



Jensen SV-8 2001-2003.

1. Batteribyte i Chevrolet Volt kostar 30 000 dollar
2. Brist på glas hotar biltillverkning i Europa
3. Arga norska Teslaägare startar hungerstrejk
4. Kolla in videon som Teslas advokater försöker stoppa
5. Volvos systemmärke först med nytt superbatteri
6. Nu går det att förbeställa Munro EV
7. Dokumentär om hur Brabus pansarbil byggs
8. Toyota bZ3 avslöjad
9. Skoda Vision 7S
10. Femte generationen av Lexus RX
11. Första körningen med Gordon Murrays T.50 på vanliga vägar
12. Helt förarlösa taxibilar har nu börjat köra i Kina
13. Test: Volkswagen ID.5 GTX
14. Lucid och Nikola bränner pengar snabbt
15. Frankrike vill fixa elbilsleasing för 100 euro per månad
16. Körde 417 km/h på autobahn
17. Koenigsegg
18. Moskvas rikaste skakar galler efter lyxbilträff
19. Formel 1



1. Batteribyte i Chevrolet Volt - det blir 30 000 dollar tack.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN.

2022-08-31 KL 11:30.

Ingen rolig offert att få.



En ägare av laddhybriden Chevrolet Volt fick av en Chevrolet-återförsäljare i Florida nyligen en offert på vad det skulle kosta att byta batteripacket i bilen då detta sagt upp sig. Förhoppningsvis satt ägaren till bilen ner när denne fick summan - nästan 30.000 dollar ville man ha. För att byta batteriet i en tio år gammal laddhybrid! Helt galet såklart, och offerten har nu spridits som en löpeld på nätet då summan är så absurd.

En del trodde att pappret ni ser här nedan bara var fejk men efter att ha kontaktat återförsäljaren stod det klart att allt stämde. Batteriet skulle levereras av en tredjepart och det skulle tydligen vara väldigt svårt att få tag i för att det numera har några år på nacken, och det ska vara skälet till den ansenliga prislappen.



Bobby Green



**Chevrolet Volt får nytt ansikte och längre räckvidd.
Klarar sig 8 mil på bara el.**



**Chevrolet sänker priset på Volt.
Nu från 374 500 kronor.**



**Chevrolet Volt klarar sig på 0,16 l/mil.
Say what?**



Bobby Green



2. Nytt larm: Brist på glas hotar biltillverkning i Europa.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-08-31, 12:22.

När komponentbristen äntligen börjar lätta hotar nästa problem – brist på glas.



Framrutan på en VW ID.3 monteras. Volkswagen uppges ha börjat bunkra glas.

Det går åt mycket energi för att tillverka glas. Enligt [Wall Street Journal](#) förlitar sig många europeiska glastillverkare på rysk gas – en energikälla som länderna i centraleuropa försöker göra sig av med.

Biltillverkarna brukar jobba med "just-in-time"-leveranser för att slippa ha stora lager av bilkomponenter. Inför en hotande glasbrist har Volkswagen i stället börjat köpa in stora mängder glas för att inte få sin produktion störd.

Än så länge har ingen biltillverkare tvingats stoppa produktionen på grund av glasbrist.



Magnus Fröderberg



Stänkskydd på bilar skulle spara bilägarna en miljard om året!



Stellantis: bilmaknaden står inför en katastrof.



Antalet stenskott ökar kraftigt – här är anledningen.

3. Arga norska Teslaägare startar hungerstrejk.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 30/08/2022.

En grupp norska Teslaägare har startat en hungerstrejk. De vill protestera mot märkets påstått usla kundservice. – Norska Teslaägare lider, skriver de, samtidigt som vd Elon Musk besöker Norge.



Elbilar dominerar totalt i Norge sedan flera år tillbaka och i år förväntas närmare 80 procent av bilförsäljningen vara elbilar. Det allra mest sålda bilmärket är Tesla.

Men även om elbilarna är billiga i vårt västra grannland är inte allt frid och fröjd. Vissa norska ägare har problem med bilarna, och det kan ju hända alla bilmärken. Men nu är ägarna så upprörda med kundservicen att de startat en hungerstrejk, uppger [The Drive](#).

Mitt under Elon Musks Norgebesök drar de igång strejken och för att få ännu mer uppmärksamhet har de parkerat sina bilar så att de formar ordet "HELP".

Ryktet om Teslas usla kvalitet är nog aningen överdrivet, men vissa ägare klagar på lack, rost, dåliga batterier och trasslande skärmar. Ändå finns det bilar som har körts över 100.000 mil, och vi på Carup har upplevt noll fel under ett drygt år med Tesla.

Nu vill de hungerstrejkande ägarna i Norge nå fram till Elon Musk själv, eftersom de inte får något gehör från kundtjänsten.

– Hjälp oss komma i kontakt med Elon. Vi är kanariefågeln i kolgruvan. Vi är en grupp missnöjda norska Tesla-ägare. Vi tror att om Elon Musk blir medveten om våra problem kommer han att lösa situationen. Snälla hjälp oss att få hans uppmärksamhet, uppger de på hemsidan [Teslahungerstrike](#).

**Här är de norska Teslaägarnas lista på klagomål:**

1. Bilen startar inte i kallt väder
2. Dörrhandtag öppnas inte i kallt väder
3. Intensivt gnislande ljud
4. Bilen startar inte i varmt väder
5. "Bubblor" i säten
6. Löst framsäte
7. Bagageluckan fylld med regnvatten
8. Autopiloten fungerar inte korrekt
9. Internet är långsamt och fungerar inte som det borde
10. Torkarna fungerar inte (tillräckligt bra)
11. Bilen knarrar när du passerar farthinder och andra gupp i vägen
12. Dekorativa lister lossnar
13. Lamporna fungerar inte som de ska
14. Dörrarna slutar fungera som de ska
15. Dörrar som öppnas av sig själva
16. Datorn fungerar inte
17. Gula kanter runt bildskärmarna
18. Fönster som inte stängs helt
19. Systemen återställs av sig själva
20. Problem med laddning
21. Minskad effekt
22. Rostproblem på nya bilar (särskilt Model 3)
23. Dålig lackkvalitet gör att bilen måste lackas om
24. Du blev lovad gratis laddning under hela bilens livstid, men de nya laddstationerna passar inte bilen
25. Lägre batteritid som Tesla hävdar
26. Problem med luftkonditioneringen
27. Alla problem är inte lösta när bilen servas
28. Tesla lovar att kontakta dig, men du hör inget av dem
29. Du måste vänta länge i telefonen innan Tesla svarar.

