



Koenigsegg Agera R 2011-14.

- 1. Nu byter GM batterierna i otursbilen.**
- 2. Liten elbil på gång från Hyundai och Kia.**
- 3. ACM City One är en billig elbil med utbytbara batterier.**
- 4. Nya Mercedes C-klass All-Terrain utmanar Volvo och Audi.**
- 5. Nya sportiga Nissan Z officiell.**
- 6. Bentley visar nya Flying Spur Mulliner.**
- 7. Rimac Nevera är världens snabbaste produktionsbil.**
- 8. Ford GT hyllar sitt arv.**
- 9. Sportiga Volkswagen ID.4 GTX tungt monster med fantastisk styrning.**
- 10. Så kunde GMC Hummer EV ha sett ut.**
- 11. Trailerdragare från Volvo fungerar även som husbil.**
- 12. Volvo 760 med sufflett.**
- 13. Ordning återupprättad.**
- 14. Dodge.**
- 15. Våldsam däckexplosion kan stoppa drömmen.**

1. Efter bränderna – nu byter GM batterierna i otursbilen.

Publicerad 2021-08-23 kl 16:27 (uppdaterad 2021-08-23 kl 16:28). Text Magnus Kvandal.

GM kommer att byta ut batterimodulerna i de bilar som riskerar att börja brinna.



I ett försök att en gång för alla stänga ärendet planerar GM nu att byta ut batterimodulerna i den olycksdrabbade bilmodellen Chevrolet Bolt. Det skriver [hemsidan Electrec](#).

Elbilen, som tidigare såldes som Opel Ampera-e i Europa, har på drygt ett år drabbats av mer än ett dussin bränder – varav fyra i juli i år.

Bilmodellen återkallades första gången i november 2020 efter att flera bilar fattat eld under laddning. Då uppmanades ägarna att inte ladda bilens batteri till mer än 90 procent. Strax därefter rullade de ut en mjukvaruändring som automatiskt stoppade laddningen vid 90 procent.

Sedan var det tyst i några månader, innan GM i april i år kallade in de påverkade bilarna för ännu en uppdatering. Den nya mjukvaran skulle ge den slutgiltiga lösningen på brandproblemet genom att känna igen de förhållanden som kunde leda till brand, och ge en varning på förhand så att batterierna kunde bytas ut.

Efter två bränder i juli tvingades GM medge att den lösningen inte hade fungerat. Bilarna återkallades ännu en gång, och den här gången uppmanades ägarna att inte parkera inomhus eller ladda dem utan uppsikt. Den 25 juli kom rapporter om ytterligare två bränder, vilka fortfarande är under utredning av GM.

Efter de många bakslagen är GM nu i färd med att rulla ut ett åtgärdsprogram där de fysiskt byter ut batterimodulerna i de påverkade bilarna. Det säger en talesperson från GM i en intervju med Electrek. Från och med den 23 augusti ska amerikanska ägare kunna boka in en tid för att få samtliga batterimoduler utbytta utan kostnad. Därefter får batterierna förnyad garanti i åtta år eller 16.000 mil.

För att få sitt batteri utbytt behöver man dock uppfylla vissa kriterier. GM prioriterar de bilar som är byggda under den period då de misstänker att vissa av batterierna hade defekter. De flesta bränder som rapporterats har enligt uppgift drabbat bilar av 2019 års modell, byggda i oktober och november 2018.

Ägare som regelbundet använder hela batteriets kapacitet kommer också prioriteras.

Det är ännu inte känt om återkallelsen även gäller Opel Ampera-e i Europa och Sverige. En presstalesperson för Opel i Sverige säger till Vi Bilägare att han inte känner till ärendet, men har lovat att återkomma.

Batteripaketen i Opel Ampera-e är tillverkade av den sydkoreanska elektronikjätten LG – och det är inte den enda gången deras elbilsbatterier har skapat rubriker. Tidigare i år återkallade Hyundai 82.000 exemplar av Kona EV, Ioniq och citybussen Elec efter att den sydkoreanska staten bedömde att produktionsfel hos LG var orsaken till flera bränder i dessa bilmodeller.

LG har också återkallat vissa av sina hembatterisystem av samma anledning.

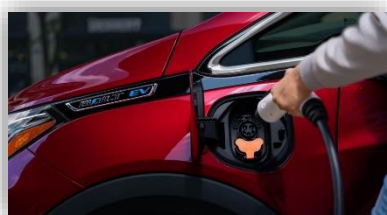
MER FRÅN VI BILÄGARE:



Varnar för brandrisk – igen.



