



Tatra T700 1996–98.

1. Volkswagen ID.4 GTX och ID.5 GTX har fyrhjulsdraft och 299 hästar.
2. Udda samarbete för att bygga lyxiga elbilsplattformar.
3. Lång räckvidd viktigt för att locka bensinbilar.
4. Porsche bygger egen batterifabrik för prestandabatterier.
5. Toyota köper teknik för självkörande bilar från Lyft.
6. Storbritannien tillåter självkörande bilar på motorväg.
7. Kenguru är en elbil för rullstolsburna.
8. Rolls-Royce bygger Phantom tillsammans med Hermès.
9. Tysk elbil med 2300 hk.
10. Här är supersportbilen med vätgasteknik.
11. Mercedes elbil kör om Tesla.
12. Följ med Peter Rawlison på ett besök i Lucids fabrik.
13. Volvo och Daimler startar nytt samarbete kring vätgas.
14. Danska Everfuel vill bygga 15 vätgasmackar i Sverige.
15. Nya Mini fyller 20 år!
16. BMW:s okända specialare heter Diana.
17. Moto Guzzi 100 år.
18. Audi återvänder till Le Mans 2023.
19. Portugals GP 2021.



1. Volkswagen ID.4 GTX och ID.5 GTX – fyrhjulsdraft och 299 hästar.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-04-28, 17:22, uppdaterad 2021-04-28, 22:27.

Vi har vetat att den skulle komma, men inte hur den kommer att bli. Det här är fyrhjulsdrivna Volkswagen ID.4 GTX.



Volkswagen ID.4 GTX har mycket gemensamt med [Audi Q4 50 e-tron](#). De använder samma bottenplatta och elmotorer som ger 299 hästkrafter, men ID.4 GTX blir några centimeter längre.

En annan likhet med Audi Q4 e-tron är att ID.4 även kommer som coupésuv. Det sker under namnet Volkswagen ID.5 och med suffixet GTX för den fyrhjulsdrivna versionen.



Coupéversionen Volkswagen ID.5 kommer snart.



ID.4 GTX spinner vidare på Volkswagens GT-tradition som började med Golf GTI i slutet av 1970-talet. I likhet med GTI och GTD är rött signaturfärg för GTX-bilarna.

Om vi jämför med senaste versionen av Golf GTI hittar vi även i ID.4 GTX små diamantformade dimljus i den nedre delen av fronten. Även baktill särskiljer sig GTX med en annorlunda ljussignatur än de bakhjulsdrivna ID.4-versionerna – bromsljusen på GTX är X-formade.

Det finns också GTX-skyltar lite här och där på bilen. Givetvis ingår sportstolar med GTX-logga, men tyvärr inte med samma snygga rutmönster som GTI har.

Den som vill öka på sportigheten kan köpa ett sportpaket som sänker bilen 15 mm.

De två elmotorerna ger tillsammans 299 hästkrafter, vilket räcker till för att slunga iväg bilen från 0-100 km/h på 5,2 sekunder. Det kan jämföras med 6,2 sekunder för konkurrenten Hyundai Ioniq 5.

Räckvidden är upp till 480 km och dragvikten är 1.200 kg.

Det svenska priset är 565.900 kronor inklusive moms. Bilen har dessutom rätt till klimatbonus på 70.000 kronor.

[Audi Q4 e-tron och Q4 Sportback e-tron officiella](#)

[Så står sig Audi Q4 e-tron mot konkurrenterna](#)

[Officiell: Här är nya Hyundai Ioniq 5 – slår VW ID.4 på de flesta punkter](#)



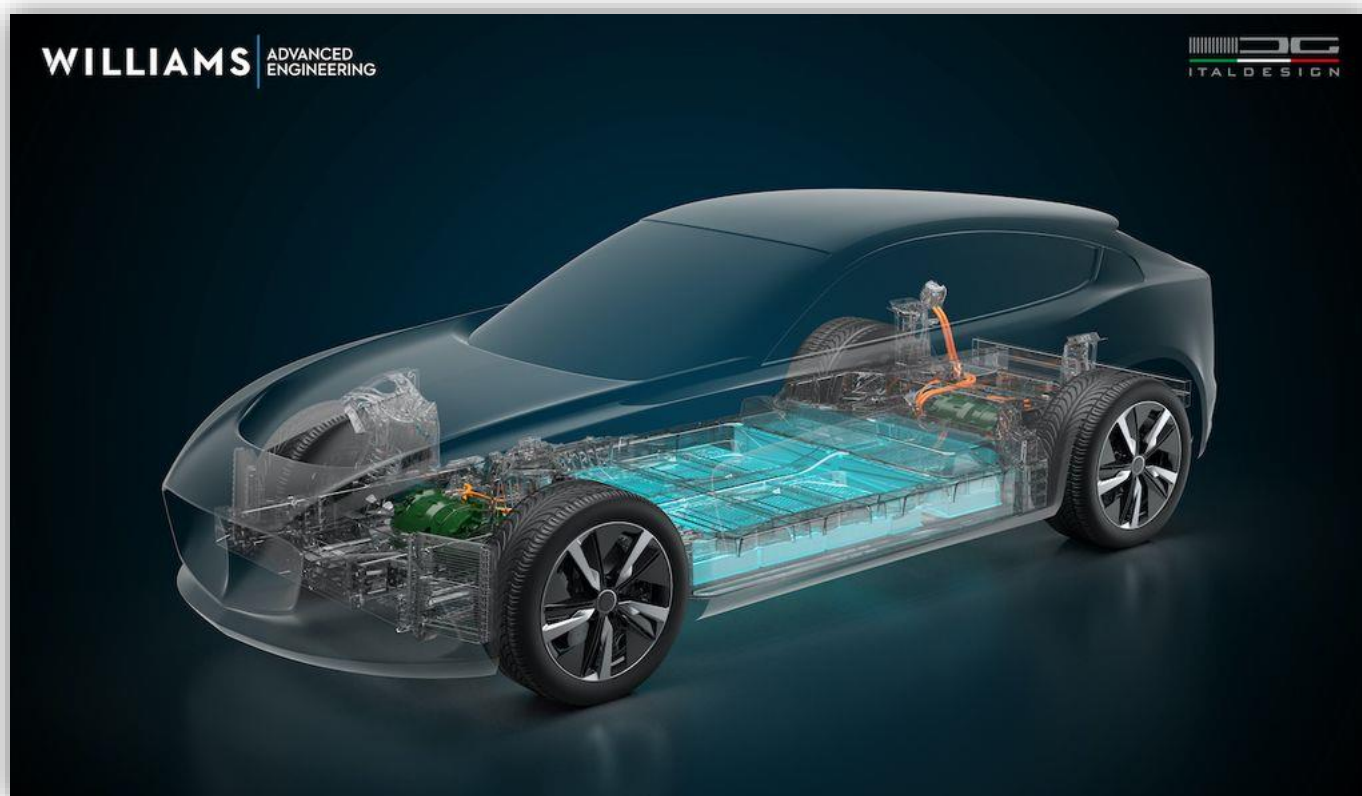
Magnus Fröderberg



2. Udda samarbetet: För att bygga lyxiga elbilsplattformar.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-04-28, 17:03.

Willams och Italdesign har inlett ett samarbete –ska bygga lyxiga elbilsplattformar med över 100 mils räckvidd.



En av effekterna av den elektrifiering av bilindustrin som pågår nu är att det breddat marknaden så till vida att fler tillverkare fått chansen att vara med och leka med stora gamla drakarna.

Det har också lett till en del gränsöverskridande samarbeten med, Volkswagen har exempelvis sin elbilsplattform MEB öppen för andra tillverkare använda, [något exempelvis Ford har gjort](#).

Snart finns det också ytterligare elbilsplattformar att köpa in sig på, från den något oväntade alliansen [Williams Advanced Engineering och designhuset Italdesign](#).

Dessa två företag gå nämligen ihop och ska utveckla lyxiga elbilsplattformar. Uppsidan med det är att biltillverkare snabbt, så snabbt som 30 – 36 månader, kan ha färdig produkt på gatan. En vanlig utvecklingscykel brukar ligga på omkring 48 månader.

Den första prototypen man visar upp i samband med offentliggörandet heter EVX – och den lovar stort. Suvar, sedaner och GT-vagnar ska kunna byggas på EVX-plattformen och axelavståndet kan justeras mellan 2.900 millimeter och 3.100 millimeter. Både bak- och fihjulsdrift är möjligt.

EVX-plattformen kan husera batteripaket på mellan 104 och 160 kWh, och det ska vara möjligt att kräma ur 100 mils räckvidd ur bilarna.



