyska biljättarna".
5. SP Automotive presenterar ultrabilen Chaos.
6. Premiär: Toyota Aygo X tuffar till sig.
7. Höjda priser gav ökade intäkter för BMW.
8. Mustangerna galloperar mot SEMA.
9. Elbilsupstickaren Sono Motors börsopteras för att undvika konkurs.
10. Så använder polisen simulatorer.
11. Volkswagen ID.Buzz introduceras i början av 2022.
12. Renault rullar ut nya eldrivna Kangoo.
13. Renault Alpine A310.
14. Renault firar 60 år med 4:an.
15. Zündapp Janus.
16. Porsche Boxster snabbare än Koenigsegg Regera.

1. Elbilar: Sverige långt före Europa.

PUBLICERAD: 03 NOV 2021, KL 09:12.

TEXT MIKAEL STJERNA.

Sverige i toppen, men nu accelererar Europa – och ratar laddhybriderna!



Tyskland kom i gång sent men har nu genom ett stort subventionsprogram fått fart på elbilsförsäljningen. I september var Tesla Model 3 Europas mest sålda bilmodell, och slog nästan Golf på hemmaplan, i Tyskland.

Från en svensk horisont är det lätt att tro att "nu har det hänt" – [i oktober](#) stod laddbara bilar, alltså elbilar och laddhybrider sammantaget, för över halva bilförsäljningen. 51 procent för att vara exakt. Räknat sedan årsskiftet står laddbara bilar för 42 procent av försäljningsvolymen.

Men Sverige står tillsammans med ett fåtal länder – läs Norge och Island – i Europa i särklass.

Stora europeiska marknader som Tyskland, Frankrike och England ligger tydligt efter Sverige när vi talar om andel laddbara bilar i försäljningen. I Frankrike är marknadsandelen laddbara bilar fram till och med oktober 17,1 procent. Södra och östra Europa halkar generellt sett långt efter. I Italien stod laddbara bilar för 8,5 procent av försäljningen under tredje kvartalet 2021.

Sett till hela Europa ligger marknadsandelen för laddbara bilar på 17,3 procent för de tre första kvartalen 2021. Mindre än hälften jämfört med marknadsandelen i Sverige under samma tid.



Det är de stora marknaderna som har störst betydelse för tillverkarnas försäljningsvolymer och för trafikens koldioxidutsläpp. Tyskland ensamt stod för nästan nästan hälften av all försäljning av laddbara bilar på de fem största europeiska marknaderna.

Bensin- och dieslbilar dominerar i Europa

Ett kanske än mer krasst konstaterande är att över 80 procent av bilköparna i Europa i år har valt en bil som tankas med bensin eller diesel.

Men omställning på kontinenten har tagit fart från mycket låga försäljningstal och är dramatisk i år. I september var marknadsandelen för laddbara bilar i Europa rekordhög, 23 procent. Den totala marknadsandelen för batteribilar var 15 procent och åtta procent för laddhybrider, vilket innebär att batteribilarna hade ökat dubbelt så mycket som laddhybriderna jämfört med försäljningen i september 2020.

Tesla Model 3 i Europa-topp

Omställningen är med andra ord på gång. Ett tydligare tecken än Europa-topplistan för september är svår att hitta: Bästsäljaren oavsett bränsle är [Tesla Model 3](#), som i september slår de traditionella storsäljarna [Volkswagen Golf](#) och [Renault Clio](#). En orsak till att Volkswagen tappar topplaceringen är att man är mitt i modellskiftet från Golf till [ID.3](#). Det är för övrigt första gången en elbil toppar försäljningsstatistiken och första gången en icke-Europa-tillverkad bil är bästsäljare.

Ser vi till topplistan för laddbara bilar är trenden mot renodlade elbilar tydlig. De 13 första platserna på Europa-topplistan intas av batteribilar. Först på 14:e plats återfinns [Ford Kuga Plug-in Hybrid](#), i september Europas bäst säljande laddhybrid.

De hittills låga försäljningstalen för laddbara bilar i Europa betyder också att infrastrukturens utbyggnad släpar efter.

Få laddmöjligheter

Sverige framstår i jämförelse som ett el-paradis, med betydligt fler laddmöjligheter. Ionity har till exempel 14 laddstationer i Storbritannien med nästan 60 miljoner invånare. I Frankrike finns 74 Ionity-laddstationer. I Sverige med drygt 10 miljoner invånare finns 20 Ionity-stationer. Infrastrukturen behövs i Sverige som har en vagnpark där i dag [var 20:e bil är laddbar](#).

Det är mot den bakgrunden vi ska se biltillverkarnas satsning på att ställa om till ett laddbart bilprogram. Att som Jaguar lova att endast tillverka elbilar redan 2025 innebär en betydligt större omställning för kunder och tillverkare än vad man kan tro ur en svensk synvinkel.

Topp 10 laddbara bilar i Europa

Januari-september 2021.

(E) Elbil, (L) Laddhybrid.

1. Tesla Model 3, (E), 100 993
2. Volkswagen ID.3, (E), 53 037
3. Renault Zoe, (E), 45 694
4. Volkswagen ID.4, (E), 38 305
5. Ford Kuga PHEV, (L), 36 193
6. Kia e-Niro, (E), 33 929
7. Hyundai Kona Electric, (E), 32 299
8. Volvo XC40 Recharge, (L), 31 736
9. Fiat 500 electric, (E), 30 922
10. BMW 330e, (L), 29 847

Källa: CleanTechnica

Topp 10 laddbara bilar i Europa

September 2021.

(E) Elbil, (L) Laddhybrid.

1. Tesla Model 3, (E), 24,952
2. Tesla Model Y, (E), 9,496
3. Volkswagen ID.3, (E), 8,392
4. Renault Zoe, (E), 6,808
5. Skoda Enyaq iV, (E), 6,048
6. Kia e-Niro, (E), 5,527
7. Fiat 500 electric, (E), 4,801
8. Volkswagen ID.4, (E), 4,752
9. Peugeot e-208, (E), 4,342
10. Dacia Spring Electric, (E), 4,181

Källa: CleanTechnica

Laddhybrider svaga ute i Europa

Bästsäljaren bland laddbara bilar i Europa är Tesla Model 3. Värt att notera är att laddhybrider inte alls har samma starka marknadsandel på kontinenten som i Sverige. Och elbilarna ökar på kontinenten, precis som här. I september såldes det dubbelt så många rena elbilar som laddhybrider i Europa. Ingen laddhybrid finns på septembers topp-tio-lista.