**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

Nås på maths.nilsson@carup.se.



4. Kolla in videon som Teslas advokater försöker stoppa.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-08-29, 16:33.

Tesla vill stoppa en film som visar hur en Model 3 vid upprepade försök missar att nödbromsa när ett barn går över gatan.



Teslan misslyckas gång på gång med att bromsa för barn som står mitt i vägen.

FILMER: <https://youtu.be/nHlgawTRCv8>.
<https://youtu.be/9yUNc3oLb3o>.

Miljardären och IT-ingenjören Dan O'Dowd menar att många IT-system är osäkra och pekar särskilt ut Teslas autonoma teknik. Han driver en intensiv kampanj för att stoppa systemet som kallas "Total självkörningsförmåga".

I två videos har Dan O'Dowd visat hur systemet gång på gång missar att undvika olyckor. I den senaste filmen visas hur en Tesla Model 3 gång på gång missar att bromsa för ett barn på körbanan.

Den nya videon har retat upp Tesla. De har nu givit i uppdrag åt sina advokater att försöka stoppa filmen, [uppgär The Washington Post](#).

Teslas biträdande chefsjurist Dinna Eskin skriver att "testerna missbrukar och ger en felaktig bild av funktionerna hos Teslas teknologi".

Dan O'Dowd tycker att brevet från advokaterna är patetiskt och gnälligt, särskilt som ursprunget är Elon Musk – en man som säger sig förespråka det fria ordet.

Tesla hävdar inte att systemet "Total självkörningsförmåga" är färdigutvecklat, även om det säljs till kunderna. I stället är kunderna en del av beta-testningen. Musk har sagt att autopilot är "otvetydigt säkrare" än vanlig körning.



Myndighet ingriper mot Teslas marknadsföring: "osann och vilseledande".



AI-chefen Andrej Karpathy lämnar Tesla efter fem år.



Tesla aktiverar upgraderad självkörning – och höjer priset.



Elon Musk: Tesla är "våldigt nära" helt självkörande bilar.



Magnus Fröderberg

5. Volvos systemmärke först med nytt superbatteri: 100 mils räckvidd.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 30/08/2022.

Volvos nya systemmärke Zeekr får 100 mils räckvidd i sin nya elbil. Kombin Zeekr 001 använder ny batteriteknik från CATL som utklassar Teslas nya batteri. Zeekr använder samma SEA-plattform som Volvos kommande modeller.



Zeekr är ett nytt elbilmärke inom Geelykoncernen som även äger Volvo. Nu kommer Zeekr 009 som är en ny lyxig minibuss. Modellen får ett nytt batteri från CATL som ska ha högre energidensitet än Teslas nya batteri. Enligt CATL ger batteriet 13 procent mer energi jämfört med Teslas nya 4680-batteri.



Interiören i Zeekr 001 är av senaste snitt med stora skärmar.



Även den lyxiga minibussen Zeekr 009 får det nya superbatteriet, men där lär räckvidden bli något kortare.

FILM: https://youtu.be/f0_y91P82kU.

I början av nästa år kommer är kombin Zeekr 001 som använder samma batteri. Enligt Zeekr är det världens första serietillverkade elbil med över 100 mils räckvidd. Räckvidden i nya Zeekr 001 blir hela 100 mil, uppger Electrify. Räckvidden för Minibussen Zeekr 009 är ännu inte officiell.

Zeekr delar utveckling med Volvo Cars och Polestar och de nya bilarna byggs på den nya SEA-plattformen. Samma teknik kommer att användas på Volvos kommande elektriska XC60-modell, en mindre SUV och en elektrisk kombi.

Om Volvo kommer att använda det nya batteriet från CATL är obekräftat, men räkna med att nästa generation elbilar får räckvidd på uppemot 100 mil. Enligt uppgifter kommer Zeekr lanseras i Europa under början av 2023.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

6. Nu går det att förbeställa Munro EV.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN.

2022-08-29 KL 17:00.

En eldriven offroad-maskin från Skottland.



FILM: <https://youtu.be/mPErcA66cqE>.

Munro Vehicles grundades i Skottland 2019 och nu är de redo att lansera sin första modell - den eldrivna offroad-maskinen Munro EV. Det går bra att lägga en förbeställning nu och planen är att börja leverera någon gång nästa år. Bilen är designad för att kunna transportera personal och materiel genom väldigt svår terräng, och då har funktion fått gå före form. Chassiet är i stål och karossen är i aluminium, bromsar och fjädring har man köpt från hyllan så att det ska bli enklare att mecka och inte lika dyrt om det handlade om specialtillverkade delar. Elmotorn ger 380 hästar och har ett vrid på 700 newtonmeter. Givetvis gäller drivning på alla fyra och det finns en tvåstegad växellåda och låsbara diffar. Vaddjupet är en meter. Batteripaket är på 80,1 kWh och ska räcka för 27 mils körning om man blandar terräng med landsväg. Laddar man med 100 kW kan man gå från 15-80 procent på 36 minuter. I bagagen får man lasta upp till ett ton och på dragkroken får man hänga upp till 3,5 ton.

Beställer man nu betalar man 500 pund i deposition. Priset innan skatt och registrering ligger sen på 65.000 pund. Bara 50 exemplar är planerade för 2023, sen ökar man till 500 2024, 2500 2025 för att sedan bygga 5 000 om året 2030.



7. Tips: Dokumentär om hur Brabus pansarbil byggs.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-08-30, 16:11.

Hur bygger man en bil som klarar angrepp med automatvapen och handgranater? I den här dokumentären får vi följa bygget av en Brabus Invicto. En livvakt från antiterrorstyrkan GSG9 provkör den färdigbyggda bilen.



Brabus pansarbil Invicto baseras på Mercedes-Benz G-Klass, och kan stå emot riktigt tung beskjutning.

FILM: https://youtu.be/vyS_mLN3QhM.