Alla möjliga karosser på EVX-plattformen.

Det är Williams som kommer tillhandahålla de rullande chassit, medan Italdesign (såklart) ska stå för design, men också för elektronik, säkerhetssystem och montering.

Man kommer ha en maximal produktionskapacitet på 10.000 bilar per år, och den minsta beställningen en tillverkare kan lägga är 500 bilar.

Williams Advanced Engineering och Italdesign siktar med denna satsning in sig på det lyxigare segmenten, med en prislapp norr om 100.000 euro.



Klart: Ford får en "snabbstart" för nya elbilar – tack vare Volkswagen



Officiell: Här är nya Hyundai Ioniq 5 – slår VW ID.4 på de flesta punkter



Patrik Lundin

3. Tesla: Lång räckvidd viktigt för att locka bensinbilar.

Publicerad 2021-04-29 kl 6:12.

TEXT Erik Söderholm.

Räckvidden i Model S har förlängts med över 30 procent de senaste åren.



Tesla har nyligen skruvat upp den officiella räckviddssiffran för [flera versioner av Model 3](#), och även när de större [Model S och Model X uppdateras](#) får de längre räckvidd än tidigare.

Den senaste uppskattningen är att den dyraste versionen Model S Plaid+ kommer få en räckviddssiffra på nästan 84 mil, men det är alltså än så länge en teknisk uppskattning och inget som är verifierat i någon körcykel.

Att förlänga räckvidden med uppdateringar av både bilens mjukvara och drivlinans hårdvara är en av företagets viktigaste uppgifter, skrev Tesla nyligen i [årets första kvartalsrapport](#).

Även om många bilägare sällan behöver bilens maximala räckvidd till vardags är en lång räckvidd fortfarande ett viktigt försäljningsargument, särskilt för bilar som kommer från en bil med förbränningsmotor.

”Räckvidden i våra bilar har ökat betydligt över tid och kommer fortsätta öka tack vare förbättringar i cellkemi, celldesign, batteripaketets arkitektur, effektiviteten i drivlinan, nya system för att reglera temperaturen och designen på bilens plattform”, skriver Tesla i rapporten.

När Tesla Model S lanserades hade den ett 85 kWh-batteri med en räckvidd på motsvarande 42,6 mil enligt den amerikanska EPA-körcykeln. Första versionen med 100 kWh-batteri kom några år senare och hade då en räckvidd på 50,7 mil.

I dag beräknas Model S Long Range med 19-tumsfälgar klara upp till 66,3 mil på en laddning, en förbättring med 30 procent sedan de första Model S-bilarna med 100 kWh-batteri dök upp.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Tesla Model 3 får längre räckvidd – klarar över 60 mil](#)

[Detta gäller för köpare som redan beställt en bil.](#)



[Tesla Model S och Model X uppdateras – här är alla nyheter](#)

[Högre tekniknivå, längre räckvidd och snabbare acceleration.](#)



4. Porsche bygger egen batterifabrik för prestandabatterier.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-04-26 kl 16:27.

Prestandabilar behöver prestandabatterier, menar Porsche och bygger sina egna med ny batteriteknik.



Porsches vd Oliver Blume säger i en intervju med Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung att man planerar att bygga en batterifabrik på tysk mark

– Batterier är en nyckelprodukt för tyska bilindustrin, och vi måste ha produktion på hemmaplan.

Flera europeiska biltillverkare är i dagsläget beroende av batteritillverkning i Kina eller Sydkorea. Man söker därför efter andra lösningar, som ligger närmare hemmamarknaden. [Volkswagen har lagt en order hos svenska Northvolt på 120 miljarder kronor](#), till exempel.

Men Porsche tar alltså saken i egna händer.

Det kommer att finnas en efterfrågan på högpresterande battericeller, och det är en Porschedomän. På samma sätt som vi tillverkar förbränningsmotorer med hög prestanda, vill vi nu ligga i framkant när det kommer till prestandabatterier, säger Oliver Blume.

I mars i år berättade Porsche att man utvecklar battericeller med silikonanoder, en lösning som gör att batteriet tål en högre arbetstemperatur än batterier med en grafitanod som är vanligt i dagens batterier.

I ett pressmeddelande skriver man att batterier med silikonanoder fungerar utan problem även i temperaturer uppåt 75 grader, medan dagens batterier trivs bäst i en temperatur på omkring 25-30 grader.



5. Toyota köper teknik för självkörande bilar från Lyft.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-04-28, 11:28.

Det har gått trögt för Toyotas egen utveckling av autonoma fordon. Nu köper de teknik från amerikanska Lyft för att vinna tid.



Toyotas egna självkörande bilar har inte kommit så långt.

Att utveckla autonoma fordon har visat sig svårare än vad biltillverkarna först trodde. Den som först kommer ut med helt självkörande bilar kan tjäna stora pengar.

Toyota vinner tid genom att köpa teknik till självkörande bilar från företaget Lyft för 4,6 miljarder kronor. Affären görs av Toyotas dotterbolag Woven Planet Holdings, [uppper The Verge](#).

I affären ingår 300 personer från Lyft data som Lyft samlat på sig från de bilar som företaget hyr ut i USA. Amerikanska Lyft verkar bland annat inom samåkningstaxi.

Lyft lanserade sin enhet för självkörande bilar 2017. Målet var att majoriteten av taxiresorna 2021 skulle ske med autonoma fordon (nivå 5). Satsningen har inte nått tillräcklig framgång och divisionen läggs nu ner när Toyota köper tekniken, personalen och all data.



[Självkörande bilar retar upp andra förare och ökar olycksrisken: "De kör som robotar"](#)



[Ny rapport: Självkörande bilar kan skapa trafik kaos dygnet runt](#)



[Teslas Autopilot är bra – men inte 100 procent säker](#)



Magnus Fröderberg



6. Europeiska landet tillåter självkörande bilar på motorväg – först i världen.

Anders Nilsson 2021-04-28.

Kan finnas på vägarna senare i år.



Nu har det första landet i världen tillåtit självkörande bilar på motorvägen. Dock finns det varnande röster som menar att det kan leda till olyckor.

Självkörande bilar, eller ja, jakten på att tillverka självkörande bilar är verkligen på tapeten just nu. [Tesla](#) har lanserat en [mjukvara som gör att bilarna kan köra](#). Även [Honda](#) ligger [långt fram med tekniken](#), dessutom lanserade Sony ett [självkörande koncept som de senare stoppade](#) eftersom det enbart var en testbedd.

Nu har Storbritannien som första landet i världen meddelat att de kommer tillåta självkörande bilar på motorvägen. Dock får bilen köra helt själv i max i 60 km/h och kan tillåtas få köra så tidigt som senare i år, skriver [Automotive News Europe](#).

Transportdepartementet sade att de jobbar på att uppdatera sin policy för att självkörande fordon och system ska kunna användas på ett säkert sätt. Till en början ska mindre avancerade system, motsvarande självkörande system på nivå två tillåtas berättar [BBC](#). Den brittiska regeringen vill ligga i framkant när det kommer till autonom körteknik och departementet uppskattar att runt 40 procent av Storbritanniens nya bilar år 2035 kommer ha teknik som gör de är självkörande, och det ska även skapa 37 000 nya jobb.

Den brittiska fordonsindustrin har välkomnat beslutet, men försäkringsbolagen i landet har varnat att beslutet kan slå tillbaka, om inte bitillverkarna och tillsynsmyndigheterna förklarar vilka begränsningar dagens teknik har.

De menar att britterna kan bli lurade att tro att "automatiserat" eller "självkörande" innebär att bilarna faktiskt är självkörande utan att föraren behöver uppmärksamma vad som händer på vägen, vilket i sin tur kan orsaka olyckor och raseri mot tekniken. Just missförstånd har lett till att tillsynsmyndigheter i USA har granskat cirka 20 krascher som involverar Teslas förarhjälpmedel, exempelvis Autopilot-systemet.

LÄS ÄVEN: [Planen: Förbjud försäljningen av nya diesel- och bensinbilar 2030](#)

Relaterade artiklar:



[Google lägger ner sin självkörande bil](#)



[Självkörande bilar känsliga för attacker](#)



[Tas av polis - mitt under akten i självkörande BMW](#)



[Kalifornien stoppar Ubers självkörande Volvo XC90](#)



7. Kenguru är en elbil för rullstolsburna.

AV WILLE WILHELMSSON.

2021-04-28 KL 19:20.

Liten elbil för en person.