Ser vi till den senast tillgängliga månadens statistik drar Tesla ifrån ordentligt i höst. Gapet ökar mellan Tesla Model 3 och Volkswagen ID.3. Dessutom har [Tesla Model Y](#) lyckats spränga in sig på andraplatsen. Intressant blir också kampen mellan [Skoda Enyaq iV](#) och [Volkswagen ID.4](#) – vilken märke lockar köparna mest? I september registrerades 27 procent fler Enyaq än ID.4.

[Dacia Spring Electric](#) kommer under samma månad in på en 10:e plats, det visar att även de stora lågprissegmenten kan elektrifieras. Med tanke på att flera nya elbilsdebuter står för dörren 2022 är det inte osannolikt att vi får se prissänkningar på de äldre modellerna. En välkommen utveckling.

Försäljningsandelar Europa per koncern

Andel av den totala försäljningen av laddbara bilar i Europa.
Januari-september 2021.

Volkswagen 25 %

Stellantis 13 %

Mercedes/Smart 10 %

BMW/Mini 10 %

Hyundai/Kia 9 %

Övriga 33 %

Källa: CleanTechnica

Försäljningsandelar Europa per bilmärke

Andel av den totala försäljningen av laddbara bilar i Europa.
Januari-september 2021.

Volkswagen 10 %

BMW 9 %

Mercedes 9 %

Tesla 7 %

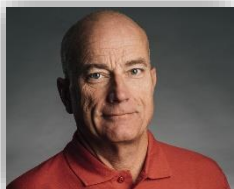
Peugeot 6 %

Audi 6 %

Volvo 5 %

Renault 4 %

Källa: CleanTechnica



Mikael Stjerna



2. Provkör Polestar i stället för taxi.

Av Johan Augustin.

3 November, 2021.

Göteborgsbaserade Polestar öppnar en ny bilhall på Landvetter flygplats. Nu vill elbilstillverkaren att kunderna ska provköra elbilen Polestar 2 istället för att ta taxi.



Snart kommer kunder kunna provköra Polestar på Landvetter flygplats.

Polestar, som till 49,5 procent ägs av Volvo Cars satsar på ännu mer fysisk närvaro i Göteborg med sin nya bilhall. Elbilstillverkaren har sedan tidigare ett liknande showroom på Avenyn.

”Vi hoppas självklart att många kunder som kommer med flyg tar chansen att provköra elbilen Polestar 2 till sitt möte i stan i stället för att åka taxi”, säger **Martin Ölund**, vd på Polestar Sverige, i ett pressmeddelande, [uppgger GP](#).

Stora planer

Målet för Polestar är att finnas på 15 marknader innan årets slut och därmed fördubbla sina fysiska försäljningsställen globalt, jämfört med för ett år sedan.

Om fyra år ska bolaget sälja 290 000 bilar om året, upp från 10 000 bilar 2020.

Polestar ska noteras på Nasdaq i New York genom en Spac med Gores Guggenheim, och kommer då samtidigt byta namn till Polestar Automotive Holding UK Limited, där värderingen på bolaget är omkring 20 miljarder dollar eller motsvarande 174 miljarder svenska kronor.

Läs även: [Polestar ska växa snabbare än Tesla med DiCaprio.](#)

3. Jättesuccé för Mercedes ultralyxiga elbil.

Av Maths Nilsson 2 November, 2021.

Mercedes nya ultralyxiga EQS gör succé. Elbilen säljer lika bra som den bensindrivna motsvarigheten S-klass. Fortsätter succén kan Mercedes sälja 80 000 exemplar per år. 57 exemplar av miljonbilen har redan kommit till Sverige.



Mercedes EQS säljer just nu bättre än Teslas lyxigaste modeller.

Nu har Mercedes-Benz startat leveranserna av den hyllade elbilen EQS. Bilen har fin aerodynamik och hög effektivitet och har en klassledande räckvidd på 78 mil.



Instrumentbrädan i Mercedes-Benz EQS är en enda stor skärm.



*Mercedes EQS hyllas som "världens bästa elbil"
av den tyska tidningen Auto Motor und Sport.*

Och kunderna verkar vara helt med på noterna. Svenske Mercedeschefen Ola Källenius hade hoppats på att bilen skulle "ta en robust andel" av S-klassförsäljningen. Men nu verkar EQS överträffa hans förväntningar.

– Efterfrågan är på nivå med S-klassen, säger finanschefen Harald Wilhelm under en telefonkonferens med journalister om det tredje kvartalet.



Mercedes EQS är knäpptyst på motorvägen.



Baksätet bjuder på härligt benutrymme och infotainmentskärmar för passagerarna.

Det innebär att EQS skulle kunna sälja uppåt 80 000 exemplar per år om efterfrågan håller i sig. Det är mer än vad Tesla säljer sammanlagt av sina största modeller X och S just nu.

EQS har bara gått att köpa sedan augusti och leveranserna startade i september. Bilen har ännu inte lanserats i USA och Kina. Även i Sverige verkar det gå riktigt bra. 57 bilar har registrerats i höst, mot endast 11 för den bensindrivna S-klass. Inte en enda Tesla Model S eller X har registrerats under samma tid, men kunderna väntar på en uppdaterad modell.

Priserna i Sverige för EQS startar på för 1 245 000 kronor för modellen EQS 450+ med bakhjulsdrift. EQS 580 4MATIC med fyrhjulsdrift kostar från 1 575 000 kronor. Bilen kan fås med batterier på 107,8 kWh och 90 kWh. Beroende på batteri och utrustning är räckvidden på upp till 780 kilometer.

EQS har fått fina lovord i flera olika tester. Tyska Auto, Motor und Sport hyllade den som världens bästa elbil. De kom 63 mil när de körde 130 km/h i timmen på autobahn. Bilen var mer komfortabel än någon annan elbil tidningen hade testat. I motorvägsfart är en knäpptyst, inte ens vindbrus hörs. Hemligheten bakom är det rekordlåga luftmotståndet, dragkoefficienten ligger på 0,20.

När det ligger prestanda kommer EQS långt efter Tesla, då accelerationen upp till 100 km/h är 6,2 sekunder och toppfarten stannar på 210 km/h.