Opels elchock.



Batteribränder i populära elbilen: "Parkera utomhus".



Slutkört för Opels bortglömda elbilsdoldis.



2. Liten elbil på gång från Hyundai och Kia.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-08-23, 18:08.

Hyundai Motor Group planerar att släppa en elbil i A-segmentet innan Volkswagen-koncernen, bekräftar deras drivlinepartner BorgWarner.



Hyundaikoncernens senaste [storsatsning på elbilar](#) har hitills lett till lanseringen av de högtintressanta syskonmodellerna [Hyundai Ioniq 5](#) och [Kia EV6](#) som imponerar på flera punkter.

Sedan tidigare är det känt att dessa ska följas av en hel drös ytterligare modeller på samma plattform, [E-GMP](#). Från bilmärket Hyundais håll har [sedanen Hyundai Ioniq 6 och suven Ioniq 7](#) har tidigare utannonserats.

Kia har för sin del lovat släppa 11 nya elbilar på E-GMP fram tills 2026 med namn från EV1 till EV9. Dessa ska fylla mer eller mindre samtliga segment. Om siffrorna motsvarar storlek lär EV1 bli en bil i det minsta, det vill säga en stadsbil (A-segmentet) likt exempelvis [Fiat 500e](#) och [Renault Zoe](#).

Nu kanske vi vet när Kia EV1 går i produktion: 2023, enligt koncernens mångåriga samarbetspartner för drivlinor BorgWarner.

Visar drivmodulen

Drivlinejätten BorgWarner avslöjar nu att man kommer leverera en helt ny elektrisk "integrerad drivmodul" (iDM) till Hyundai Motor Group, som man uppger ska använda den i en elektrisk stadsbil.

Produktionsstarten planeras till mitten av 2023, enligt BorgWarner. Det är ett år tidigare än Volkswagenkoncernen planerar att börja rulla ut sin första eldrivna stadsbil som inte baseras på en förbränningsbil, [Skoda Elroq](#).



BorgWarners nya elektriska drivmodul iDM146 har en maxeffekt på 135 kW (184 hk).

Medan dagens E-GMP-baserade bilar Ioniq 5 och EV6 imponerar med mycket snabb laddning, enligt fabriksuppgift 10–80 procent på 18 minuter, lär laddningen av den nya stadsbilen gå långsammare.

BorgWarners nya drivmodul är nämligen gjord för en lägre systemspänning än Hyundai Ioniq 5 och Kia EV6: 400 volt istället för 800 volt. Kortfattat betyder det att vi nog kan vänta oss en maxeffekt vid snabbbladdning på som mest 150-200 kW, baserat på andra elbilar med samma systemspänning på marknaden idag.



Då kommer Volkswagens kompakta elbilar – Skoda Elroq först ut.



Wiggo Björck



3. ACM City One – billig elbil med utbytbara batterier blir verklighet.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-08-18.

Med jämna mellanrum dyker det upp små uppstickare som visar koncept på elbilar. Att det inte är helt lätt att få i gång produktionen av en bil visar sig att en hel del av vad som visas slutar som koncept.



Ett projekt som nu efter åtta års utveckling har tagit ett viktigt steg mot produktion är tyska ACM. De har ingått ett avtal med kontraktstillverkaren Magna om att bygga 208 000 exemplar av den lilla elbilen ACM City One.

Magna har lång erfarenhet av att bygga modeller åt en rad stora tillverkare och ska bland annat tillverka elbilen Fisker Ocean för den europeiska marknaden.

Som namnet antyder är ACM City One en elbil främst tänkt för stadskörning. Den riktar sig inte heller mot privatpersoner utan är tänkt att ingå i flottor för bildelning, taxi eller transporter i stan. Vikten ska vara låga 950 kilo och trots de blygsamma måtten ska bilen enligt ACM rymma upp till fem personer. Det ska även gå att fälla sätena helt för att kunna använda ACM City One som transportbil.

Modellen är tänkt att rikta sig främst till marknader i Afrika, Asien och Sydamerika där det saknas nätverk för att ladda. ACM City One bygger därför på ett flexibelt batterisystem. Förutom det inbyggda litiumjonbatteriet kan bilen använda fyra utbytbara batterier på 2,5 kWh styck. Tillsammans med det inbyggda batteriet ska de ge bilen en räckvidd på 24 mil.

De tio till tolv kilo tunga extrabatterierna kan laddas fullt hemma i ett vanligt vägguttag på åtta timmar och sedan tas med i bilen eller transporteras på taket.