Brabus Invicto är en Mercedes G-klass om förstärkts med en skottsäker bur och 33 millimeter tjocka laminerade rutor. Som regel skjuter attentatsmän mot rutorna i tron att det ska vara den svaga punkten, men de har samma hållbarhet som bilen i övrigt.

Förstärkningen väger 1.000 kilo och gör att bilen hamnar i klass VR6+. Det är inte den högsta klassen, det finns upp till VR9.

Den svenska Säkerhetspolisen kräver VR8 för den bil som ska köra statsministern. [Säpos nya Volvo XC90 Armoured](#) uppfyller detta krav liksom den Audi A8 L Security som använts de senaste åren.

En högre skyddsnivå kostar på i form av vikt och försämrade köregenskaper. Brabus Invicto väger 3,5 ton vilket kan jämföras med Volvo XC90 Armoured som väger ytterligare ett ton. Även Nationella instatsstyrkans Toyota Landcruisers väger 4,5 ton.

I dokumenteras visas ur specialtillverkade chassikomponenter ersätter originaldelarna för att bilen ska klara av den extra vikten.



Statsministerns nya bil? 4,5 tons Volvo XC90 Armoured har köpts in.



Bildspecial: Kolla in detaljerna på Volvo XC90 Armoured.



Bepansrad Mercedes-Benz S680 Guard står emot beskjutning och explosioner.



Volvo XC60 och XC90 Light Armored – så mycket kostar en skottsäker Volvo.



Magnus Fröderberg

8. Toyota bZ3 avslöjad – ny eldriven sedanmodell.

Publicerad 2022-08-30 kl 13:50. Text Erik Söderholm.

Toyotas nästa elbil kan heta bZ3. Nu har läckta bilder dykt upp på nätet.



Toyota har visat upp eldrivna crossovermodellen [bZ4X](#) som ska börja levereras till svenska köpare i början av nästa år när ett [allvarligt problem med hjulmuttrarna](#) blivit löst.

Under de kommande åren ska Toyota börja sälja fler batterielbilar i "bZ-serien", som står för "Beyond Zero" eller "bortom nollutsläpp".

Näst på tur verkar sedanmodellen Toyota bZ3 vara, och bilder på den har nu läckt ut på nätet från Kina. Designen liknar till stor del bZ4X men bZ3 blir – som namnet antyder – något mindre och lägre.

Toyota bZ3 bygger på märkets så kallade e-TNGA-plattform. Enligt obekräftade uppgifter kommer modellen enbart med bakhjulsdrift och med antingen 181 eller 240 hk. Batteripaketet levereras av kinesiska Byd.

Det är oklart i vilka länder Toyota bZ3 ska säljas. I Europa är marknaden för sedanmodeller relativt liten men i Kina är efterfrågan på sedanbilar betydligt högre.





Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Hjulen kan lossna – fortfarande ingen lösning.



Så lång blir räckvidden i Toyotas nya elbil.



Nya finessen som ger längre räckvidd på vintern.



Toyotas nya elbil – som hämtar rattidén från Tesla.



9. Skoda Vision 7S – ny 7-sitsig elbil med 60 mils räckvidd.

Publicerad av Magnus Fröderberg, 2022-08-31, 10:47.

2026 kompletteras Skodas utbud av elbilar med en sju-sitsig bil med 60 mils räckvidd. Den visas nu som konceptbilen Skoda Vision 7S.



Vad namnet på produktionsbilen blir är inte känt, men förmodligen ett namn som, likt Enyaq, börjar med bokstaven E.

Förutom den här sju-sitsiga vagnen ska Skodas elbilsutbud framöver innehålla en mindre halvkombi och en crossover som är mindre än Enyaq.

I likhet med Enyaq använder Vision 7S Volkswagengruppens MEB-plattform. Konceptbilen har ett 89 kWh-batteri som ger 60 mils räckvidd. Den maximala laddeffekten är 200 kW, vilket är högre än Enyaq men inte lika bra som exempelvis Hyundai Ioniq 5 och Kia EV6.

Den yttre formen ska vara tämligen lik produktionsbilen, men troligen får vi inte se några bakhängda självmordsdörrar och antagligen blir videobackspeglar ett tillval om de kommer i produktion.

Interiören i Vision 7S är för futuristisk för att komma i produktion oförändrad, men i stora drag ska den likna den färdiga bilen. Bland annat kan vi notera att Skoda håller fast i att deras bilar ska ha kvar en del fysiska reglage. I mittkonsollen finns tre stora vred för ventilationen. Även ratten har fysiska kontroller och inte bara touchknappar.

Några innovativa detaljer är en bakåtvänd kamera i kupén som gör att föraren kan hålla koll på barn i baksätet och en infotainmentskärm som kan roteras mellan stående och lig-gande läge. Det är för att föraren ska kunna ta en paus och kunna titta på film eller att spela spel. Då kan även sätet vridas något mot skärmen.



T-formade lampor fram och bak är ett nytt kännetecken för Skoda.



Infotainment-skärmen kan roteras till liggande läge och stolarna vridas för att kunna se på film eller spela spel när bilen laddas.



I produktionsbilen blir det troligen konventionella B-stolpar med vanliga dörrar och ett en första baksätesrad med en tresitsig soffa.



Med konceptbilen visar Skoda också sin nya grafiska profil där företagsnamnet ska användas mer än den runda Skoda-symbolen. S:et i namnet har ritats om.



Magnus Fröderberg: Skoda Enyaq är en bättre sossecontainer än Hyundai Ioniq 5.



Skoda Vision S7 visar kommande sjusitsig el-SUV.



Kia EV9 visas upp – en praktisk elbil för familjeliv och terrängkörning.



Skoda Enyaq får snabbare och enklare laddning med Plug & Charge.



Magnus Fröderberg



10. Femte generationen av Lexus RX – tre nya drivlinor.

Publicerat av Anders Nilsson.

2022-08-29.

Får tre nya elektrifierade drivlinor



Nya generationen av Lexus RX får tre nya elektrifierade drivlinor.

Den nya generationen av Lexus RX lanseras nu och kommer med en rad nyheter, däribland tre elektrifierade och nya drivlinor.

Den femdörrars suven [Lexus RX](#) lanserades 1998 och nu är det dags för den femte generationen av modellen att lanseras och kommer med en rad nyheter.