3D-navigationen lämnar till och med Teslas gränssnitt på efterkälken.

Fakta Mercedes-Benz EQS

längd	5216 mm
bredd	2125 mm
höjd	1512 mm
hjulbas	3210 mm
Vikt	2480 kg
Maxlast	620 kg
Bagagevolym	610 L.
Acceleration 0-100 km / h	6,2 sek.
Toppfart	210 km / h
Räckvidd	780 km
Effekt	245 kW (333 hk)
Max vridmoment	568 Nm



Maths Nilsson

4. Nio: "Vi är en väckarklocka för tyska biljättarna".

Publicerad 2021-11-09 16:15. Text Erik Söderholm.

Chefen för Nio tror att den kinesiska uppstickaren kan köra om den tyska bilindustrin på hemmaplan. "Vi är en väckarklocka för dem", säger han.



Kinesiska bilmärket Nio har nyligen [börjat sälja bilar i Norge](#) och ska även expandera till den viktiga tyska marknaden nästa år.

– Vi är en väckarklocka för den tyska bilindustrin. Vi är här nu och vi kanske kör om er framöver. Folk i dag är mer öppna för nya märken än förr, säger Niochefen Hui Zhang i en intervju med [Zeit](#).

Han har stor respekt för Tesla och även Volkswagens satsning på elbilar. Men han tror att Nio kan få mer trogna köpare. Målet är att locka 10 000 "kärnkunder" som sedan talar gott om märket för andra, och han vill hellre fokusera på suvar än småbilar.

– Vi fokuserar på premiumsegmentet så kunderna har vissa krav. Andra tillverkare fokuserar på småbilar så alla gör sitt.

"Folk i dag är mer öppna för nya märken än förr".

En egenhet med Nio är att märkets elbilar inte bara kan snabbbladdas. Batteriet kan även [bytas ut direkt på plats](#) mot ett fulladdat. Den första europeiska batteribytesstationen byggs nu utanför Oslo och totalt ska det finnas 20 stationer i Norge under nästa år, vid sidan av märkets egna snabbbladdare.

De fyra första batteribytarna varje månad är kostnadsfria. Därefter kostar ett batteribyte 25 euro.

– **Snittkunden har** bytt sitt batteri 30 gånger hittills. Många byter bara batteri varannan vecka beroende på hur långt de pendlar, säger Hui Zhang.



Nio ska ha 20 batteribytesstationer längs norska vägar redan nästa år.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Nio tar sikte på VW och Toyota.



Uppstickaren gör 460 batteribytten – varje timme.



Fulladdat elbilsbatteri – på bara 3 minuter.



Klart: Nu kommer Nio till Europa – med batteribyte.



5. SP Automotive presenterar ultrabilen Chaos.

AV BOBBY GREEN 2021-11-09 KL 14:00

Spännande att se om den går i produktion.



Precis som utlovat har nu det grekiska företaget SP Automotive visat upp "ultrabilen" Chaos. Den här är proppad med massa 3D-printade grejer, kan fås med 3107 hästar och kostar då 12,4 miljoner euro. Luftslopp? Vi får väl se.

"Snikversionen" kallas för Earth Version, kostar 5,5 miljoner euro och den bjuder på 2077 hästar och 1389 newtonmeter i vrid. Varvstoppet i denna ska ligga på 10.000. Zero Gravity heter värstingen och den ska kunna göra 0-100 km/h på 1,55 sekunder och 0-300 km/h på 7,1 sekunder. Toppfarten ska ligga på över 500 km/h. Hittepå-siffror såklart innan det hela är bevisat. Kraften ska komma från en dubbelturbomatad V10:a som ska vara egenutvecklad och bland annat ha 3D-printat block i magnesium, printade kolvar i titan och turbos i kolfiber. Bilen mäter 5,05 meter på längden, 2,06 på bredden, 1,12 på höjden och har en hjulbas på 2,85 meter. Vikten ska ligga på 1272 kilo.

Företaget säger att de redan har sålt en bil och den ska levereras till kunden i början av nästa år. Chaos ska inom de kommande månaderna visas upp i Aten.



**SP Automotive kommer visa ultrabilen Chaos 1 november.
3000 hästar och prislapp på 12,4 miljoner euro.**



6. Premiär: Toyota Aygo X tuffar till sig.

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2021-11-09, 12:59, uppdaterad 2021-11-09, 14:21.

Nya Toyota Aygo tacklar den minskande småbilsmarknaden genom att växa och tuffa till sig. Men är det en framtidsbil som Toyota påstår?



Lanseringsutgåvan Toyota Aygo X Limited Edition kommer med ett fällbart tygtak.



*3,7 meter på längden är 23,5 cm längre än den föregående generationen.
Axelavståndet har vuxit med 9 cm, för att ge mer benutrymme bak.*



I framstolarna finns det nu 4,5 cm mer axelutrymme. På bredden växer den 12,5 cm och på höjden 6,5 cm. Bagagekapaciteten har därtill ökat med 60 liter till 231 liter och är 12,5 cm längre. Fäller man baksätet ska det finnas plats för 829 liter.

Nykomlingen bygger på samma plattform som storebror Yaris och växer rejält. Det nya X-tillägget i namnet ska dessutom indikera att det här är en modern crossover, inte en halv-kombi. Den tredje generationen har släppt alla samarbeten med Citroën och Peugeot. Det kommer alltså inte några franska versioner av nya Aygo.

Men likt föregångaren kan man fortfarande inte veva ner de bakre sidorutorna, utan enbart ställa upp dem för lite ventilation.



För att matcha terrängvibbarna från plastskärmbreddarna har markfrigången ökat med 1,1 cm och för att få lite suvkänsla sitter man 5,5 cm högre.



Interiören är lika lekfullt uttrycksfull som utsidan, med en niotums skärm, ambientbelysning och runda former.

För säkerhets skull finns en uppsjö system som adaptiv farthållare, filhållare och autobroms som klarar av både cyklister på dagtid och gångtrafikanter på natten. LED-strålkastare ska ge bra sikt och bilen ska dessutom kunna få nya funktioner via nätet.

Motoralternativet är ett, Toyotas bekanta trecylindriga enlitersmotor som ger 69 hk, vilket betyder att den trots en låg vikt på strax över 1 000 kg, inte är någon rallymaskin som storebror [GR Yaris](#). 0–100 km/h tar hela 15,6 sekunder, med manuell låda.