En annan annorlunda lösning är hur företaget tänkt sig att ägaren ska kunna tjäna pengar på sin bil. Bagageluckan är utrustad med en bildskärm på 40 tum där det kan visas reklam som ska vara en inkomstkälla för föraren. Det ska sänka det totala priset för bilen som väntas kosta mellan 100 000 och 150 000 kronor i inköp.

Intresse finns även redan nu. Ett kinesiskt företag som annars erbjuder mobilabonnemang ska ha beställt 35 000 bilar som de vill erbjuda sina kunder mot en fast månadskostnad.

Bakom företaget står Paul Leibold som tidigare varit med att utveckla BMW i3. ACM City One ska visas upp på bilmässan IAA i München i början av september. En serie testbilar ska byggas under 2023 och året efter är det tänkt att bilen ska börja säljas.

4. Nya Mercedes C-klass All-Terrain utmanar Volvo och Audi.

Publicerad 2021-08-23 kl 10:25 (uppdaterad 2021-08-23 kl 10:25).

Mercedes släpper en upphöjd "skogsmulleversion" av nya C-klass med fyrhjulsdraft.



För några år sedan lanserade Mercedes en utmanare till Volvo V90 Cross Country och Audi A6 Allroad. Den gick under namnet [E-klass All-Terrain](#). Nu får även den mindre modellen C-klass, som nyligen [visats upp i ny generation](#), samma behandling.





Mercedes C-klass All-Terrain får fyra centimeter högre markfrigång än standardmodellen och förses med en del egna designdetaljer som exempelvis annorlunda grill, plastdetaljer på sidorna och bredare hjulhus. Bilen blir fyra millimeter längre och 21 millimeter bredare än standardmodellen.

Föraren kan välja mellan två nya körlägen för terrängkörning. Som tillval finns en släpkörningsassistent som hjälper till att manövrera släpet vid backning och ett särskilt "offroad-läge" i strålkastarna. Maximal dragvikt är 1 800 kilo.

Fyrhjulsdriftssystemet 4Matic är standard och kan skicka upp till 45 procent av kraften till framhjulen.

Mercedes C-klass har numera [bara fyrcylindriga motorer](#). Köparna kan välja mellan en bensen eller diesel, båda med mildhybridsystem. Än så länge finns inga uppgifter om effekt, förbrukning eller pris. Någon laddhybridversion verkar inte vara aktuell i nuläget.



Erik Söderholm

Läs också:



[Premiär för nya Mercedes C-klass – här är nyheterna.](#)

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Avslöjat: Laddhybriderna får elräckvidd på tio mil.



Priserna klara: Så dyr blir nya Mercedes C-klass.



Mercedes återkallar flera modeller för brandrisk.

5. Nya sportiga Nissan Z officiell.

PUBLICERAD: 18 AUG 2021, KL 09:59.

Nissan visar upp produktionsversionen av Z Proto – efterträdaren till 370Z. En sportcoupé med V6, turbo och över 400 hästkrafter.



När Nissan under [2015 presenterade konceptbilen Gripz](#) sades det att den skulle bli den nästa Z-modellen. En crossover! Något som tacksamt nog inte skedde då nya Nissan Z liksom sina föregångare är en bakhjulsdriven tvådörrarscoupé. Den sjunde generationen i ordningen sedan 240Z gjorde entré 1969.

Redan för knappt ett år sedan visade Nissan upp [Z Proto](#), en konceptbil som gav oss en första titt på den kommande sportbilen och den produktionsfärdiga versionen är konceptbilen ovanligt trogen.