Modellen baseras på en ny plattform som ska förbättra väghållningen, ökad vridstyvhet, samtidigt som den får en bättre viktfordelning. Även totalvikten har minskat med 90 kilo. På så sätt ska körupplevelsen vara ännu bättre än tidigare. Modellen är lika lång som tidigare generation. Dock har hjulbasen förlängts på sex centimeter, samtidigt som spårvidden fram och bak har ökat. Det betyder att känslan att innerutrymmena har ökat.

Nya RX erbjuder tre elektrifierade drivlinor på den svenska marknaden. RH 450h+ är en laddhybrid. Den 2,5-liters fyrcylindriga motorn får hjälp av ett litiumjonbatteri på 18,1 kWh. Den har en elmotor bak, som ger fyrhjulsdrift. Drivlinan genererar 309 hästkrafter (227 kW) och accelerationen 0–100 km/h klaras av på 6,5 sekunder. Räckvidden på ren el beräknas till 6,5 mil.



Prestandahybrid och självladdande hybrid

RH 500 baseras på en ny hybridarkitektur. Bilen har en 2,4-liters turbomotor som är kopplad till en sexväxlad automatlåda. Den har dessutom fyrhjulsdraft då den är utrustad med två elmotorer, en på vardera axeln (DIRECT 4, samma som Lexus RZ 450e har). Totalt genereras 371 hästkrafter (273 kW) och 0–100 km/h går på 6,2 sekunder.

Sist men inte minst erbjuds RX 350h. Det är en 2,5-liters självladdande elhybrid av fjärde generationen. Den har samma förbättring av hybridkomponenterna som på RX 450h+, inklusive en ny hybridtransaxel med kompakt design, lättare vikt och minskade friktionsförluster. Effekten är 250 hästkrafter (184 kW), där 0–100 km/h klaras av på 7,9 sekunder.

Den nya generationen av RX har fått nya säkerhetssystem såsom en förbättrad kollisionsvarnare, och ett nytt proaktivt förarstöd. I interiören finns en 14-tums pekskärm som standard och inkluderar navigationssystem. Bilen har även stöd för mjukvaruuppdateringar via OTA för bilens multimedia- och säkerhetssystem.

I en kommentar till Bytbil uppger Lexus att de första kundleveranserna beräknas ske i månadsskiftet januari/februari nästa år, medan priserna släpps preliminärt i oktober i år.





Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Franska sportbilstillverkaren använder vätgas i framtiden?.



Bytbils bilspion: Chevrolet Corvette E-Ray.



Första generationens sport-Audi – importerades till Sverige 2004.



Torsdagsvideon: Dragrace mellan generationer av Porsche 911 Turbo.



11. Första körningen med Gordon Murrays T.50 på vanliga vägar.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-08-29 KL 13:00

Dario Franchitti tar en sväng med en prototyp.



FILM: <https://youtu.be/Dc8wpDCmupQ>.

Här får vi hänga med Gordon Murray Automotives testförare Dario Franchitti på en liten tur i T.50 på vanliga vägar där den också verkar trivas helt okej. Tyvärr inget snack om upplevelsen men det kommer sen när journalister väl får provköra bilen på riktigt.



Gordon Murray visar upp GMD T.50.

McLaren F1 har återuppstått i uppdaterad version.



Bobby Green



12. Helt förarlösa taxibilar har nu börjat köra i Kina.

PRODUCERAT AV WILLE WILHELMSSON 2022-08-31 KL 19:00.

Baidus självkörande bilar körs nu utan säkerhetschaufför.



FILM: <https://youtu.be/KCg5-EuaphA>.

Den kinesiska staden Chongqing är den första staden i Kina där man godkänt att självkörande taxibilar körs utan säkerhetschaufförer. I inslaget ovan kan ni kolla in hur det ser ut när en förarlös taxibil kör runt på gatorna i staden.

Bilarna som används är utvecklade av den kinesiska techjätten Baidu och ingår i Baidus taxitjänst Apollo Go som vi skrivit om några gånger tidigare. I dagsläget har Baidus förarlösa taxibilar bara tillstånd att köra i ett cirka 30 kvadratkilometer stort område i Chongqing lite lugnare delar. Taxibilarna får tillsvidare även bara trafikera områdets gator mellan 09:30 - 16:30.

Baidu planerar att rulla ut sina förarlösa taxibilar i andra kinesiska städer framöver. Någon gång runt 2030 hoppas man ha sina förarlösa bilar rullande i 100 kinesiska städer.



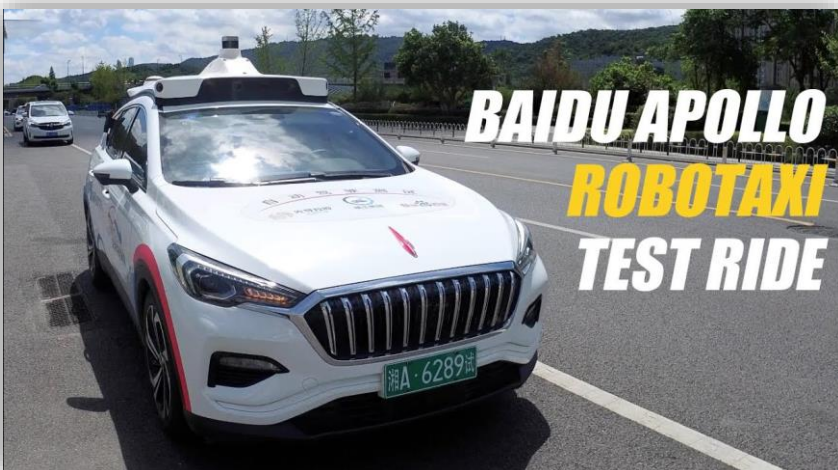
Wille Wilhelmsson



**Baidu avslöjar sin nästa generations robottaxi.
Kommer att köra i Kina.**



**Kolla in videoklipp på Baidus senaste autonoma bil.
Apollo RT6 är i stort sett helt självkörande.**



**Nu rullar självkörande taxi-bilar i Beijing.
Baidu har lanserat taxi-tjänsten Apollo Go i Kinas huvudstad.**

13. Test: Volkswagen ID.5 GTX – onödig bilmodell.

Publicerat av Karl Cajmatz.