En steglös CVT-låda kapar någon tiondel på den siffran. Topphastighet är 159 km/h och förbrukningen ska vara så låg som 4,7 l/100 km.

Till lanseringen under nästa år kommer en Limited Edition med orangea detaljer – på utsida och insida – med 18-tumsfälgar. Utvändigt finns sedan fyra olika färgval: Kardemummagrön (som synes på bilderna), chiliröd, ingefärabeige och enbärsblå



Tuffa Toyota Aygo X kommer 2022.



Toyota Yaris får ny hybridteknik med supereffektiv bensintrea.

7. Höjda priser gav ökade intäkter för BMW.

PUBLICERAD: 03 NOV 2021, KL 13:30. Av Tim Dahlbacka.

Resultatet för det tredje kvartalet blev bättre än väntat för BMW vars vinst före skatt uppgick till runt 29 miljarder kronor, runt sex miljarder kronor mer än vad analytikerna hade räknat med.



BMW kunde presentera ett fint tredje kvartal med siffror som överskred analytikernas förväntningar på företaget. Vinsten före skatt stannade på 2,88 miljarder euro, vilket motsvarar ungefär 29 miljarder kronor. Analytikerna hade å sin sida förutspått en vinst på runt 23 miljarder kronor.

Framgången kan till stor del tillskrivas en prioritering av företagets storsäljande modeller och en höjning av fordonspriserna. Detta ska ha kompenserat för bristen på halvledare som bilbranschen lidit stort av under året. Komponentbristen kommer dock fortsatt att påverka företagets resultat under kommande år, menar BMW.

– Vi förväntar oss att bristen på halvledare kommer vara ett problem för oss bortom 2021, säger företagets ekonomichef Nicolas Peter.

Biltillverkaren sade tidigare under året att man förväntade sig att leverera upp till 90 000 färre bilar under 2021. Under det tredje kvartalet minskade leveranserna med 12,2 procent men trots det ökade intäkterna med 4,5 procent. Särskilt bra gick det för företagets elbilar där försäljningen nästan dubblerats jämfört med föregående år.

– En bättre mix av produkter och en bra prissättning på nya fordon tillsammans med ett stabilt pris på begagnade bilar har stärkt det finansiella resultatet för företaget, skriver BMW.

BMW räknar nu med en vinstmarginal för hela året före skatt på mellan 9,5 procent och 10,5 procent från försäljning. Det är höjning från tidigare prognoser på mellan 7 procent och 9 procent.

8. Mustangerna galloperar mot SEMA.

Publicerad: 2021-11-02 kl 14:55. Text: Joakim Nyberg.

Ford har varit upptagna inför den massiva motormässan SEMA. Totalt fem stycken Mustanger av olika slag kommer finnas på plats när dörrarna slår upp den 2 november.



Av de fem är tre baserade på vattendelaren Ford Mustang Mach-E. Om du tvivlar kanske någon av dessa skapelser kan få dig att se Mach-E i nytt ljus?



MOTORNYTT

Den elektriska huvudattraktionen är en konceptbil baserad på Mach-E GT, och den bär Shelby's namn. Konceptet har inte högre effekt utan uppgraderingarna är istället fokuserade på väghållning och utseende. En del som både ser snygg ut och fyller sin funktion är motorhuven. Den ökade ventilationen ska, enligt Ford, minska lyftet i framänden vid höga hastigheter.

För det andra exemplaret av Mach-E har Ford samarbetat med välgörenhetsorganisationen Austin Hatches Foundation for Pediatric Cancer.



Bilen som har tuffats till med en vinge och splitter i kolfiber kommer auktioneras ut under 2023. Pengarna kommer gå till organisationen som hjälper cancerdrabbade barn.

För den sista eldrivna har alla äggen lagts i bekvämlighetskorgen. Luftfjädring gör att den både tar sig fram, och passar in, i alla sammanhang. Bakom bilen går det att skymta en cykel. Även den drivs av el och laddas via solceller monterade på bilen.



De bensindrivna Mustangerna har även de olika inriktningar. EcoBoost-modellen är utrustad med prestandapaket och ett nytt kjolpaket. Tack vare luftfjädringen visar den, med en låg höjd, sin bästa sida.



Till sist är det endast kvar en riktigt sportorienterad modell utrustad med en V8. Med andningshjälp av en kompressor skiter den kolsvarta sportvagnen ur sig 750 hästar. Sänkfjädrar, större bromsar och ställbara camber- och castervinklar gör Fords M2 Motoring Mustang GT till en riktigt racingorienterad GT-bil.





9. Elbilsuppstickaren Sono Motors börsopteras – för att undvika konkurs.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-11-09, 15:21.

Den tyska start-upen vill sedan tidigare börja tillverka den billiga elbilen Sion i Trollhättan, men den har försenats flera gånger.



Med ett [lågt pris, dragkrok och solceller på taket](#) har uppstickaren Sono Motors lilla elbil Sion sett ut att kunna bli ett lockande lågprisalternativ – trots begränsad räckvidd (drygt 25 mil).

Planen var att Nevs i den gamla Saafabriken i Trollhättan skulle ha börjat bygga bilen; Först hösten 2020, [sedan september 2021](#). Ingendera blev av. Istället ska Sion nu börja levereras andra halvåret 2023.

Nu går Sono till börsen för att (än en gång) undvika konkurs. Företaget medger i ett pressmeddelande att de, som det ser ut nu, riskerar att få slut på pengar i december.

Samtidigt har man tagit in 16.000 förhandsbokningar på Sion – varav 1.000 de senaste dagarna efter att Sono avslöjat en planerad prishöjning – och en [halv miljard i gräsrotsfinansiering](#) (crowdfunding).

Företaget planerar nu att notera 10 miljoner på Nasdaqbörsen i USA, till ett pris på 14–16 dollar per aktie. Med andra ord kan företaget som mest få in ungefär 1,6 miljarder kronor från tilltaget.

En ytterligare notering av 1,5 miljoner aktier ska ske senare, enligt Sono.

Även Nevs, som ska bygga Sono Sion, har det kämpigt just nu. [Företaget sägs vara till salu](#) efter att dess kinesiska storägare hamnat i en djup skuldskris. Nyligen slutade 289 anställda på tillverkaren, som även lagt ut en del av sin tillverkningsutrustning till försäljning.