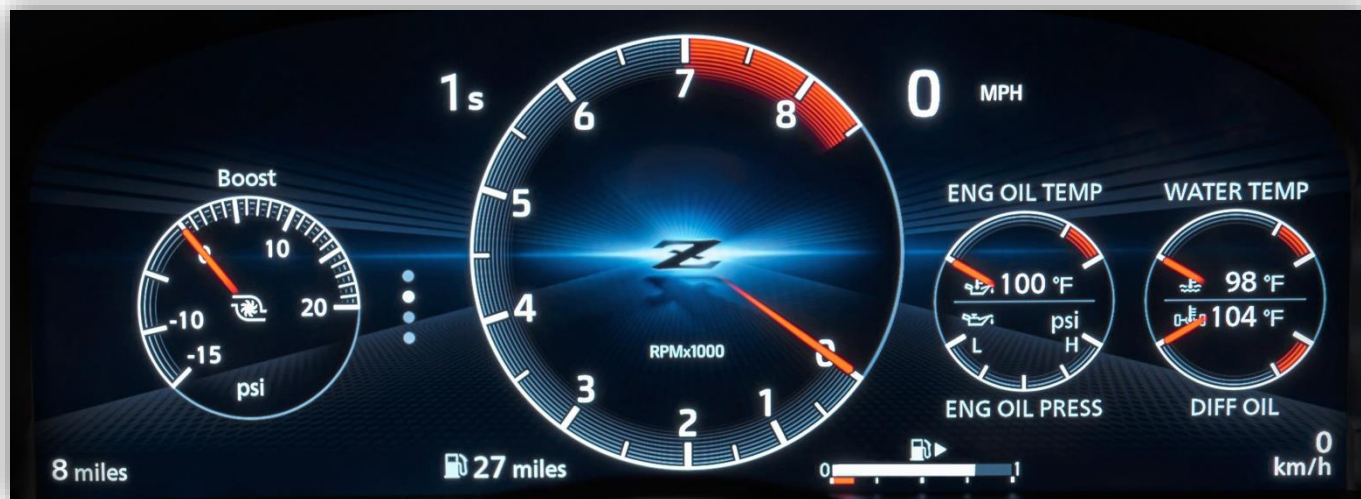




Nya Nissan Z har inspirerats av tidigare generationer där de tydligaste linjerna påminner om det nu över 50 år gamla originalet. En lång huv med de ovala stålkastarna placerade långt ut mot kanterna och en taklinje som glider över till en halvkombibaklucka som möter en diskret spoiler längst bak. Nedanför spoilern verkar inspiration ha hämtats från 1990-talets värsting [300ZX](#) med den svarta panelen som huserar röda LED-ljus uppdelade i fyra. Jämfört med den nu lastgamla [föregångaren 370Z](#) ger nya Z ett mer moget intryck där linjerna känns mer sansade.

Instrumentbrädan kröns liksom föregångaren och originalet av tre rundlar som huserar mätare för turbostryck, turbobastighet och voltmätare. Medan resten av interiören känns avsevärt mycket modernare med en åttatums infotainmentskärm i mitten, en större nio-tums finns som extrautrustning, och även instrumenteringen är helt digital enligt senaste mode. Sportstolarna är liknande de som hittas i [flaggskeppet GT-R](#) och den korta växelspaken är sammankopplad med en manuell sexväxlad låda i standardutförande. Även en nio-växlad automatlåda där båda har launch control-funktion och den förstnämnda har automatisk mellangasassistans.





Framåtdrivning står en treliters V6 med dubbelturbo för och total effekt är 405 hästkrafter och 475 newtonmeter vid 5 600 r/min. Drygt 60 hästar mer än föregångarens värstingversion Nismo. Kraften skickas till bakhjulen men någon 0-100 km/h-tid delar Nissan inte med sig av i nuläget. Endast att nya Z ska vara cirka 15 procent snabbare än modellen den ersätter. Något som borde betyda omkring 4,5 sekunder.

Även om plattformen i grunden bygger på den från 370Z ska Nissan ha förbättrat bland annat vridstyvhet, fjädring samt en servostyrning som ska ge "en mer mekanisk känsla".

Standardversionen av nya Z rullar på 18-tumshjul som är klädda med 245/45 R18-däck medan den vassare Performance-versionen är utrustad med 19-tummare som har 255/40 R19-däck fram och 275/35 R19 bak. Utöver det har Performance även läderklädsel, en annan spoiler och diffbroms. Utöver det finns även Proto Spec som är ett paket med vissa detaljer från konceptbilen. Som bland annat gula bromsok med Z-logotyp, bronsfärgade fälgar och gula sömmar i inredningen. Den är i nuläget begränsad till 340 exemplar.





Nya Z-modellen mäter 438 centimeter på längden, 184 på bredden och 132 på höjden samt har en hjulbas på 255 centimeter. Alltså samma axelavstånd som föregångaren men tre centimeter kortare. Nissan Z har även säkerhetsutrustning som autobroms med fotgängaravkänning, döda vinkel-varnare, filhållningsassistans, adaptiv farthållare och varning för korsande trafik bakifrån.

I nuläget är nya Nissan Z aktuell för USA-marknaden i början av 2022 där priset kommer att starta på omkring 40 000 dollar, cirka 350 000 kronor. Om eller när den kan tänkas bli aktuell för den europeiska marknaden och vad den kan tänkas kosta här är i nuläget oklart.