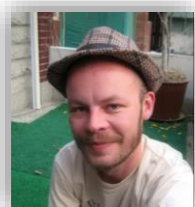


FILM: <https://youtu.be/ry89HBh70C0?t=117>

Här kan ni kolla in den några år gamla elbilen Kenguru som är speciellt framtagen för att passa rullstolsburna bilister.

Bilen har bara plats för en chaufför. Gas- och broms-pedaler är utbytta mot reglage som sitter på bilens styre och det finns även en anordning som ser till att bilen inte kan starta innan rullstolen är fastlåst i bilen. Den lilla elbilen har en topphastighet på cirka 45 km/h och en räckvidd på mellan 70 till 100 kilometer.

En Kenguru kostar cirka 25.000 dollar, motsvarande lite över 200.000 svenska kronor. Här nedan kan ni kolla in ett lite äldre klipp där Translogic kollar in Kenguru.



Wille Wilhelmsson



8. Rolls-Royce bygger Phantom tillsammans med Hermès.

AV ROGER ÅBERG 2021-04-28 KL 12:40.

Åt Yusaku Maezawa.



FILM: <https://youtu.be/10P6zmlfZ0o>

Vi har skrivit om Yusaku Maezawa då han ska bli den första turisten på månen. Mannen har riktigt, riktigt gott om pengar och då ska man så klart åka härligt. Rolls-Royce fick uppdraget att skapa Yusakus bil och till hjälp tog de franska modehuset Hermès. Resultatet kallar man för Phantom Oribe. Oribe är också namnet på ett speciellt porslin som Yusaku är förtjust i.

Målet med bilen var att skapa en känsla av privatjet fast på backen och det verkar vara helt ok där i baksätet. Den gröna färgen har man jobbat hårt på att hitta och resultatet ska Rolls faktiskt dela med sig av, Yusaku vill nämligen måla just sitt privata jetplan i samma färg så att bil och jet matchar. Rimligt.

Prislappen är hemlig, men jag gubbgissar på att det inte var gratis.







[Japan blir förste turisten som åker till månen](#)
[Kommer även att ta med sig lite konstnärer dit](#)



[Yahoo Japan köper majoriteten av japanska ehandlaren Zozo](#)
[Grundaren drar till månen för pengarna?](#)



[Japansk miljardär letar efter folk som vill hänga med till månen](#)
[Du kanske kan åka dit med SpaceX 2023](#)

BILSPORT**9. Tysk elbil med 2.300 hk.**

Publicerad: 2021-04-30 11:48. Text: Björn Magnusson

Nä. den finns inte på riktigt. Än, i alla fall. Men tyska Elektron Motors hävdar att deras kommande skapelse Quasar, ska stoltsera med fyra elmotorer med en sammanlagd effekt på smått galna 2.300 hästkrafter.



Än så länge finns endast designskisser att kika på. Och frågan är väl om de kommer att ro i land sitt projekt. Men på papperet ser det i alla fall härligt extremt ut. Vad sägs om en körklar vikt på (för en elbil) låga 1.500 kilo? Och en toppfart på 450 km/h. Eller 0-100 på 1,65 sekunder.

MOTORNYTT

Designen känns ganska inspirerad av Koenigsegg Jesko. Döm själv efter en kik på bilderna nedan!

Elektron Motors planerar att bygga 99 exemplar av Quasar och de första ska vara på rull redan 2023.



LIKA. Koenigsegg Jesko.



SOM BÄR. Electron Motors Quasar.



Björn Magnusson



10. Här är supersportbilen med vätgasteknik.

Anders Nilsson.

2021-04-29.

Ska generera 1 100 hästkrafter.



Ett brittiskt företag ska utveckla en supersportbil med vätgasbränslecellsteknik och ska generera 1 100 hästkrafter.

För en tid sedan berättade vi om konceptet Hyperion som [körde runt med sin vätgasdrivna bil på gatorna](#) i Las Vegas och såg riktigt bra ut.

Nu ska ett brittisk företag som heter Viritech bygga en vätgasdriven bil som ska utveckla 1 100 hästkrafter. Modellen heter Apricale. Ett begränsat antal med bilar ska byggas och varje bil kommer kosta cirka 1,5 miljoner pund. Bilarna kommer främst att användas av Viritech för att visa upp fördelarna med vätgas jämfört med elektriska drivlinor, rapporterar Autocar.

För att försöka komma runt en för hög vikt, används grafenförstärkta tryckkärl för vätet, vilket betyder att lagringstankarna är en del av chassits struktur för att minska både vikten och kostnad. Och som sagt, över 1 000 hästar, är mer än tillräckligt för att överträffa de flesta bilarna med förbränningsmotorer. Men samtidigt är det inte i närheten av konceptet Elektron Motors [som utvecklar över 2 000 hästkrafter](#).

Viritechs grundare och vd, Matt Faulks menar att det finns ett antal problem med elektroniska drivlinor.

– Du stöter på två problem när du använder batterier. Ju mer enerilagring du behöver, desto tyngre blir bilen. För det andra är den fortsatta användningen av stora mängder råvaror som krävs för att bygga stora batterier, som potentiellt är återvinningsbara, men idag så kämpar vi med att få tillbaka litiumet på ett sätt som det kan användas igen.

Viritech har inte sagt när Apricale kan vara redo för en lansering på marknaden, men företaget avser att erbjuda sin vätgasbränslecellsteknik till företag som vill använda den i personbilar, lastbilar och till och med flygplan.

Vi får med andra ord se vad hela projektet utvecklat sig till.

LÄS MER: [Toyota: Vätgas är här för att stanna](#)

LÄS ÄVEN: [Ineos Grenadier – med vätgasteknik från Hyundai](#)

Relaterade artiklar:



[Värstingbilen drivs av vätgas – testas för första gången](#)



[Nya supersportbilen Hyperion XP-1 drivs på vätgas](#)



[Ineos Grenadier – med vätgasteknik från Hyundai](#)



[Jättekoncernen satsar på vätgashybrider](#)

11. 30 mil på 20 minuter: Mercedes elbil kör om Tesla – Polestar näst sist.

Publicerad 2021-04-29 9:17. TEXT Erik Söderholm.

Snabb laddning, låg förbrukning och stort batteri är det gyllene receptet på en elbil som passar bra på långfärd. Mercedes EQS står som klar segrare.



Det är många som stirrar sig blinda på räckviddssiffran i nya elbilar. Även om den är intressant avslöjar den inte alltid hela sanningen om hur bilen presterar på långfärd – då är laddningen och förbrukningen minst lika viktiga.

För andra gången har konsultfirman P3 Automotive publicerat en [jämförelse av flera elbilsmodeller](#) och tittat närmare på förhållandet mellan räckvidd, snabbbladdning och effektivitet.

I förra upplagan stod Porsche Taycan som vinnare. Även i år vinner en elbil från Stuttgart, men nu är det Mercedes som står som segrare med [nya modellen EQS](#). Tesla Model 3 Long Range kommer på andra plats och Volkswagen ID 3 med stora 77 kWh-batteriet på tredje plats.

Jämförelsen är indexbaserad och den elbil som klarar att ladda el för 30 mils körning på 20 minuter får index 1. Mercedes EQS ligger alltså bäst till men når ändå inte riktigt målet: den får index 0,88.

Mercedes EQS ligger alltså bäst till men når ändå inte riktigt målet

Bilar som får index 0,5 eller sämre beskrivs som dåligt utformade för längre körningar. Dit hör till exempel Volvo XC40 Recharge på grund av den höga förbrukningen och Renault Zoe på grund av den långsamma laddningen.



Volkswagen ID 3 beskrivs som snål men har för långsam laddning för att vinna jämförelsen.

Jämn laddkurva viktigt

Siffrorna för elbilarnas förbrukning på motorväg kommer från tyska organisationen [ADAC:s så kallade Ecotest](#). Där visar det sig att Volkswagen ID 3 faktiskt är snålast av alla elbilar – till och med snålare än annars så effektiva Tesla Model 3. Klart törstigast är Tesla Model X, Audi e-tron och Porsche Taycan.

Siffran för den genomsnittliga laddeffekten har P3 Automotive fått fram i egna tester. Bilarna laddas från 10 till 80 procent.



Audi e-tron är törstig och relativt ineffektiv men ligger ändå ganska bra till tack vare en imponerande jämn laddkurva.



Polestar 2 kommer näst sist i jämförelsen.

Jämförelsen visar att det inte bara är maximal laddeffekt som spelar roll. Hur laddkurvan ser ut är minst lika intressant. Tesla Model 3 kan visserligen ladda med upp till 250 kW, men bara under en kort period – sedan dyker laddkurvan brant.