Jag håller tummarna för Sono!



Sono Motors fixade cashen – nya elbilen byggs i Trollhättan.



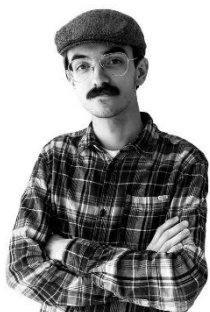
Saab-ättlingen Nevs kan säljas – för 8 miljarder.



Kris för Sono Sion – nya elbilen skjuts upp ett år.



Sono Sion visar upp sin mossiga interiör.



Wiggo Björck

Feber

10. Så använder polisen simulatorer.

AV ROGER ÅBERG 2021-11-09 KL 08:30.

Tjänar en del körtid på det.



FILM: <https://youtu.be/5cey--h7d6M>.

Om man är polis så kör man så klart mycket bil och ibland i farliga situationer. I utbildningen ingår så klart en hel del körning, men för att få ännu mer övningstid har man nu börjat använda simulatorer. I dessa kan man så klart öva på att köra i realistiska miljöer men även få olika övningsscenarier uppspelade.

I videon får vi se när Motorblog of Sweden besöker polisen i Malmö och kollar in deras simulatorer. Simulatorens kommer förresten från ett svenskt bolag som heter [Skillster](#). Nedan finns två videos till om Skillsters lösning, dessa två och den ovan är betalda samarbeten men intressanta ändå.



FILM: <https://youtu.be/kWAN38fBhfU>.



FILM: <https://youtu.be/4pxlufIqaG4>.



11. Vi avslöjar: Volkswagen ID.Buzz introduceras i början av 2022.

Av John Eriksson, Publicerad 2021-11-09, 16:18.

Vi klämmer VW-källor på detaljer om den helt elektriska retrobussen. ✓ Två versioner – folkfraktare och skåpbil. ✓ Bakhjulsdrift eller fyrhjulsdrift. ✓ Minst 45 mils räckvidd. ✓ Lite dyrare än ID.4.



Volkswagen ID Buzz är den andliga uppföljaren till den klassiska Typ 2, "Folkabussen" även kallad.

Den tuffa, retromoderna och [helt elektriska ID.Buzz](#) blir snart verklighet. I samband med [provkörningen av nya Volkswagen Multivan eHybrid](#) lyckas vi samtidigt få antydningar från diverse VW-källor om vad vi kan förvänta oss av deras nästa elektriska bil. Här är vad vi har kunnat ta reda på och läsa mellan raderna.

Modellen kommer att komma i två versioner redan från start, folkfraktaren People som ska ha mer än fem sittplatser och skåpbilen Cargo. ID.Buzz bygger på Volkswagenkoncernens [elektriska personbilsplattform MEB](#) och den delar därmed teknik med de övriga bilarna i ID-familjen. Man kommer därför att känna igen till exempel invändiga reglage, komponenter och infotainment från [ID.3](#) och [ID.4](#).

Bilen kommer också att komma i två olika axelavstånd. Till en början lanserar man den korta versionen som kommer att använda samma batteri som ID.4 med en användbar kapacitet på 77 kWh. En variant med förlängt axelavstånd introduceras 2023.

ID.Buzz med långt axelavstånd kommer att vara den tyngsta modellen i ID-familjen och en källa med insyn hävdar att man därför har anpassat plattformen när det gäller räckvidd och kraft efter den högre tjänstevikten.

Man antyder att den versionen av Buzz kommer att använda ett större batteri än vad som sitter i ID.3/ID.4 och avslöjar att man kommer att erbjuda ytterligare drivlinor utöver vad som finns till de vanliga personbilarna på samma plattform. Troligtvis handlar det om lite kraftigare elmotorer som ska kompensera vikten.



Volkswagen ID. Buzz skåpbilsversion döps till Cargo.

Drivlinorna blir annars samma som i ID.4, vilket innebär att instegsversionen kommer att vara bakhjulsdriven på 204 hästkrafter, eller eventuellt med något mer effekt beroende på hur man ska tolka källan som nämner anpassningen efter tjänstevikten.

Vi får däremot bekräftat att Buzz även kommer att finnas i [fyrhjulsdrevet GTX-utförande](#), men den senare kommer inte att lanseras direkt från start utan först längre fram.

Räckvidd och laddning

Räckvidden är man än så länge väldigt förtegen om. Men när vi läser mellan raderna, pusslar ihop olika bitar med information vi får till oss och spekulerar, verkar det dock rimligt att Buzz med det 77 kWh stora batteriet skulle kunna få en räckvidd ungefär i nivå med en ID.4. Det betyder omkring 45–50 mil i mätnormen WLTP om man har lyckats med att hålla nere luftmotståndet.

Laddeffekten för MEB-plattformen är i nuläget som mest 125 kW, men vi vet att den ska höjas. [Cupra Born](#) med det stora batteriet på 77 kWh ska klara 170 kW från och med början av nästa år. Man kan tänka att det kommer att gälla även för ID-vagnarna, inklusive Buzz.

Det betyder att man bör kunna fylla batteriet 10–80 procent på omkring en halvtimme – vilket vi visat i våra tester av MEB-bilarna – eller förmodligen ännu lite snabbare när plattformen blir uppgraderad till 170 kW i maximal laddeffekt.

Volkswagen arbetar på att göra modellen helt och hållet självkörande till år 2025, först med förare bakom ratten som övervakar och sen utan förare när lagen väl tillåter det.

Introduktionen sker någon gång under första kvartalet 2022 och de första kundbilarna kommer att levereras efter sommaren. Det finns ännu inga priser, men enligt vad vi erfar hoppas man på att den ska landa i nivå med eller strax över priserna för motsvarande ID.4, alltså någonstans omkring 500.000–600.000 kronor.



Provrapport: Vi kör Volkswagen Multivan T7 eHybrid.



Volkswagen ID Buzz blir självkörande 2025.



ID Buzz på gång – Volkswagen ställer om fabrik för nya eldrivna folkabussen.



Volkswagen ID Buzz Cargo vill vara hantverkarens nya drömbil – med räckvidd på 55 mil.



John Eriksson



12. Renault rullar ut nya eldrivna Kangoo.

AV BOBBY GREEN 2021-11-09 KL 12:45.

Tar sig 30 mil på en laddning.