28 Augusti, 2022.

Med ID.4 tycks Volkswagen ha skapat svenskarnas nya Volvo V70. För alla som har gått och suktat efter familjetrotjänaren i smärt coupéformat finns nu också ID.5, givetvis i kryddstarkt GTX-utförande. Låt oss lägga i Högsta Växeln och se om den är något att ha!



Volkswagen ID.5 GTX är en onödig bilmodell.

Volkswagen ID.5 GTX (2022)

Motor: Två elmotorer, 95 hästkrafter fram, 204 hästkrafter bak. Systemeffekt: 299 hästkrafter, 460 newtonmeter

Kraftöverföring: 1-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift

Acceleration 0-100 km/h: 6,2 sekunder

Toppfart: 180 km/h

Batteri: 77 kWh

Räckvidd: 509 km

Vikt: 2224 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4582/2108/1637 mm

Pris: från 648 900 SEK (testbil ca 796 900 SEK)



Volkswagen ID.5 kommer inte att vinna några priser för sin design.

Design över nytta, eller en roman från 1869

Volkswagen ID.5 riktar in sig på kunder som prioriterar design över praktikalitet. Eller såna som bara föraktar pragmatism men saknar modet att bara köpa en sportbil.

Segment den tillhör skapades av [BMW med modellen X6](#) – eller kanske [Tesla med Model X](#), om man betraktar drivkällan som avgörande – som av någon anledning blev mer än en tillfällig trend. I princip alla tillverkare erbjuder nu en suvcoupé.

Att så är fallet beror på att folk köper dem, men att *så* är fallet kan inte förklaras med vare sig ett rationellt eller ett irrationellt resonemang. Alltså, såvida man inte på något slags Dostojevskij-vis ser dem båda som två sidor av samma mynt, och anser att meningen med livet är att straffa sig själv.

Med detta vill jag inte egentligen nå in på någon diskussion om litteratur, utan understryka att den som anser en suvcoupé som denna vara vacker eventuellt har betydligt större problem än klimatförändringarna. Klarspråk: jag har sett mördarsniglar som är vackrare än Volkswagen ID.5.

ID.5 är fortfarande mer praktisk än vacker

Givet den otäcka estetiken krävs det inte mycket för att de praktiska bitarna ska överträffa designen, och det gör de lyckligtvis.

Det är förstås korkat att ID.5 inte har något ordentligt bagageutrymme, men den har i alla fall en stor lucka. Lastöppningen är dessutom bred. Därför kan man med enkelhet stoppa in allt som faktiskt ryms där, vilket saker gör bara de inte är höga, breda *och* djupa på samma gång.

Med baksätet fällt kan man till exempel slänga in en cykel utan några som helst problem. Förresten är ju Ikeas paket platta, så vad gnäller jag på?



Innanför den här luckan finns det mer plats än man tror.

Interiören är en minimalistisk, ljus och trevlig plats att vara på. För ljuset kan man tacka testbilens panoramatak, som sträcker sig ända ut till sidorna, men kostar 18 200 kronor extra.

Stolarna gör det enkelt att hitta en bekväm sittställning, och armbågarna har välplacerade stöd på båda sidor om föraren.

Det är när man börjar pilla med diverse funktioner i kupén som ID-karaktären gör sig påmind på ett mindre gynnsamt sätt.

Priset man betalar för en känsla av innovation

Varje gång jag ska hantera Volkswagens nya ratt, med dess innovativa touchreglage, tar jag ett djupt andetag och försöker slå mig fri från mina tidigare erfarenheter. Alla exemplar jag stött på hittills kanske har varit defekta? Eller är det jag som är för konservativ för att fatta hur bra det är med touch?

Trots dessa försök kan jag ändå inte nå någon annan slutsats än att Volkswagens rattreglage bara kan beskrivas som banbrytande på ett sätt: en väg bana som går av, så att alla som åker på den ramlar ned i avgrunden.

Det är skräp. Man måste trycka hårdare än vad som är bekvämt med sidan av tummen (eftersom det inte finns något naturligt motstånd), det är svårt att dosera sina inmatningar om man använder svepningar, och man råkar komma åt om man håller ratten på fel sätt.

I testexemplaret av ID.5 var det faktiskt värre än någonsin tidigare. Knapparna, eller vad man ska kalla dem, knarrade när man tryckte på dem. Ifall min reaktion verkar överdriven, ber jag nu läsaren att skrolla upp en bit för att se vad en sådan här manick kostar.

Den taktila upplevelsen vid användning av den här miniräknaren för 30 spänn är bättre. Jag har en sådan hemma.

Att klimatanläggningen är helt touchbaserad är förstås också fullständigt idiotiskt. Särskilt med tanke på att raden av touchknappar nedanför skärmen, som bland annat tjänstgör som genväg in i klimatanläggningsmenyn, inte är upplyst och således inte fungerar i mörker.



ID.5 GTX har en bekant interiör, som ser modern ut men känns billig.



Tänk om ID.5 vore lika väl upplyst interiört som den är exteriört.

En initiativtagande körassistent

Precis som [på många Audi-modeller gör farthållaren lite som den vill](#). För en exakt beskrivning av vad som händer hänvisar jag till [denna recension av ID.5-syskonet Audi Q4 e-tron](#). Kort och gott får den bilen att spontant accelerera över hastighetsbegränsningen.

Med undantag för den detaljen är farthållaren bra på att anpassa hastigheten till omständigheterna. Bilen saktar automatiskt in en aning inför rondeller och matchar 30-zoner med en perfekt avvägd motorbromsning.

Man önskar bara att det fanns en möjlighet att välja mellan olika nivåer av motorbroms för när man kör utan farthållare. Riktig enpedalskörning är inte möjlig i B-läget.



Många av ID.5 GTX:s bästa egenskaper kommer till följd av dyra tillval.

Testbilen hade head-up-display, vilket ingår i ett teknikpaket för 16 900 kronor, som har en riktigt fiffig funktion. Ovanför det vanliga informationsfältet, finns nämligen ett augmented reality-område, som visar vad farthållaren ser.

Kör man ikapp en bil på motorvägen vet man således när man måste byta fil om man vill köra om i stället för att anpassa hastigheten efter den framförvarande bilen.