Nissan Z 2022

[GALLERIER](#)

[77 BILDER](#)



Robin Törnros

6. Bentley visar nya Flying Spur Mulliner.

PUBLICERAD: 18 AUG 2021, KL 19:30

Nu är det senaste tillskottet i Bentleys Mulliner Collection-portfölj här när Flying Spur blir det tredje medlemmen att handbyggas av Mulliner-avdelningen. Bilen kan antingen beställas som laddhybrid eller som traditionell bensinare med antingen en V8:a eller V12:a under huven.



Bentley Flying Spur Mulliner.

Bentley lanserade tidigare i somras nya laddhybriden [Flying Spur med ny drivlina och en sammanlagd effekt på 544 hästkrafter \(400 kW\)](#). Nu är det dags för modellen att få den berömda Mulliner-behandlingen och därmed bli den första elektrifierade bilen i Mulliner-familjen. Enligt Bentley själva blir det den lyxigaste Flying Spur som någonsin tillverkats.

Flying Spur tog över som märkets flaggskepp [efter att Mulsanne togs ur produktion](#) och den nya Mulliner-pimpade versionen är tänkt att bli kronjuvelen i samlingen. Varje bil kommer att handbyggas på den historiska Mulliner-avdelningen i Crewe, England och blir det tredje syskonet i familjen som hittills bestått av Continental GT och Continental GT Convertible.

Modellen kommer finnas tillgänglig som laddhybrid där en bensindriven V6-motor får sällskap av en elmotor på 136 hästkrafter, 100 kW. Dessutom kommer kunder kunna få sin Flying Spur Mulliner med enbart förbränningsmotor. Då väljer man mellan en dubbelturboladdad V8:a på 4.0-liter och en dubbelturboladdad V12:a på 6.0-liter.

Noll till 100 km/h gör bilen på 4,3 sekunder som laddhybrid, på 4,1 sekunder med V8:an och på endast 3,8 sekunder med V12:an. Toppfarten är "begränsad" till 285 km/h med laddhybriden, 318 km/h med V8:an och 333 km/h med V12:an. Som Mulliner-namnet aluderar kommer modellen med en hel del extra utsmyckning.





Detaljer som exklusiva 22-tumsfälgar, "dubbeldiamant" frontgrill och handgjorda Mulliner-loggor kommer med bilen. Invändigt kan köpare välja mellan åtta olika skräddarsydda inredningar med tre olika färgkombinationer. Den påkostade brodyren som Bentley kallar för "diamant-i-diamant"-vaddering är standard och tog 18 månader att utveckla.

Annat som är standard är en Mulliner-klocka i borstat silver, ny Mulliner-grafik till LED-ljusen, roterande display, rattvärme, sportpedaler och panoramaglastak. Unika elstyrda picknickbord kan plockas fram med en enkel knapptryckning och de läderomfamnade nycklarna till bilen levereras i en handgjord låda som matchar vald inredning.

Något pris eller förväntat leveransdatum för Bentley Flying Spur Mulliner har inte avslöjats än, men kan tänkas komma inom kort då bilen gör galapremiär under Monterey Car Week i Kalifornien.



Tim Dahlbacka



Bentley Flying Spur Mulliner 2021 GALLERIER 17 BILDER.

7. Nu är det officiellt: Rimac Nevera är världens snabbaste produktionsbil.

Publicerad 2021-08-23 kl 17:33 (uppdaterad 2021-08-23 kl 17:45). Text Magnus Kvandal.

Den kroatiska elbilen med 1 914 hästkrafter slår nytt rekord.



Världens snabbaste bil.

Visst, [Rimac Nevera](#) ska bara byggas i 150 exemplar och kostar mer än 20 miljoner kronor, men det är trots allt en bil som (näja) går att köpa för pengar och som är laglig för vägtrafik.

Det är alltså en produktionsbil – och enligt Youtubekanalerna Drag Times finns det ingen annan sådan som accelererar lika fort. I videon nedan avverkar bilen kvartsmilen, alltså 0–402 meter, på 8,582 sekunder. När den dundrar över mållinjen håller den nästan 270 km/h. 0–96 km/h går på 1,90 sekunder, och bilen når 200 km/h snabbare än en VW Golf GTI klarar 0–100.

Teslas nya fartmonster Model S Plaid får alltså se sig besegrad – den behöver enligt samma Youtubekanal 9,23 sekunder på sig att ta sig över 402-metersstreckets. Den är å andra sidan 95 procent billigare och har fem sittplatser i stället för två.