I våras presenterade Renault den senaste generationen av den lilla skåpbilen Kangoo. Nu presenteras även den senaste versionen av Kangoo E-TECH Electric som bara går på el. Den har ett batteripack på 45 kWh, en elmotor som ger 120 hästar och ska ta sig 30 mil på en laddning. Man kan snabbladda och då ska man kunna få 17 mil på en halvtimme. Det finns en värmepump ombord och denna ser bland annat till att optimera räckvidden även när det är riktigt kallt ute. Man kan lasta lika mycket som i bensinversionen (upp till 3,9 kubikmeter och 600 kilo) och på dragkroken får man hänga upp till 1,5 ton. Bilen börjar säljas här i Sverige nästa vår, men några priser har vi tyvärr inte fått än.



**Renault visar upp ny Kangoo Van, Express Van och Trafic.
Går att beställa nu.**

13. Renault Alpine A310.

Av Gran Turismo - 06/10/2019.

I samband med Alpines 60-årsjubileum 2015 och den kultstatus som A110-modellen uppnått är det nu dags för marknaden att upptäcka efterföljaren A310.



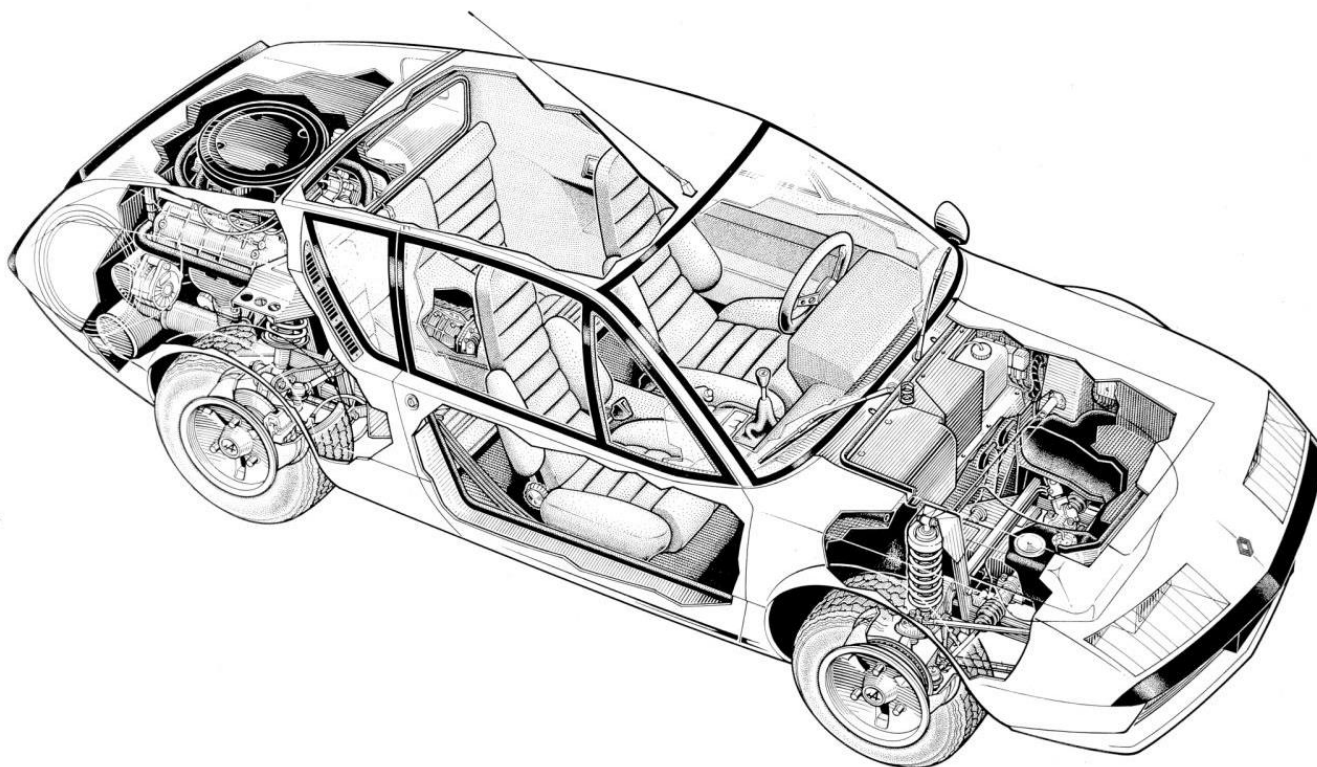
Alpine A310? En ganska okänd skapelse på svenska vägar, men det gör den inte mindre intressant, tvärtom. Marknadsmässigt är väl de senare V6-modellerna rena fynden nu när tidiga, tekniskt A110-liknande, exemplar dragit iväg prismässigt.

Det handlar mycket om antalet tillverkade, den fyrcylindriga A310:an byggdes parallellt med A110 och var tänkt att fungera som ett modernare, mer civiliserat alternativ. Men kunderna gör inte alltid som biltillverkarna vill och de flesta valde den enklare bilen för dess rallyprovinens. Bara 2 340 fyrcylindriga A310 byggdes och tillverkningen nådde sin topp 1973 innan den började tackla av igen.

Alpinechefen Jean Rédélé tänkte att A310 skulle bli mer av en Porsche 911-konkurrent än den mer primitiva A110:an. Med 310 följde en del tekniska nyheter som även letade sig in i 110 de sista åren. Det handlade bland annat om en ny bakvagn med dubbla triangellänkar.

För den djärva, futuristiska formen stod Michel Beligond, mer känd för sina läckra illustrationer, bland annat på affischerna för Le Mans 24-timmars under 50- och 60-talet. Den mer mogna 310:an är också klart större än lillasyster, den är hela 36 centimeter längre och även tyngre, vilket gör den långsammare och därmed inte lika attraktiv i mångas ögon.

Rédélés plan att 310:an skulle öka produktionen i den nya större fabriken i Dieppe funkade alltså inte och 1973 var han tvungen att sälja 55 procent av verksamheten till Renault. Med det följde också en omprioritering av tävlandet. Istället för att satsa tungt på rally ville man köra racing med en seger i Le Mans 24-timmars som målsättning.



Den vanliga produktionen led både av att kunderna uteblev i allt högre grad, och dessutom av att stora delar av produktutvecklingen satsades på racing istället för på mer närbesläktade rallybilar. Trots det lyckades man bra med en A310 i franska rallymästerskapet.