Inga bragging rights, men GTX har en förvånande god kurvtagningsförmåga

GTX-utförandet är ID-familjens svar på bensinbilarnas GTI, och därför har ID.5 GTX knappa 300 hästkrafter. Det är för lite för att det ska kittlas i magen, men alla gånger tillräckligt för att man ska känna sig bekväm i alla trafiksituationer.

Något mer förvånande är att kurvtagningsförmågan är genuint bra. GTX är som standard utrustad med [Volkswagens XDS-differential](#), som initialt utvecklades för [Golf GTI](#). Det gör att det yttre hjulparet bibehåller kraft när man svänger hårt, och hjälper bilen att rotera.

Testbilen hade dessutom adaptivt chassi för 14 900, som gör det möjligt för bilen att anpassa sig för hårdare tag utan att behöva vara obekvämt till vardags.

Huruvida det faktiskt är värt att köpa en elektrisk Volkswagen-suv med köregenskaper som man aldrig har användning för på allmän väg är upp till var och en. Vill man bara impa på polarna är det mer värt att satsa på något som accelererar snabbt.

Summan av kardemumman

På det stora hela är Volkswagen ID.5 GTX en hyfsat bra bil. Att betala extra för den opraktiska och extra fula karossformen är dock vansinne. Detsamma gäller egentligen GTX-identiteten, som känns malplacé genom att uppenbara sig allra tydligast vid kurvtagning av det slag man bara får ägna sig åt på bana.

Vidare gör det faktum att många av testbilens trevligaste egenskaper är resultatet av tillval – vilka upplevs som väl dependensiva – att man inte på något sätt kan beskriva bilen som prisvärd.

Jag kan inte komma på en enda anledning till att man skulle välja en Volkswagen ID.5 GTX över [dess ID.4-motsvarighet](#), och har svårt att se varför man skulle göra det när man numera kan få [fyrhjulsdraft utan att köpa en GTX](#). Man kan till och med få det utan att köpa en ID.4; [Skoda Enyaq](#) är ju bättre.

Bygg din egen Volkswagen ID.5 GTX här!



Volkswagen ID.5 GTX är en märklig blandning av egenskaper, till ett mycket högt pris.

Högsta Växelns helhetsintryck av Volkswagen ID.5 GTX

Slutbetyg: 2,5/5

Volkswagen ID.5 GTX är ful, dyr, och lider av samma användarvänlighetsproblem som alla andra ID-bilar. Den är inte totalt opraktisk, men alla gånger mindre praktisk än en ID.4 (helt i onödan). Onödiga är också alla sofistikerade system som möjliggör GTX:ens förträffliga väghållning. Futuristisk, körglad, och alldeles, alldeles onödig, hade Askungen sagt.



Karl Cajmatz

Redaktör på Högsta Vägeln som anser att bilar som enbart är praktiska också är onödiga. Kör således en italiensk kvalitetsbil i form av en Alfa Romeo Giulietta från 1983.

14. Lucid och Nikola bränner pengar snabbt – fyller på med miljarder.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 31/08/2022.

Nya elbilstillverkarna Lucid och Nikola behöver ta in mer pengar. Lucid ska ta in 85 miljarder kronor de närmaste åren genom att ge ut nya aktier. Nikola behöver ta in fyra miljarder kronor genom att sälja aktier på marknaden.



Att starta ett nytt elbilsföretag kostar på. Fråga bara Tesla som brände 90 miljarder kronor innan företaget blev lönsamt. Nu faller Lucid och Nikola på börsen sedan det står klart att de börjar få slut på kontanter. Lucid verkar bränna pengar lika snabbt som nya superelbilen [Lucid Air Sapphire](#) accelererar.

Lucid lämnade igår in en registrering som visar att de kommer ge ut nya aktier till ett värde av 85 miljarder kronor de närmaste tre åren. Lastbilstillverkaren Nikola verkar ha ett ännu större behov av snabba cash och ska ta in fyra miljarder kronor genom att sälja nya aktier på börsen.

Nikola hade endast en halv miljard i kontanter kvar i juni medan Lucid hade 50 miljarder kronor i början av augusti.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.
Nås på maths.nilsson@carup.se.



15. Frankrike vill fixa elbilsleasing för 100 euro per månad.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-08-30 KL 16:00.

Det låter ju inte så dumt.



I Frankrike kan man just nu få upp till 6.000 euro i rabatt om man köper en ny elbil som kostar under 47.000 euro. Men det handlar ju fortfarande om mycket pengar, och under årets första sju månader stod elbilar endast för tolv procent av försäljningen i Frankrike. Nu vill budgetministern Gabriel Attal att man tar fram ett nytt program som ska göra det möjligt för folk att leasa en elbil för bara 100 euro per månad. Regeringen i landet ska vara i full gång med att lista ut hur snabbt man skulle kunna få till något sånt här så det återstår att se om det blir verklighet eller inte. Men för den summan skulle nog väldigt många fler hoppa på elbilståget.



Bobby Green



16. Körde 417 km/h på autobahn – förundersökningen läggs ned.

Publicerad av Wiggo Björck.

2022-08-30, 16:45.

Den tjeckiske miljardären Radim Passer hamnade i blåsväder efter sin 417 km/h-körning på en sträcka av autobahn utanför staden Wittenberg. Nu har förundersökningen mot honom lagts ned.



Den mycket religiöse Radim Passer tackar Gud för den lyckade rekordkörningen på autobahn.

Tyska åklagare i staden Stendal har valt att inte väcka något åtal mot den tjeckiske miljardären Radim Passer, som i januari i år laddade upp [en video där han syns köra 417 km/h på autobahn](#) i sin [Bugatti Chiron](#).

Brottsrubriceringen som övervägdes var vårdslös körning. Det råder nämligen fri fart på den en mil långa långa sträckan som Passer valde att göra sin extrema fartkörning på en tidig söndagsmorgon sommaren 2021.

Som han själv bedyrade till åklagarna var Passer och hans teams förberedelser inför körningen mycket noggranna. Eftersom klockan endast var 4:50 var det mycket lite trafik på sträckan. Miljardären passerade endast 10 bilar längs den milslånga sträckan, varav en var en spanarbil han skickat iväg i förväg.