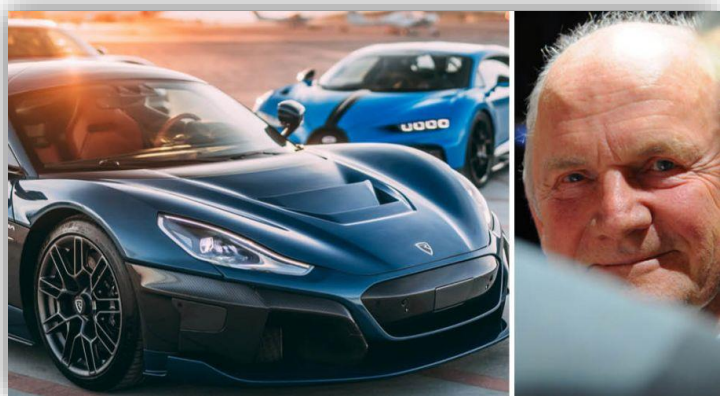
MER FRÅN VI BILÄGARE:



Rimacs nya superbil officiell – så snabb är den.



Oklar framtid för "toppfartsfantomen" – blir eldriven?



Uppstickare tar över VW-chefens toppfartsdröm.



Uppgifter: De kan bli Bugattis nya ägare.



Rimacs nya superbil officiell – så snabb är den.

8. Ford GT hyllar sitt arv.

Publicerad: 2021-08-18 kl 06:00.

2022 blir sista årsmodellen av Ford GT. Vad passar då bättre än att skapa en hyllning till modellens arv och vinster i Le Mans 24-timmars på det glada sextioalet. 64 Prototype Heritage Edition lockar med en färgställning lik den prototyp som först såg dagens ljus 1964.



Fem prototypbilar togs ursprungligen fram. En finns kvar i livet med original färgställning och den har chassinummer GT 105. Ekipagen var de första som Ford tog fram med hjälp av en djup förståelse kring hur aerodynamiken påverkar väghållningen och bilens prestanda.



Så här ser prototypen från 1964 ut. Chassinumret är GT 105.



Den första och andra bilen som tillverkades kraschade när de testades på Le Mans och Monza. Utifrån dessa erfarenheter förbättrades bil tre, fyra och fem. Tillverkningen av hyllningsmodellen startar i januari 2022.



Björn Magnusson



9. Sportiga Volkswagen ID.4 GTX tungt monster med fantastisk styrning.

Anders Nilsson 2021-08-23

Bytbil har fått provköra Volkswagen ID.4 GTX, den sportigare versionen av ID.4, och visar att den tyska biltillverkaren menar allvar med sina elbilsmodeller.



Volkswagen Id.4 GTX.

Stor körglädje, men även en bra allroundbil.

För cirka två år sedan lanserades [Volkswagen ID.3](#), den tyska biltillverkarens första modell i ID-familjen. Nyligen anlände syskonet [Volkswagen ID.4](#), och i april blev modellen den [mest registrerade bilen av alla på den svenska marknaden](#). Nu har även prestandamodellen ID.4 GTX anlönt. Bytbil har fått möjligheten att provköra den. Dagen börjar på Arlanda Test Track där bilens olika egenskaper ska demonstreras.

In i bilen. Så fort man sätter sig aktiveras tändningsläget. Framsätet har gott om plats, och man sitter skönt. Av naturliga skäl finns ingen kardantunnel, vilket gör att det finns ännu mer utrymme och förvaringsmöjligheter i kupén.

Lägger i körläget D, drive, ut på banan, och upp i fart. Bilen har en tjänstevikt på 2,2 ton (110 kilo tyngre än vanliga ID.4), ingen lätt pjäs. Accelerationen upp till 60 km/h är brutal för att sedan plana ut. Genom chikanen som bilen hanterar utan problem, ut på en kort raksträcka, bromsa inför hårnålen, på med gasen för att få till en bra utgång. Upp för krönet, som lutar lite i kombination med en vänstersväng. Bilen sitter som en smäck oavsett vad den utsetts för, och hastigheten spelar ingen roll.



Till skillnad från den vanliga ID.4, som är bakhjulsdriven, har den här versionen fyrhjulsdrift genom ytterligare en elmotor och ett antal styrsystem hjälper till. Och det märks.

Effekten är på 299 hästkrafter tack vare de dubbla elmotorerna. På bakhjulen finns det en synkron permanentmagnetmotor som levererar 204 hästkrafter och 310 Nm. Den kompletteras av en askynkronmotor som levererar 109 hästkrafter och 162 Nm. Tillsammans blir systemeffekten 299 hästkrafter. 0-60 km/h går på 3,2 sekunder, 0-100 km/h går på 6,2 sekunder. Topphastigheten är elektroniskt begränsad till 180 km/h.