Audi e-tron kan visserligen "bara" ladda med 150 kW men där stannar laddkurvan på den effektsiffran under nästan hela laddsessionen vilket är ovanligt bland elbilar.

Polestar näst sist

Att Mercedes EQS vinner beror på att den har stort batteripaket (108 kWh), låg förbrukning på motorväg tack vare bilens aerodynamik och snabb laddning.

Trots att EQS inte har stöd för 800-voltsladdning som Porsche Taycan kan Mercedes elbil ladda med upp till 200 kW, och med en snitteffekt på 164 kW.

Tesla Model S kommer på femte plats i undersökningen och lyckas bara med liten marginal slå den betydligt törstigare Audi e-tron. Volkswagen ID 4 ligger betydligt sämre till och det gör även Polestar 2 Long Range som får ett index på bara 0,54. Den är därmed nära att klassas som olämplig på långfärd.

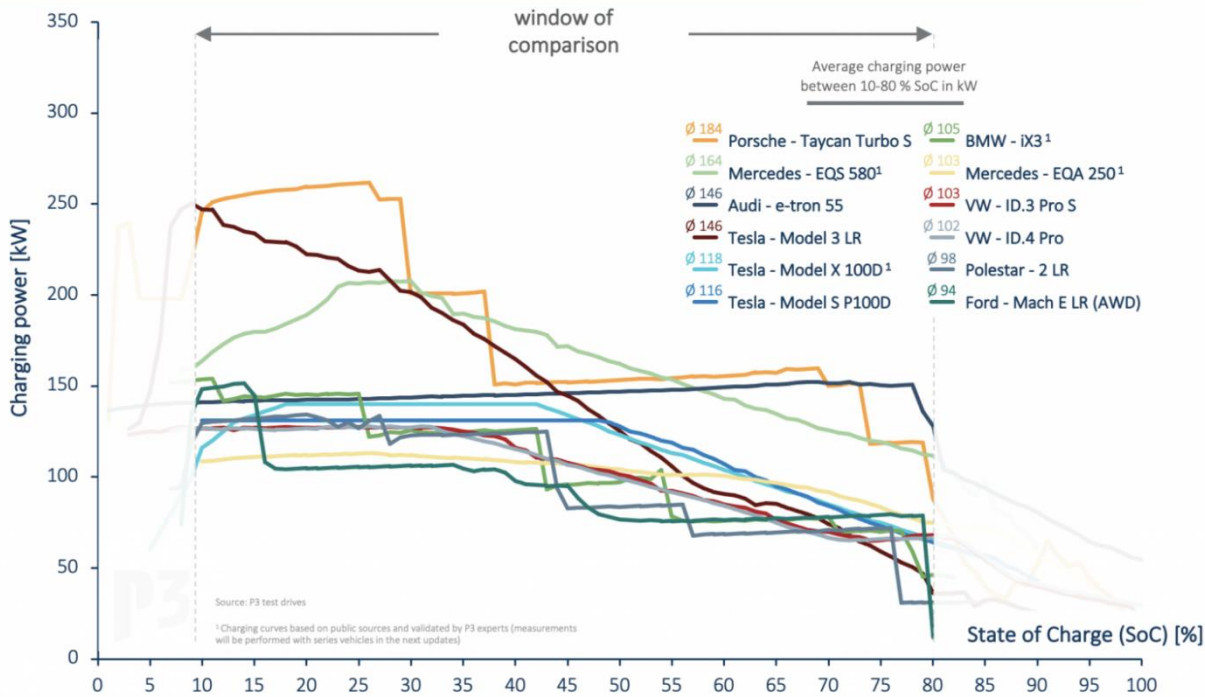
Ny teknik på gång

800-voltstekniken är lovande och möjliggör snabbare laddning även i mindre batteripaket. Det är en teknik som bland andra Audi e-tron GT, Hyundai Ioniq 5 och Kia EV6 har stöd för och dessa tre spås därmed klättra långt upp på listan till nästa område.

En viktig faktor som inte tas med i beräkningen är pålitligheten för snabbbladdarna. P3 Automotive har testat laddningen på särskilda platser och siffran blir därmed jämförbar för alla bilar, men ett praktiskt test längs en viss sträcka kan mycket väl ge ett annorlunda resultat.

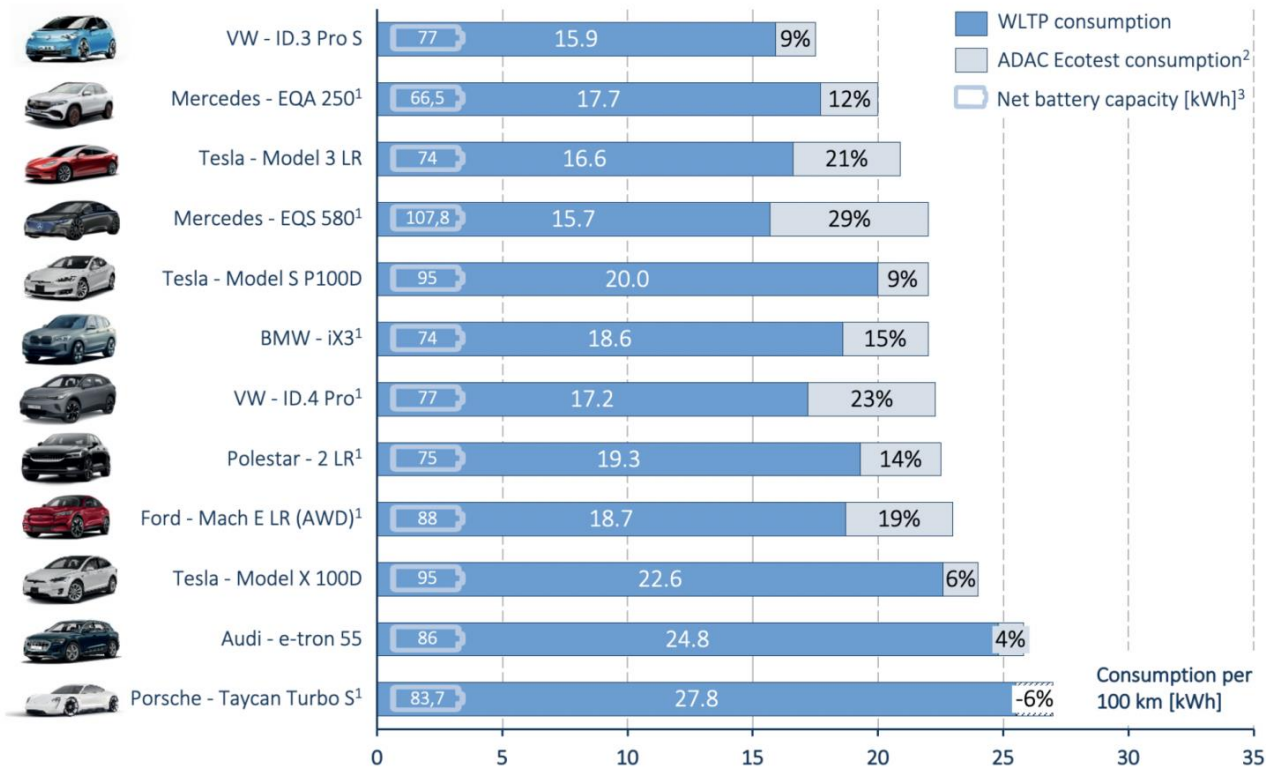
Biljättarnas egen laddkedja Ionity har fått viss kritik för att laddarna inte alltid fungerar som de ska, att laddningen är relativt dyr om bilägaren inte har något abonnemang och att det finns betydligt färre Ionityladdare än Superchargers som Teslabilar kan ladda vid.