Därmed valde miljardären den bästa möjliga tiden och förhållandena för sin extremt snabba fortkörning, ska åklagarna ha konstaterat enligt den tyska nyhetsbyrån DPA.

Den mycket religiöse Radim Passer har sedan det blev klart han slipper åtal laddat upp en "epilog" på sin Youtubekanal där han konstaterar att han inte gjort något fel. Förutom ovan nämnda förberedelser ska Passer och hans team även ha bett till Gud innan körningen.

Staden Wittenberg som ligger intill platsen för Passers fartåkning råkar också vara Martin Luthers hemstad. Det var också där som Luther initierade den protestantiska reformationen genom att spika upp sina 95 teser på porten till Wittenbergs slottskyrka.



Ternström: Är det verkligen okej att köra 417 km/h på autobahn?



Video: Körde 417 km/h med Bugatti på autobahn – kan åtalas trots fri fart.



Bugatti Chiron tömmer tanken på nio minuter – och skulle kosta 44.000 att skatta.



Wiggo Björck

17. Koenigsegg – ”Det är bättre att inte ha någon bil alls”.

Publicerat av Marcus Berggren.

29 Augusti, 2022.

Att Christian von Koenigsegg har en skarp hjärna än vad hans bilar har hästkrafter är ingen nyhet. I samband med en genomgång av hans senaste skapelse – nygamla Koenigsegg CC850 – intervjuade vi Christian om och elektrifiering och framtiden.



Christian von Koenigsegg framför CC850, hans senaste skapelse.

Toppen av (bil)världen

”Folk klättrar uppför Mount Everest trots att det inte är bekvämt och mysigt och risken för att man dör är överhängande.” förklarar Christian von Koenigsegg. Vi befinner oss på artonde hålet på golfbanan Pebble Beach i sällskap av totalt elva Koenigsegg-bilar.

Christian har precis förklarat hur den revolutionerande växellådan, [en pjäs som är både automatisk och manuell, i Koenigsegg CC850 fungerar](#). Vi förundras över var drivet och idéerna kommer ifrån.

”Det är en process. Om vi gör så här, då kan vi göra så här”. Växellådan i CC850 är en vidareutveckling av den som man finner i Jesko, kallad LST.

LST står för Light Speed Transmission och använder sig av sju separata kopplingar i syfte att minimera växlingstiden.



På plats fanns det totalt elva Koenigsegg-bilar.

I CC850 får man i stället 9 kopplingar och möjlighet att köra bilen som en 6-växlad manuell eller en 9-stegad automatlåda.

Christian är uppenbart exalterad över den nya bilen – den exakta bilen på plats i Monterey är hans 50-års present till sig själv – ”det vore kul att göra en hommage till CC8S som har en manuell växellåda”.

Sagt och gjort. Christian vill att saker och ting ska vara krångliga och att det ska finnas massa utmaningar. Det är ett tänkt som genomsyrar organisationen i det stora hela.

Full fart mot framtiden

När vi styr samtalet mot framtiden förklarar Christian att ”vi måste ta med oss något nytt till marknaden som gör att en sportbilskund blir intresserad” eftersom snabba elektriska hyperbilar redan finns i form av exempelvis [Pininfarina Battista](#).

Koenigsegg har redan gett sig in i den elektrifierade bilismens värld med Gemera. De har utvecklat egna elmotorer, inverters, och batterier.

”Det börjar bli galet att ha teknologin bara för oss själva” fortsätter han. Märket har som målsättning att sälja teknologi av olika slag för att skapa mer volym.

En hyperbil må vara en fantastisk plattform för att visa upp revolutionerande ingenjörskonst men det är knappast ett effektivt sätt att få ut saker och ting till den stora massan, något som till viss del ligger till grund för många av Koenigseggs innovationer.

Det svåra är emellertid inte att övertala nuvarande kunder utan det är att övertala nya. Koenigsegg-familjen är inte särskilt stor och Christian och Halldora, Christians fru, har en väldigt intim relation med sina kunder.

”Vi måste kunna utnyttja elsystem för att göra något helt annat än bara en vanlig sportbil i termer av aerodynamik och på något sätt måste bilen vara lätt för att en sportbil ska väga lite” vilket är ett sätt att få in nya kunder.



Vi var på plats i Monterey för att bevaka Monterey Car Week.

Elbilar är ett måste

När det kommer till dagens elektrifieringstrend är Christian minst sagt balanserat "Första uppfattningen [av att elbilar var skräp] var obalanserad, den här uppfattningen [av att alla måste vara elektriska] är obalanserad, det bästa är någonting mitt emellan".

Med det sagt kommer Koenigsegg säkerligen att göra en elbil men då är det en fråga om att göra något helt nytt och radikalt som verkligen tar vara på de paketeringsmöjligheter som elbilar möjliggör.

"Det är ju bättre att inte ha någon bil alls" om man ska göra det som är bäst för miljön menar Christian. Tillverkningar av elbilar använder sig som bekant av betydligt fler resurser.

En balansgång av rang

Koenigsegg tampas med den knepiga balansgången mellan exklusivitet och ett behov av att faktiskt tjäna pengar – den enorma efterfrågan på CC850 gjorde att Koenigsegg [häromdagen gick ut med att de ökar produktionen från 50 till 70 bilar.](#)

"Ju färre bilar per upplaga, desto fler bilar måste utvecklas" förklarar Christian.

Med det sagt är alla Koenigsegg-bilar slutsålda fyra år framöver och det har inte funnits en enda inställd beställning.

Att märkets kunder inte är konjunkturkänsliga lär knappast komma som en överraskning.

Det räcker med att kasta ett getöga på segmentet i sin helhet – [16-cylindriga Bugatti Mistral](#), som rent objektivt saknar samma nivå av innovation som exempelvis Koenigsegg CC850 var begränsad till 99 enheter och alla var slutsålda till innan bilen visades upp för allmänheten till ett högre pris än den svenska hyperbilen.



Utseendet kombinerar nytt med gammalt.

Samma mentalitet, annat tillvägagångssätt

"Vi vill fortsätta att vråla och spruta eld utan att förstöra miljön" avslutar Christian med. En röd tråd i Koenigseggs modellutbud är användningen av förnyelsebara bränslen, mer specifikt etanol.