Föraren har fem körprofiler att välja mellan: Eco, Comfort, Sport, Individual och Traction. I Eco försöker bilen spara så mycket energi som möjligt, medan i Comfort, som namnet antyder, åker man väldigt bekvämt. Med det sagt, sitter man bekvämt oavsett körläge. Men vill du lyxa till det, är det Comfort som gäller. Traction är intressant, för det är anpassat för halt eller löst underlag. Alla bilens olika styrningar är anpassade för att ge maximalt grepp, även när det är glatt underlag. Det märks när man är ute på exempelvis en grusväg. Man har total kontroll.

I sportläget är den främre elmotorn alltid aktiverad, och det hjälper till i kurvorna. Bilen väger som sagt en del, men det märks inte i styrningen. Det beror på att bilen har DCC-stötdämpare som både motverkar centrifugalkrafterna, understyrning (som man kan förvänta sig med en tung bil), men även överstyrningar i utgången vid gaspådrag, tack vare fyrhjulsdriften.

Pustar ut efter varven på banan och kör ut i trafik. Även där visar ID.4 GTX att det är en fin bil för vanlig körning. Som standard levereras bilen med 20-tumfälgar. Den här bilen har dock 21-tumfälgar (med 235/45 R21 fram och 255/40R 21 bak), för att ge ett ännu bättre väggrepp.

Eftersom det är en elbil är den väldigt tyst att köra i. Den är välisolerad, så när man kör är det enbart lite susande som hörs: Den elektriska motorn men även däckljudet, som dock inte är störande.



I baksätet finns det gott om utrymme.

Ute på de mindre landsvägarna fungerar bromsregenereringsystemet utmärkt, men kanske på ett sätt som man inte tänker på i första taget. Föraren kan välja mellan att bilen ska rulla fritt, eller om den ska börja återvinna energi så fort man släpper gasen och motorn inte driver bilen. På så sätt kan bilen ha ett automatiskt motstånd när man kör (som går att justera). På snåriga vägar med många kurvor fungerar funktionen indirekt som en säkerhetsfunktion, smart.

Det finns ordentligt gott om utrymme även i baksätet och man sitter bekvämt även där. Bagageutrymmet har en volym på mellan 543 och 1 575 liter beroende på om baksätena är nedfällda eller inte. GTX har ett 12 tum pekskärm och ett infotainmentsystem som bland annat har Online Route Calculation som planerar laddningsstopp. Systemet har även trådlös uppkoppling mot Android Auto, Apple Car Play och Mirror Link. Det finns även trådlös laddning av mobilen, bra!

Färden fortsätter. I närheten av Rånäs slott ska undertecknad svänga vänster och tvingas stoppa bilen. Då upptäcker man att sikten faktiskt är begränsad, vilket är störande då B-stolpen på höger sidan upplevs som rejält i vägen.

Räckvidden är upp till 48 mil enligt WLTP. Med andra ord tappar den fyra mil jämfört med vanliga ID.4. Med typ 3-kabeln kan ID.4 GTX laddas med en effekt på upp till 11 kW. Vid en snabbladdningsstation kan batteriet laddas upp till 30 mil på cirka 30 minuter med en laddningseffekt på upp till 125 kW.

Beroende på hur hårt man trycker ned gaspedalen kränger bilen till vid accelerationen, men fyrhjulssystemet hanterar även den situationen och cirka en tiondel senare är allt normalt igen.

MOTORNYTT

Bilen har en avancerad kraftfördelning. Kör föraren mjuk är enbart bakmotorn aktiverad, men vill man ha mer kraft (mer än vad bakmotorn kan leverera) så aktiveras även motorn fram. Den har systemet Vehicle Dynamics Manager, vilket övervakar bilen både vid acceleration, inbromsning och vid kurvtagning. Systemet jobbar tillsammans med styrsystemet till fyrhjulsdriften och stabilitetskontrollen. På så sätt ska bilens prestanda alltid vara på topp. Och för den som undrar, kan bilen dra släp på en vikt upp till 1 200 kilo.

Som tillval finns sportpaketet. Då ingår ett sportchassi som är sänkt 15 mm, och som även har progressiv styrning. Dessutom ingår den adaptiva sportregleringen DCC.

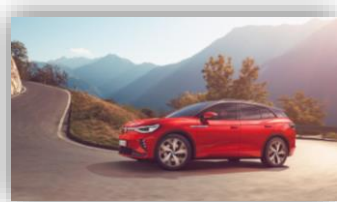
Turen går mott sitt slut och bilen är åter där dagen startade, vid Arlanda.