P3 CHARGING CURVES FOR DIFFERENT BATTERY ELECTRIC VEHICLE (BEV) MODELS

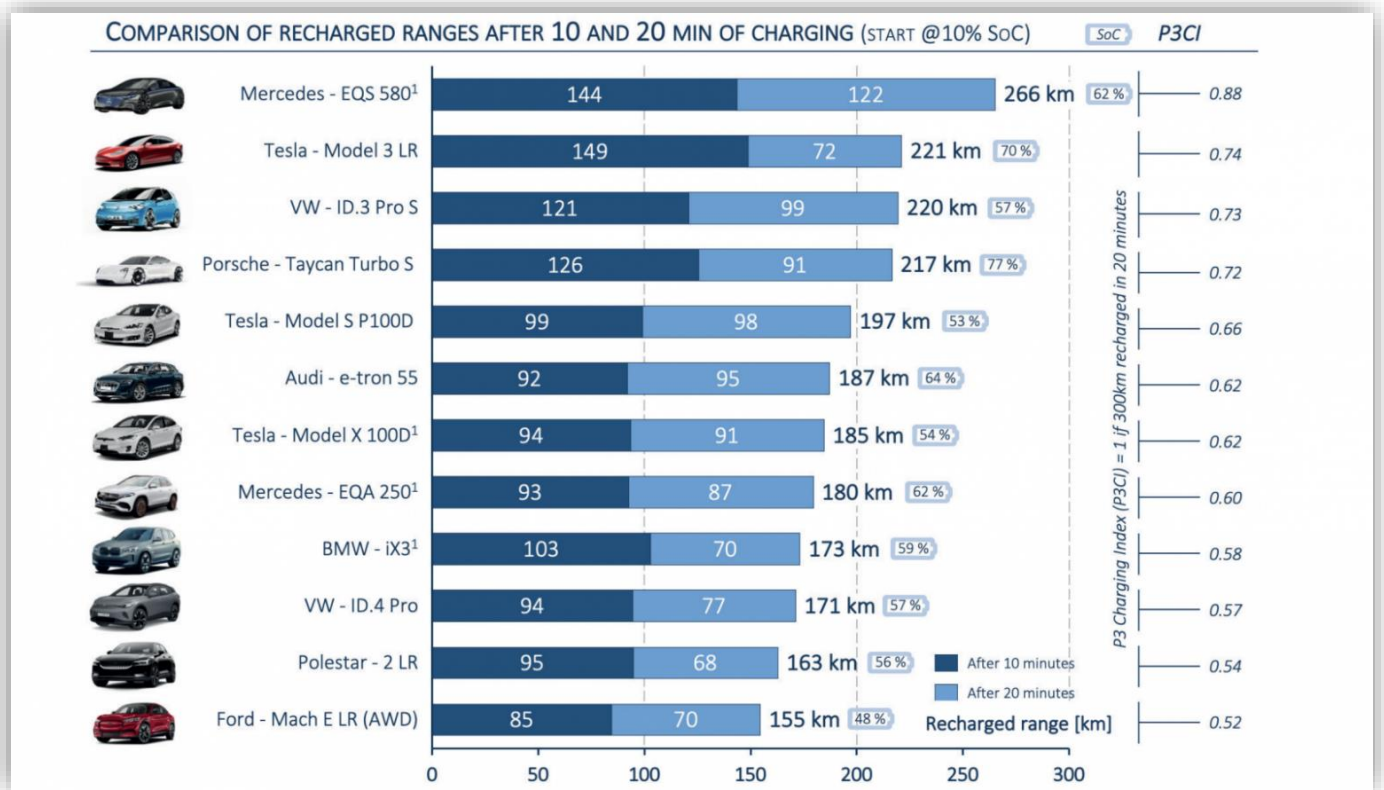


Det är långt ifrån alla elbilar som har en jämn laddkurva. Många "toppar" tidigt för att sedan sjunka snabbt. Audi e-tron håller sig strax under 150 kW under nästan hela laddsessionen.

COMPARISON OF THE BEV CONSUMPTION (WLTP ABSOLUTE AND ADDITIONAL PERCENTAGE ADAC ECOTEST)



Förbrukningssiffrorna för elbilarna är framtagna i ADAC:s så kallade Ecotest. VW ID 3 är snålast.



Här är resultatet: Ingen elbil klarar målet helt och hållet, men Mercedes EQS kommer närmast.

Relaterade artiklar:



[Audis plan – för att snabba på elbilsaddningen](#)



[Så snabbt laddar elbilarna: Audi e-tron överlägsen](#)



[OKQ8 bygger nya snabbaddare för elbilar – upp till 150 kW](#)

12. Följ med Peter Rawlison på ett besök i Lucids fabrik.

AV Carl Undéhn PUBLICERAD: 2021-04-28.

Lucid Motors verkar ha hittat ett nytt koncept där chefen och grundaren Peter Rawlison själv visar upp arbetet med kommande modellen Lucid Air.



FILM: <https://youtu.be/0sMxNL0oT2g?t=35>

Nyligen fick vi se honom i en video som [testförare i New York](#). Nu släpps en ny video och den här gången tar han med oss till Lucids fabrik AMP-1 i Casa Grande, Arizona.

Produktionenschefen Peter Hochholdinger visar runt i anläggningen och olika steg i produktionen av Lucid Air. Bland annat får vi se karosavdelningen, lackeringsverkstaden och sedan följa med till delar av monteringen.

Videon visar vad som ser ut att vara en i hög grad automatiserad fabrik. Förutom Peter Rawlison och Peter Hochholdinger syns knappt få andra människor bortsett från vid monteringen.

Men även där syns automatiserade robotar som leverar delar till de olika stationerna.

Produktionenschefen pekar ut de noga detaljerna i arbetet för att få ett perfekt resultat och Peter Rawlison verkar själv bli imponerad över nivån. Videon visar främst arbetet med karossen och vi bjuds inte på några inblickar av Lucids intressanta teknik som döljer sig under den.

De bilar som visas handlar fortfarande om förserier. Men Lucid börjar närma sig serieproduktionen och Lucid Air är tänkt att lanseras i år.

Först ut blir versionen Dream Edition med fyrhjulsdraft och över 1000 hk till ett pris på 169.000 dollar, omkring 1,5 miljon kronor.

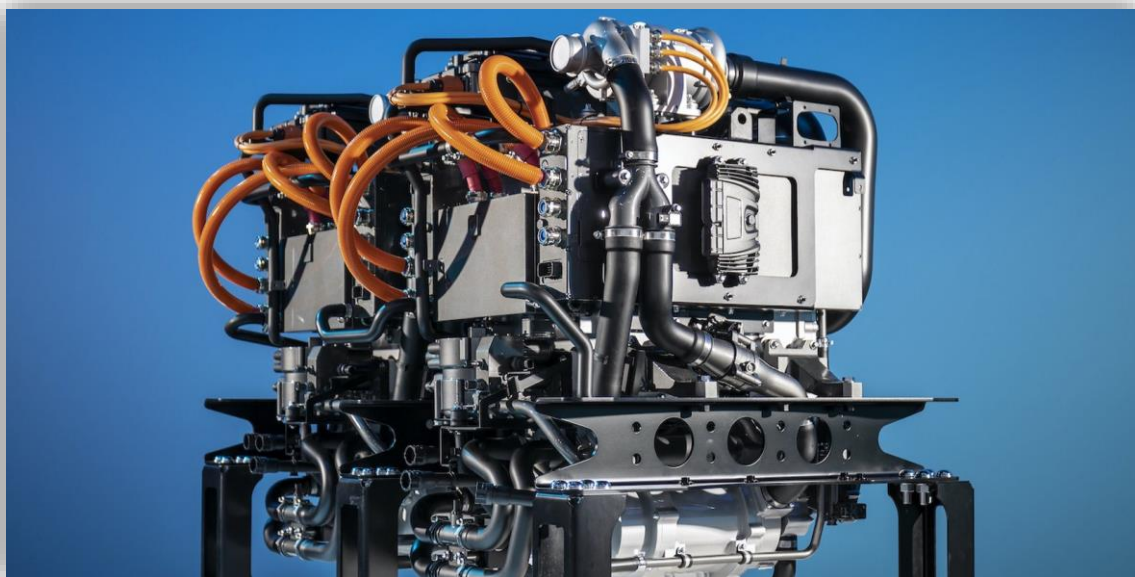
Efter det ska den något billigare Grand Touring för 131 500 dollar och Touring som kostar 87 500 dollar följa efter – alla med en lovad räckvidd på omkring 80 mil.

Efter det följer en "snikversion" som endast heter Air med 480 hk, en räckvidd på 65 mil och ett startpris på 69 900 dollar, knappt 600 000 kronor.

13. Volvo och Daimler startar nytt samarbete kring vätgas.

Av Carl Undéhn PUBLICERAD: 2021-04-29.

Nyligen presenterade Volvo [tre nya eldrivna lastbilar](#). Men till skillnad från konkurrenten Scania, som satsar fullt ut på batteridrift, tror Volvo mer på vätgas och bränsleceller för längre transporter.



Sen en tid tillbaka samarbetar Volvo Group med Daimler Truck AG kring tekniken och nu lanseras det nya gemensamma bolaget "cellcentric".

Målsättningen är hög, nämligen att bli en av världen främsta tillverkare av bränslecellssystem och att sjösätta Europas största serieproduktion av det från år 2025.