Men vad göra med gatbilen? Jo, stoppa in den då nya PRV-V6:an som Renault, Peugeot och Volvo delade. Fördelen var helaluminiumkonstruktionen som gjorde att vikten kunde hållas i schack, A310 V6 vägde faktiskt in precis under 1 000 kilo.

Stommen var fortfarande en kraftig ryggradsram, lite som i samtida Lotusbilar, som sedan kläddes med en kaross av glasfiberarmerad plast som gjordes i ett stycke.

I samband med den tekniska uppdateringen fick även karossen en lättare facelift – och det av ingen mindre än Robert Opron, mannen bakom designlegender som Citroën SM, med flera.

Inför modellåret 1982 var det dags för nästa större förändring. Bland annat hämtades bakvagnen från mittmotorbilen Renault 5 Turbo och A310 blev alltmer Renault istället för Alpine. De kunder som tidigare ratat A310 på grund av den lilla, fyrcylindriga maskinen kunde nu klaga på att inredningen fick allt fler delar från det vanliga Renaultsortimentet.

En kul detalj är att så fort V6-modellen blev känd försökte John Z De-Lorean köpa några bilar för att utvärdera. Han vände sig till Renaults huvudkontor men blev hänvisad till Alpine i Dieppe och köpte enligt sajten www.a310alpine.com till sist sex exemplar. Ett par lär finnas kvar och minst en av dem har en V6-motor av samma specifikation som satt i DeLoreanbilarna.

Samtidigt som uppdateringen 1982 lanserades även en "V6 GT"-version med samma utseende som Grupp 4-tävlingsversionen som presenterats 1979. Det vill säga att den fick skärmbreddare och större spoilers fram och bak, likt bilen på våra bilder. Man gjorde också ett mindre antal V6 GT med uppdaterad maskin, som bland annat hade tre dubbla Weberförgasare.

Ännu vassare blev sedan efterföljaren till A310 V6 kallad GTA. Då kunde man nämligen få en turboladdad V6:a hämtad från Renault 25 Turbo som alternativ. Motorn hängde nu också i en separat hjälpram som gjorde känslan aningen mer baktung utan att det påverkade greppet negativt.



GTA-versionen fick även en uppdaterad form signerad Yves Legal och med det ett luftmotstånd med låga cW-värdet 0,28. Slutligen kom A610, med en mjukare form samt infällbara strålkastare.

Idag har betydligt fler A310 V6 fått GT-utseende och det verkar vara de som är mest eftersökta. Det finns ett hyfsat antal till salu runt om i Europa, men i Sverige är Alpinebilar ganska sällsynta. Exemplet på våra bilder bytte dock ägare i somras.

En gemensam nämnare för ägarna verkar vara att de generellt sett är mycket nöjda och att den sexcylindriga versionen är den mest älskade. En perfekt kompromiss mellan den råa A110, den kanske lite väl sofistikerade GTA, och den sista A610.

En fördel på våra breddgrader är även att V6-motorn är en känd storhet från sin tid i allsköns Volvobilar. Men om vi bortser från maskineriet fick alla versioner beröm för greppet och de fantastiska köregenskaperna ...

Text av Robert Petersson – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.1 2016



14. Renault firar 60 år med 4:an.

Publicerad: 2021-11-02 13:45.

Text: Joakim Nyberg.

Det var 60 år sedan den franska småbilen släpptes på marknaden. Samtidigt är det inte ens 30 år sedan produktionen upphörde helt. Mellan 1961-1994 producerade och sålde Renault mer eller mindre samma lilla motoriserade hattask.



Nu firar Renault den ikoniska modellen med en design som tagen ur en frankofils drömmar.

Ja, Renault 4 är en ikon, på sitt sätt. Ikoniskt långsam, ikoniskt klen och ikoniskt långvarig. Trots att ovannämnda "ikoniska" attribut kan tyckas innehålla ett visst mått sarkasm är Renault 4 en glädjebbringare. Den som suttit bakom ratten kommer aldrig glömma paraplyskaftet till växelspak som sticker rakt ut genom instrumentbrädan. På en gropig grusväg blir den annars gungiga fjädringen en förvånande lugn upplevelse. Jämfört med andra bilar, tillverkade under samma period, är den simpla konstruktionen nästintill komisk. Men det gör ändå 4:an till vad den är, ikonisk.

Exemplaret på bilderna är en form av E-restomod. Visionen kommer från designern Mathieu Lehaneur. I ett pressmeddelande säger Renaults marknadschef, Arnaud Belloni, att projektet resonerar med märkets strategi och filosofi, att producera innovativa bilar som väcker känslor.



Man kan inte anklaga Mathieu Lehanneurs design för att vara FÖR praktisk. Baksätet i 4:an är mer av en korsning mellan balkong och soffa än ett faktiskt baksäte. Unikt är det i alla fall!



Det växthus-liknande bakre partiet är menat att emulera ett luftigt hotellrum, eller en konstnärs studio. I taket sitter också genomskinliga solceller som hjälper till att generera ström till batteriet. Restomodprojektet lyser med sin franskhets.

Projektet som döpts till Renault Suite N°4 avtäcktes tidigare i oktober och kommer framöver visas på Atelier Renault och på mässan Maison & Objet i Paris i Januari.



15. Zündapp Janus.

MASKINÖVERSATT.

Zündapp Janus reste sig ur askan från Dornier Delta-projektet och såg bisarr ut men sålde bra.



FILM: <https://youtu.be/jhEstaH4Cb4>.

1955 avtäckte den tyska mikrobilstillverkaren Dornier sin lilla wundercar, Delta. Ett vinkelfordon som var symmetriskt längs sin längd och bredd, det innehöll ett bisarrt sittarrangemang. Två par passagerare satt rygg mot rygg efter att ha tagit sig in i bilen via en dörr på framsidan eller en identisk på baksidan.

Även om bilens koncept var särskilt udda, hindrade det inte den tyska motorcykeltillverkaren Zündapp från att köpa rättigheterna att producera den lilla udda bollen. Resultatet blev Janus, som fick sitt namn efter den grekiska guden som mötte båda hållen, och som gick till försäljning 1957 med flera förändringar från Deltas design.