Den miljöpåverkan en bil i hyperbilssegmentet har är otroligt liten, mycket tack vare att de rullar så otroligt lite jämfört med en bruksbil.

"Det är lite som att springa ett maraton" förklarar Christian. Man ger sig inte ut direkt och kutar 42 195 meter utan man övar och övar.

Det samma gäller fordonsindustrin och inte minst en sådan liten spelare som Koenigsegg de facto är.

Den svenska stoltheten

Med siktet inställt på vägen framåt och en fot i historieböckerna och en i framtiden ser Koenigseggs resa framöver minst sagt lovande ut.

Det blir en fråga om att ta hänsyn till vad kunderna efterfrågar samtidigt som märket ska förbli relevant med den rådande utvecklingen.

Med Christian von Koenigsegg som "springer dit han behövs" finns onekligen förutsättningarna på plats för att båda vråla och spruta ut eld samtidigt som miljön tas i beaktande.

Hyperbilsarenan är lika tuff som Colosseum var 200-talet före Kristus men med Koenigsegg med i matchen kan vi som svenskar vara både lugna och stolta.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

18. Moskvas rikaste skakar galler efter lyxbilträff.

Publicerat av Marcus Berggren.

30 Augusti, 2022.

I Moskva, Rysslands huvudstad, har några av stadens rikaste tvingats skaka galler efter att ha anordnat en bilträff för de som är "rika och framgångsrika".



Alexei Khitrov (till vänster) sittandes på sin McLaren 720S är en av anordnare av träffen.

Upp till 170 bilar

På plats på Moskvas gator var det närmare 170 bilar av det dyrare slaget som hade samlats i syfte att erbjuda en lämplig mingelatmosfär för stadens elit.

Evenemanget anordnades av den 28-åriga kryptomiljonären Alexei Khitrov och syftet var att visa upp dyra västerländska bilar.

I Putins Ryssland har det sedan landet invasion av Ukraina den 24 februari varit förbjudet med allmänna evenemang såvida de inte är anordnade av Kreml själva.

Folk gripna, bilar beslagtagna

Många ryska miljonärer blev gripna och deras bilar beslagtagna av den ryska polisen. De ska få skaka galler i upp till 15 dagar.

Vladimir Putin har flertalet gånger uttryckt avsky för de tillhörande den ryska eliten som visar upp deras rikedomar.



Så här går det om man vill rasta sin västerländska bil i Moskva i krigstider.

Det som anses vara olämpligt i sammanhanget är det faktum att Rysslands ekonomi stört dyker och mängder av ryska soldater dör i kriget i Ukraina.

En rysk senator, Mikhail Dzhabarov krävde att ägarna av bilarna skulle straffas för att de stoltserar med västerländska bilar.

Enligt senatoren hade ägarna varit usla på att kriga men att skicka dem till kriget hade sett till att "de hade fått tillbaka vettet".

Västerländska kärror

Några av bilarna som var med var Bentley Continental GT, BMW M4, Corvette C7, Corvette C8, McLaren 720S, Lamborghini Huracán, Lamborghini Urus, samt amerikanska muskelbilar av olika slag.

Bilarna hade klistermärken på sig där det stod "rika och framgångsrika".

Trots föraktet gentemot västerländska bilar rattar den ryska polisen BMW 5-serie av generation G30.

Frågan är hur mottagandet hade varit om man dykt upp i något som en Aurus Senat, den ryska motsvarigheten till en Rolls-Royce Phantom.

Eller för den delen en Lada Niva Classic, den ryska motsatsen till en Rolls-Royce Cullinan.

Dyrt som snus

Det sägs att biljetterna till bilträffen kostade uppåt 50 000 kronor vilket inkluderade frukost och en efterfest.

Evenemanget har emellertid inte genomföras innan polisen infann sig. Huruvida det finns någon ångerrätt låter vi förbli osagt.



Marcus Berggren

19. Hamiltons ilska mot teamet efter missen i Nederländerna.

PUBLICERAD AV ANNA ANDERSSON.

2022-09-04.

Lewis Hamilton hade chansen att ta årets första seger men teamet valde fel däck. – Jag fattar inte att ni blåste mig på det sättet, ropade en vansinnig Hamilton.



Max Verstappen.

FILM: <https://youtu.be/GcLP69XOaQk>.

Mercedes valde att starta på mediumdäcken och såg till att ge Lewis Hamilton en riktigt bra möjlighet att ta årets första seger.

Han hade gjort ett depåstopp mindre än Max Verstappen, Red Bull, när Valtteri Bottas tvingades parkera sin Alfa Romeo sedan motorn gett upp. Säkerhetsbilen kom ut på banan och gav Lewis Hamilton en gratischans.

Han tog ledningen när Max Verstappen gick i depå, men när George Russell också valde att gå i depå och ta mjuka däck hade Lewis Hamilton inte en chans i omstarten.

Han låg kvar på sina gamla mediumdäck, ungefär på samma sätt som Abu Dhabi 2021. Samtidigt hade Verstappen tagit nya mjuka däck och gled om britten.

– Det var den största jäkla missen, ropade Hamilton över radion.

Seger för Max Verstappen i Nederländerna

Men det var inte över, utan även Mercedeskollegan George Russell hade mjukare däck än Hamilton och gick förbi upp på plats två.

Då tappade den sjufaldige mästaren humöret.

– Jag fattar inte att ni blåste mig där. Jag är så jävla förbannad, ropar han till stallet över radion.

Hamilton hade ingenting att sätta emot med sina hårdare däck utan tvingades även släppa förbi Charles Leclerc. På ett par varv gick han från att leda racet – till att sluta fyra.

Max Verstappen vann Nederländernas GP och utökade ledningen i mästerskapet.

– Vi valde att gå i depå för att ta det mjuka däcket och när även George gick in i depå var vi tvåa inför omstarten, säger en mycket glad Max Verstappen.

– Jag fick en riktigt bra start och möjlighet i samband med omstarten.

George Russell, Mercedes, slutade tvåa och Charles Leclerc, Ferrari, trea. Därmed är Leclerc tvåa i mästerskapet, men Verstappen har en ledning på mer än 100 poäng.

– Gapet är enormt stort så jag får ta det vecka för vecka, sedan får vi se, säger Ferrariföraren.

Nästa deltävling avgörs i Italien om en vecka.

SLUT