Exakt var tillverkningen ska ske meddelas först 2022, och det är oklart om det även kommer att innefatta produktion eller utvecklingen i Sverige.

För kortare och lättare transporter tror de båda tillverkarna på batteridrivna lastbilar. Men för tunga och långa transporter menar de att det krävs det bränsleceller och det är precis vad det nya bolaget ska utveckla, tillverka och sälja.

Fokus ligger alltså på system för lastbilar. Men i ett gemensamt pressmeddelande skriver de att även andra användningsområden kan bli aktuella, utan att nämna vad det skulle handla om.

Trots det gemensamma bolaget fortsätter de båda tillverkarna att vara konkurrenter när det kommer till kunder för deras lastbilar.

Ett problem med vätgas är bristen på möjlighet att tanka. Tillsammans med andra lastbilstillverkare kräver därför Volvo Group och Daimler Truck AG länders politiker ser till att det byggs 1 000 vätgasstationer till senast 2030 i Europa.

– Det krävs ett brett samarbete mellan offentliga och privata aktörer för att utveckla nödändig teknologi och infrastruktur. Därför kräver vi ett gemensamt krafttag från politiska beslutsfattare och regeringar i hela världen för att göra vätgasbaserad bränslecellsteknologi till en framgång, sa Martin Lundstedt som är vd för Volvo Group.



14. Danska Everfuel vill bygga 15 vätgasmackar i Sverige.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-04-29, 15:00.

Uppdaterad 2021-04-29, 16:10.

Innan slutet av 2023 vill Everfuel ha byggt 15 nya vätgasmackar i Sverige. Projektet ska delvis finansieras med EU-pengar, men även Hyundai och Toyota är involverade och det danska företaget hoppas på en stor efterfrågan.



Sveriges vätgasinfrastuktur är allt annat än utbyggd. Idag finns det endast fem vätgasmackar i hela landet, men det kan snart komma att ändras.

Det danska företaget Everfuel säger nu att man vill bygga 15 nya stationer i Sverige innan slutet av 2023. Åtta av dessa ska byggas som del av det av EU delfinansierade projektet Nordic Hydrogen Corridor som godkändes 2017. I projektet ingår också Statkraft, Toyota, Hyundai och Vätgas Sverige.

Egentligen skulle projektet ha resulterat i att stationerna stod på plats ifjol, men projektet har försenats.

De resterande sju stationerna vill Everfuel bygga utanför korridorprojektet, antingen själva eller tillsammans med andra aktörer.

– **Vår ambition är att** efterfrågan blir så stor att vi inte behöver söka stöd för att bygga dem, säger Lars Jakobsen, försäljningschef på Everfuel, till [Ny Teknik](#).



Här planerar Everfuel att bygga sina vätgasmackar.

Som kartan visar planerar Everfuel att bygga de flesta av mackarna i södra Sverige och i Stockholm. Den mest nordligt belägna macken som planeras är i Gimo, strax norr om Uppsala.

Everfuel planerar också stationer i Danmark och Norge. Ambitionen är att bygga totalt 40–50 mackar så att en tredjedel av befolkningen i Skandinavien kommer ha max 15 kilometer till närmaste vätgasmack 2023, förutsatt man bor i den Everfuel kallar för en "utvald korridor". Det lär också vara anledningen till att stationerna beläggs i den mer befolknings-täta södern.

Mackarna kommer att erbjuda tankning till både person- och lastbilar samt bussar, som använder olika tryck i sina tankar. För personbilar är standarden 700 bar medan lastbilar och bussar använder ett lägre tryck: 350 bar. Några priser har ännu inte fastställts.

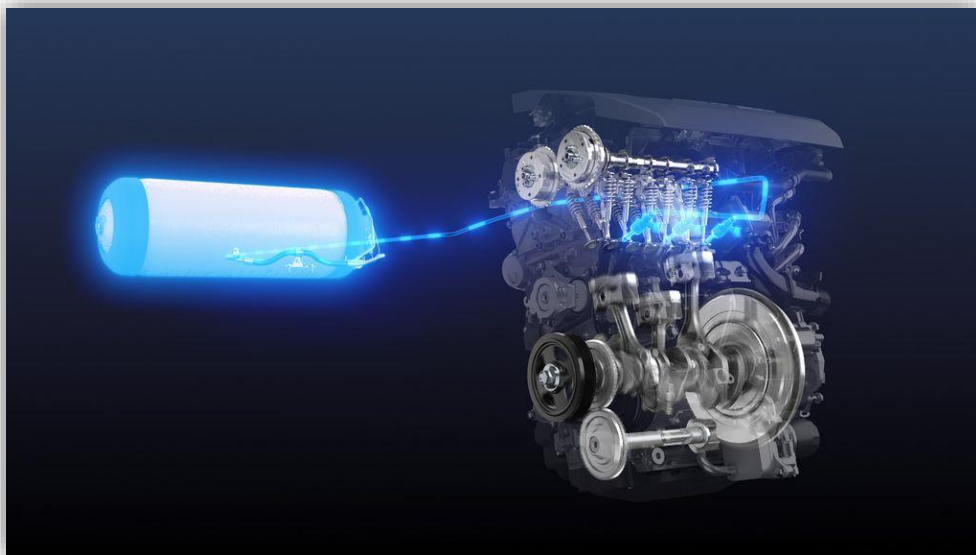
Vätgasen som ska erbjudas på mackarna ska produceras på storskaliga produktionsanläggningar för att få ner priserna. Från dessa ska sedan gasen köras ut till stationerna med lastbil. Det är ännu inte klart var dessa anläggningar ska hamna eller vem som ska bygga dem, uppger Lars Jakobsen till Ny Teknik.



Vätgasbilen Toyota Mirai.

Toyota valde nyligen att inte sälja den nya andra generationen av vätgasbilen Mirai i Sverige på grund av bristen på mackar. Istället ska endast fem bilar tas in i Sverige för uthyrning via Toyotas bildelningstjänst Kinto. Christian Norberg, vd på generalagenten Toyota Sweden AB, välkomnar Everfuels satsning i ett uttalande:

– På Toyota Sverige välkomnar vi dessa investeringar i vätgasinfrastuktur i Sverige och våra grannländer. Utbyggd infrastruktur behövs mycket för att vi som land ska nå våra mål för koldioxidneutralitet, säger han.



Toyota återupplivar vätgasmotorn – och bekräftar GR Corolla-ryktena?



Tanka vätgasbilen Hyundai Nexa – så går det till



Wiggo Björck

Klassiker**15. Nya Mini fyller 20 år!**

Publicerad 2021-04-28 kl 14:30. TEXT Fredrik Nyblad.

I april 2001 startade tillverkningen av den moderna Mini Cooper. Trots att den sakligt sett inte hade mer än namnet gemensamt med bilen från 1959 så var de ändå samma andas barn.



Salongspremiären hade skett i Paris hösten 2000 men serietillverkningen kom igång först den 26 april 2001 i fabriken i Oxford. Senare under våren fick pressen provköra Mini Cooper och även om det var en helt ny bil så stod det klart att den var minst lika rolig att köra. Körglädjen berodde till stor del på chassit med påkostade hjulupphängningar, rätt viktfördelning och hög vridstyvhet.





Medan grundmodellen Mini One hade 90 hk hade Mini Cooper 116 hk. Snart dök också Cooper S upp som med hjälp av en Roots-kompressor fick upp effekten till 163 hk. Ännu hårigare var John Cooper Works-versionen på 210 hk.

Att 20 år nu gått sedan produktionsstarten vill Mini högtidlighålla bland annat med de här bilderna från fabriken i Oxford. Det är en anläggning med anor tillbaka till Pressed Steel och i området fanns också Cowleyfabriken där Morris Mini tillverkades en gång i tiden.

Den första generationen nya Mini tillverkades fram till hösten 2006 i hela 700 000 exemplar. Då hette det att den var så stor jämfört med originalet. Men allting är ju relativt, jämför med den nuvarande generationen!



Pressbild tagen i samband med den internationella pressprovkörningen i Stockholm 2001.

Läs mer om:



Mini med 80-talsstuk

Det är långtifrån alla ombyggda bilar som överlever i längden. Hasse & Emil Jonssons Mini har många viktiga attribut som var heta i början av 1980-talet.



Wolseley Hornet – fenor för familjen!



Början på slutet



Bli en Clubman!



Rally mot standard, amatör mot proffs. Austin Cooper S mot Morris 850!