För det första var dörrarna inte längre gångjärnsförsedda upptill – istället var de mer konventionellt gångjärn vid sidan av. Stylingen ändrades också för att se lite mindre konstig ut, men den centralt monterade motorn stannade – det här var en bil som trotsade alla konventioner när det gällde bildesign och konstruktion.

Motorn i sig var mindre idiosynkratisk, eftersom det var en 248cc encylindrig tvåtakts – något som inte var så olik kraftverken installerade i många av mikrobilarna som plötsligt blev populära på grund av Suez-krisen. Men 1958 drogs kontakten, Zündapp återvände till att fokusera på motorcykelproduktion. Nu beräknas det bara finnas ett 40-tal trafikdugliga Zündapps över hela världen, trots att nästan 7000 byggdes.

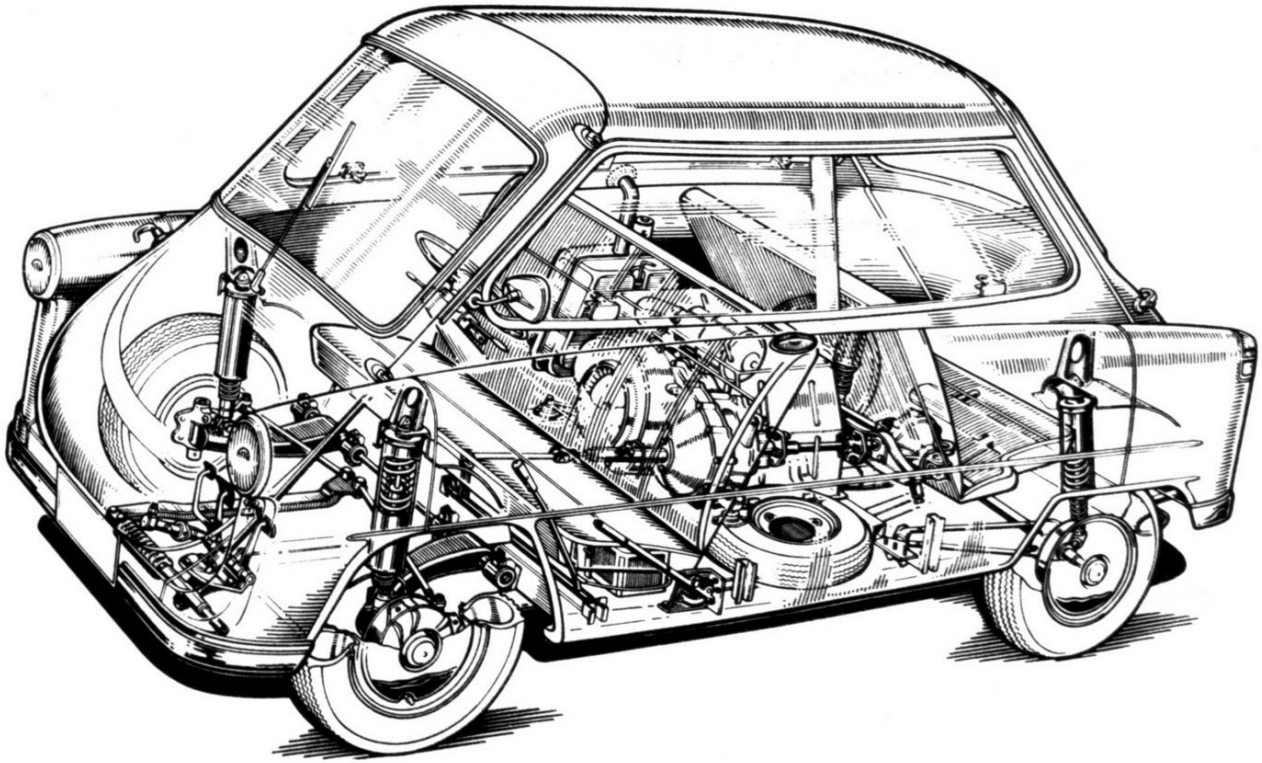


FILM: <https://youtu.be/-sNXuBo7wTw>.

När **Autocar** testade en utvecklad Janus 1957 verkade de förvånansvärt förtjust i bilen. Långt ifrån att bli av med Zündapps symmetriska design uppgav tidningen: "Mest uppfriskande i den nuvarande miniatyrbilepidemin är den uppenbara frånvaron av plagiering från de tyska formgivarnas sida och deras vägran att följa någon standardlinje. Ingen är mindre konventionell eller mer allmänt praktisk än Zündapp Janus, som erbjuder en större kapacitet än någon annan, för vare sig passagerare eller gods, i proportion till dess motorstorlek och övergripande dimensioner".

Tidningen fortsatte: "Vår erfarenhet av Zündapp var begränsad till det fulla lastade tillståndet, där det gav en anmärkningsvärt stabil och trevlig åktur med tanke på dess hjulbas på mindre än 6ft ... Janus visade sig stabil och oväntat bekväm över några avskryvda grusvägar. Bakom ratten var man medveten om att den 248cc encylindriga tvåtaktsmotorn hade lite i reserv med full belastning, men med en eller två upp fungerar den förmodligen ganska hjärtligt".





Viktig statistik	
Producerad	1957-1958
Nummer byggt	6900
Motor	Mellanmonterad 248cc, 1-cylindrig
Transmission	4-växlad manuell bakhjulsdrift
Kraft	14bhp
Topp hastighet	50mph/80kph



Feber**16. Porsche Boxster snabbare än Koenigsegg Regera.**

AV BOBBY GREEN 2021-11-09 KL 08:30.

Gamla testföraren satte nytt varvrekord på Ring Knutstorp.**FILM:** <https://youtu.be/fFokiXWzSCE?t=295>.

Robert Serwanski är Koenigseggs gamla testförare. Han är riktigt grym på att köra bil och undertecknad har fått åka med honom i en Koenigsegg Agera en gång. När Regera nyligen slog varvrekordet på Ring Knutstorp fick Robert såklart nys om detta, och eftersom detta är hans favoritbana som han känner till mycket väl bestämde han sig för att testa att slå rekordet. Fast inte med en Koenigsegg utan med en Porsche Boxster från 2018 med 2,5-liters turbomatad fyra på 350 hästar. Körningen börjar 4:55 in i klippet.

**Koenigsegg Regera slår nytt varvrekord på Ring Knutstorp
Petar ner McLaren Senna från tronen**

SLUT