Klassiker

16. BMW:s okända specialare – Diana.

Publicerad 2021-04-28 kl 7:09. TEXT **Mårten Carlsson.**

PRESENTARTIKEL

Specialmodellen som från början var en bröllopspresent.



Hubert Hahne var framgångsrik som racerförare med BMW-bilar, men 1970 sadlade han om till att bli BMW-handlare i Düsseldorf.

Strax efteråt gifte han sig med den tyska skådespelerskan Diana Körner - och hon fick en specialbyggd BMW 2002ti i bröllopspresent kallad 'Diana'.

Men det slutade inte med den bilen.

Hubert Hahne lät med BMW:s tillåtelse göra en liten serie på totalt 12 bilar.

De baserades allihop på 2002ti, men samtliga gjordes i helt olika kulörer, för övrigt var dom snarlika i utrustning.

Och där snålade man inte. Dianabilarna hade eltacklucka, elhissar, skinnklädsel, skålade racingstolar fram, extrainstrument och mer påkostad i allmänhet inuti.

Dom utrustades dessutom en femväxlad låda.

Mest iögonfallande kännetecknet på Diana var de dubbla framlamporna i den blankpolerade grillen.

På motorsidan verkar det varit lite blandat, några försågs med turbomotorn, minst en skall fått en 2,5 liters sexa.

Diana räknas inte som någon officiell specialmodell från BMW - utan var helt och hållet en idé och verk av Hubert Hahne.





17. Moto Guzzi 100 år.

Publicerat 17 mars, 2021 av Manfred Holz.

Moto Guzzi-ägare är ofta lika entusiastiska som H-D-ägare. Du köper inte en Guzzi. Du går med i en kult.



FILM: https://youtu.be/piz_-5jla9g

I år, eller närmare sagt hela året med start från den 15/3, firar Moto Guzzi 100 år. Utöver nya jubileumsmodeller och olika parts och T-shirts så blir det givetvis en jättefest. Moto Guzzi World Days i Mandello Del Lario, den 9 till 12 september. Om du har en Guzzi så är det här nog århundradets fest.

Örn-emblemet har sina anor bakåt till första världskriget när företagets grundare, Carlo Guzzi och Giorgio Parodi, tjänstgjorde i det italienska marina flygvapnet. Det var under kriget som de två vännerna och piloten Giovanni Ravelli bestämde sig för att börja tillverka motorcyklar om de överlevde. Ravelli dödades i en olycka 1919 och kunde aldrig uppnå sin dröm. Guzzi och Parodi valde däremot örnen som sin symbol för att fira sin följeslagare.

Det finns stor nationell stolthet i Italien över Moto Guzzi, men hundratusentals följeslagare, fans och Guzzi-ägare finns över hela världen. Och visst är det något speciellt med en Guzzi.

GILLA RELATERADE:

[Moto Guzzi V7 blir stor 100-åring](#) 17 december.

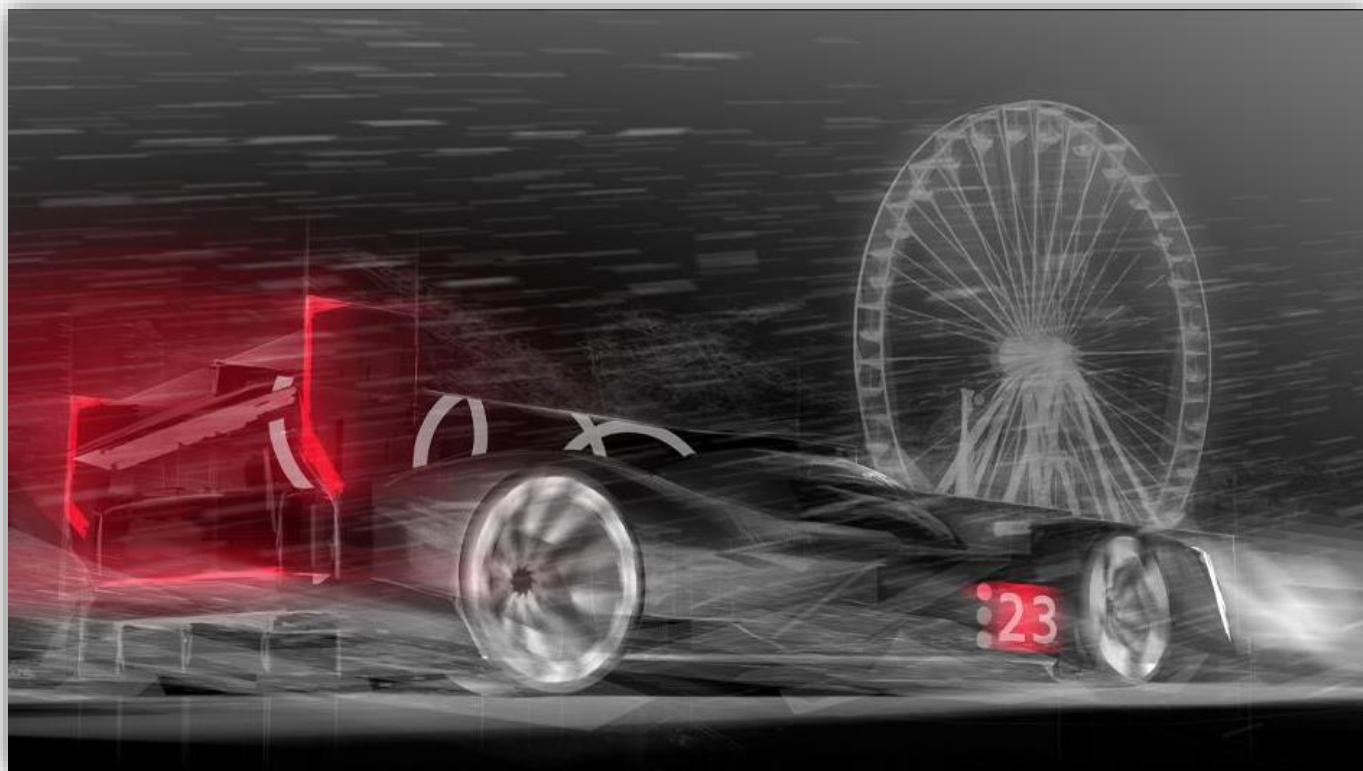
[Ny adventurehoj från Moto Guzzi](#) 3 oktober.

18. Audis comeback: Återvänder till Le Mans 2023.

Publicerad 2021-05-03 kl 7:45.

TEXT Magnus Kvandal.

Audi kommer att tävla i 2023 års 24-timmarslopp på Le Mans med en nybyggd hybridbil.



En illustration av hur den nya tävlingsbilen kan komma att se ut.

Audi kommer att delta i det legendariska 24-timmarsloppet på Le Mans-banan år 2023, efter ett uppehåll på sju år. Märket kommer att tävla i en ny klass för hybridbilar kallad LMDH, som enligt dem passar perfekt i deras nya "motorsport-setup".

Utvecklingen av nya tävlingsbilen, som blir efterträdaren till den framgångsrika Audi R18, är redan under utveckling. Den är ett samarbete med koncernsyskonet Porsche, som även de kommer att ställa upp med en bil samma år.

LMDH är en så kallad prototyp-klass, vilket innebär att bilarna är specialbyggda för ändamålet. Enligt regleringarna måste de väga minst 1.030 kilo och ha en totaleffekt på max 670 hästkrafter. Alla hybridsystem kommer att vara utvecklade av Bosch och vara begränsade till 50 kW.

Efter stora framgångar med R18 meddelade Audi år 2016 att de slutar med långloppstävlingar för att fokusera på elektrisk racing.

24-timmarsloppet på Le Mans-banan är en av världens mest kända biltävlingar och har arrangerats årligen sedan 1923. De mest framgångsrika teamen är Porsche, med 19 segrar, följda av Audi med 13 och Ferrari med 9.



Magnus Kvandal

Relaterade artiklar:



Volkswagen slutar tävla fossilt

Volkswagen slutar med all form av motorsport som har bensin- och dieseldrivna motorer. Istället kommer tillverkaren att satsa på motorsport med eldrivna bilar.



Porsche Renndienst är familjebussen som aldrig blev verklighet

Kanske var den aldrig Porsche-tuff nog. Men visst är det synd att den här röda pärlan aldrig blev verklighet?



Toyota GR86 officiell – sportbilen blir lättare och mer vridstyv

Ny generation av Toyota GR86 på ingång.



19. Portugals GP 2021 – Hamilton gjorde allt rätt.

2 maj, 2021, kl. 21:30.

Lewis Hamilton vann Portugals GP 2021, hans andra seger under säsongen. Själva segern i sig var inte överraskande eftersom Mercedes dominerade i Portugal senast F1 var på plats, men det var återigen ett riktigt bra race av britten som såg till att spela sina kort rätt.



En tajt fajt.

- Det var ett tufft race, både fysiskt och mentalt. Svårt att hålla i hop allt, sa Hamilton.
- Det är så jämnt att varje poäng kommer att räknas i år och jag älskar den fajten. Även om Verstappen körde om honom i samband med omstarten på det sjunde varvet så kom britten tillbaka. Nyckeln till segern var omkörningen av Max Verstappen, Red Bull, på det elfte varvet när Hamilton hade klart bättre fart ur den sista kurvan, medan Verstappen inte hade tillgång till mer DRS.
- Det är ju som en lam anka på rakan. Otroligt, gnällde Verstappen över radion. På det 20 varvet körde Hamilton om kollega Valtteri Bottas, som hade pole position, och på det 37 varvet efter sitt depåstopp tappade finländaren även andraplatsen till Verstappen. Red Bulls förare drog fördel av att han hade varmare däck efter sin undercut. Detta var riktigt tufft för Bottas, som varje år kommer full med självförtroende till säsongstarten men redan nu tycks ha förlorat hoppet. Det har gått tre race den här säsongen.

Resultat Portugal GP 2021

Pos.	Nr.	Fahrer	Team	Rnd.	Rückstand	Abstand	Geschw.
1	44	L. Hamilton	Mercedes	66	1:34:31.421	-	194,761
2	33	M. Verstappen	Red Bull	66	+0:29.148	+0:29.148	193,765
3	77	V. Bottas	Mercedes	66	+0:33.530	+0:04.382	193,617
4	11	S. Perez	Red Bull	66	+0:39.735	+0:06.205	193,406
5	4	L. Norris	McLaren	66	+0:51.369	+0:11.634	193,013
6	16	C. Leclerc	Ferrari	66	+0:55.781	+0:04.412	192,864
7	31	E. Ocon	Alpine	66	+1:03.749	+0:07.968	192,596
8	14	F. Alonso	Alpine	66	+1:04.808	+0:01.059	192,561
9	3	D. Ricciardo	McLaren	66	+1:15.369	+0:10.561	192,207
10	10	P. Gasly	AlphaTauri	66	+1:16.463	+0:01.094	192,170
11	55	C. Sainz	Ferrari	66	+1:18.955	+0:02.492	192,087
12	99	A. Giovinazzi	Alfa Romeo	65	+1 Rnd.	+1 Rnd.	191,708
13	5	S. Vettel	Aston Martin	65	+1 Rnd.	+0:05.266	191,531
14	18	L. Stroll	Aston Martin	65	+1 Rnd.	+0:00.706	191,507
15	22	Y. Tsunoda	AlphaTauri	65	+1 Rnd.	+0:16.202	190,962
16	63	G. Russell	Williams	65	+1 Rnd.	+0:42.827	189,537
17	47	M. Schumacher	Haas F1	64	+2 Rnd.	+1 Rnd.	188,607
18	6	N. Latifi	Williams	64	+2 Rnd.	+0:03.069	188,505
19	9	N. Masepin	Haas F1	64	+2 Rnd.	+1:04.434	186,392

incl. 5 sec. Strafe

Pos. = Position, Rnd. = Runden

Ausfälle

Pos.	Nr.	Fahrer	Team	Rnd.	Rückstand	Abstand	Geschw.
-	7	K. Räikkönen	Alfa Romeo	1	+65 Rnd.	+63 Rnd.	168,369

Grund: Unfall

Värt att notera från Portugal GP 2021

Lewis, Max och Valtteri har stått på samma prispall vid 15 tillfällen. Det är mer än någon annan trio i Formel 1.

Verstappen körde det snabbaste varvet, men han var utanför banan och fick inte behålla poängen. Den tillföll istället Valtteri Bottas. De kan bli dyrt i slutet av året.

Alfa Romeos båda förare kolliderade. Kimi Räikkönen tog det på sig.

– Tyvärr var det mitt fel. Jag missbedömde situationen, säger 41-åringen

Lando Norris, McLaren gjorde återigen ett bra race. Det gav honom plats fem. Kollega Daniel Ricciardo var bara nia. Än så länge har Norris sin mer erfarna kollega i ett bra grepp, men räkna med att Ricciardo kommer igen.

Fernando Alonso körde in på plats åtta och var nöjd.

– Det var bra, riktigt kul att kämpa med en McLaren och en Ferrari, säger han till Sky.

För Ferrari var det ett race som förstördes av mediumdäcken. Förarna var eniga.

– Jag hade massiva problem med medium, sa Charles Leclerc och Carlos Sainz fyllde i:

– När jag bytte till medium kände jag direkt att de inte skulle hålla.

Formel 1 drar nu vidare till Spanien och Barcelona. Där väntar en bana som är fantastiskt bra att testa på, men värdelös att köra om på. Mer om det senare i veckan.

Det viktigaste just nu är att inte misströsta, visst leder Hamilton VM men det är långtifrån klart. Det kan mycket väl bli en helt annan story redan på söndag.

IndyCar i Texas

Det såg så bra ut för svenskarna i Texas natten till söndag. Felix Rosenqvist låg på plats två och Marcus Ericsson på plats sexa när 47 varv återstod. Båda svenskarna hade fina möjligheter till sina bästa resultat på en ovalbana, kanske till och med två pallplatser om allt hade studsat rätt.

Nu gjorde det inte det.

Återigen en miss av Ericssons gäng i depån, höger bakhjul lossnade och räknar vi med den olyckliga förändringen av inställningarna som teamet gjorde inför kvalet i St Pete är det tredje depåmissen på lika många race.

Det är uruselt! Jag blir arg bara jag tänker på det och jag förstår om många av er som satt vakna under natten också blev det. Med rätta!

Inte nog med att han sinkade sina egna chanser. Rosenqvist som själv gjorde en miss i depån hamnade precis bakom Ericsson och tvingades ut i gräset och tappade många placeringar.

– Tyvärr låste jag upp lite i min depåbox och mitt vänstra bakhjul ville inte gå på riktigt, förklarar han i ett pressmeddelande.

Racet vanns av Scott Dixon, hans 51 seger och han har nu också vunnit minst ett race under 19 säsonger i IndyCar. Rosenqvist slutade på plats 13 och Ericsson på plats 19. Båda var riktigt besvikna.

Depåtrassel – igen

Det andra loppet, natten till måndag inleddes med en rejäl startkrasch, där återigen aeroscreenen spelade en viktig roll för att samtliga förare klarade sig utann skador. Felix Rosenqvist kämpade sig upp i fältet och hade häng på täten, men återigen drabbades han av problem vid depåstoppet. Denna gång var det höger bakhjul som lossnade på väg ut ur depån.

– Bilen var otroligt snabb i helgen, summerar Rosenqvist som slutade på plats 16.

– Det finns mycket positivt, men just nu är det svårt att ta in det. Jag hade två klara chanser på pallen, och kanske ännu mer, den här helgen och vi fick inte med oss någonting.

Hans teamkamrat Pato O'Ward (MEX) tog den första INDYCAR-segern för Arrow McLaren SP. Marcus Ericsson slutade på plats 12.

Topp 5**Race 1 (Genesys 300)**

1: Scott Dixon	(NZL), Ganassi,	212 varv
2: Scott McLaughlin	(NZL), Penske,	+0.264s
3: Pato O'Ward	(MEX), AMSP,	+1.780s
4: Alex Palou	(ESP), Ganassi,	+2.856s
5: Graham Rahal	(USA), Rahal,	+6.604s

Race 2 (Xpel 375)

1: Pato O'Ward	(MEX), AMSP,	248 varv
2: Josef Newgarden	(USA), Penske,	+1.244s
3: Graham Rahal	(USA), Rahal,	+5.644s
4: Scott Dixon	(NZL), Ganassi,	+6.038s
5: Colton Herta	(USA), Andretti,	+6.378s

MÄSTERSKAPSSTÄLLNING

NTT INDYCAR SERIES | Efter 4/17 race

1: Scott Dixon	(NZL), Ganassi,	153 p.
2: Pato O'Ward	(MEX), AMSP,	131 p.
3: Alex Palou	(ESP), Ganassi,	127 p.
4: Josef Newgarden	(USA), Penske,	116 p.
5: Graham Rahal	(USA), RLL,	107 p.

Ericsson är 13:e man i sammandraget och Rosenqvist 16:e.

SLUT