Bilen har ett rekommenderat pris från 563 900 kronor, innan avdraget på klimatbonusen på 70 000 kronor. Den är billigare än både konkurrenterna [Tesla Model Y](#) och [Polestar 2](#), men nästan 100 000 kronor dyrare än [Kia e-Niro](#).

De första kundleveranserna sker under det tredje kvartalet. Vid privatleasing är det 5 495 kronor per månad inklusive service och försäkring som gäller.

Sammanfattningsvis visar Volkswagen att man har tagit till sig elbilarna på ett seriöst sätt. ID.4 GTX är en modell som visar att den tyska biltillverkaren har ambitionerna att bli världens största elbilmärke, även om räckvidden fortfarande är i det kortaste laget.

Relaterade artiklar:



Officiell: Volkswagen ID.4 GTX – fyrhjulsdrift och sportig.



Provkörd: Volkswagen Tiguan Allspace.



Volkswagen lanserar fler versioner av ID.4.



Tre versioner av ID.Buzz – självkörande.

10. Så kunde GMC Hummer EV ha sett ut.

PUBLICERAD: 13 AUG 2021, KL 17:00. **TEXT** TIM DAHLBACKA.

General Motors designavdelning delar med sig av en bild på Instagram som visar hur den kommande GMC Hummer EV nästan såg ut, innan man skissade om ritningarna och färdigställde den riktiga modellen.



Det var i slutet på förra året som [General Motors offentliggjorde GMC Hummer EV](#) – en lätt och smidigt liten miljöbil. Nåja, särskilt lätt eller smidig verkar den kanske men klimatvänlig är den åtminstone då den nya pick-upen kommer drivas helt och hållet på elektricitet. I år meddelade man också att [GMC Hummer EV även kommer i SUV-format](#) och då kommer att vara avsevärt mindre än pick-upen.

Den nya pick-upen har förärats med en ganska djärv design men nu visar GM:s designteam att det hade kunnat se ganska annorlunda ut. I en bild som delats på deras Instagram visas en idéskiss över hur den eldrivna pick-upen såg ut i utvecklingsstadiet:

Idéskissen har vissa likheter med den färdiga produkten men också några egenheter som inte fick följa med till produktionsstadiet. Formen på taket, dörrarna och sidorutorna påminner om produktionsbilens, men skissversionen har dock mycket mindre bakljus. Hjulhusen ser mycket mer vinklade ut i sin design och bakluckan och bakre stötfångaren ser även dem mer unika ut i detta utförande.

Spana in bildgalleriet nedan och jämför den färdiga bilen med konceptversion och berätta vilken du föredrar:



[GMC Hummer EV 2022](#) GALLERIER 63 BILDER.



11. Trailerdragare från Volvo fungerar även som husbil.

2021-08-23 KL 20:00.

Kolla in najs custombygge från USA.

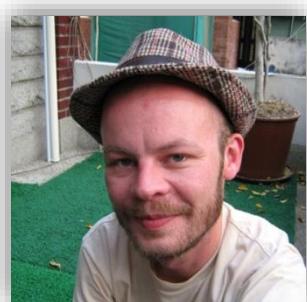


FILM: <https://youtu.be/98skllHV29k>.

En del av dagens trailerdragare fungerar i praktiken som små bostäder åt sina chaufförer och här kan ni se ett rätt så sweet exempel på det.

I klippet ovan kan ni kolla in hur det äkta paret Dave och Kelly Plumb tillsammans med företaget Bolt Custom Trucks modifierat en trailerdragare från Volvo till väl vad som närmast kan beskrivas som en liten husbil. I bilen finns det både kök och matplats såväl som toalett och dusch.

Ekipaget verkar även ha uppskattats av andra chaufförer då det vann "Drivers Choice"-priset på den stora amerikanska lastbilmässan Expedite 2021.



Wille Wilhelmsson

Klassiker

12. Volvo 760 med sufflett.

Publicerad 2021-08-23 kl 14:30. TEXT Fredrik Nyblad.

Leif Mellberg fyllde utrymmet som Volvo inte tog – och byggde 760 som cabriolet. Men det kunde ha blivit många fler än de två bilar som byggdes 1985.



År 1985 byggde Leif Mellberg Design & Bodywork två stycken 760 cabriolet. Bilarna förlo-
rade inte bara taket utan byggdes också om till tvådörrarskaross och fick midjelinjen kraf-
tigt höjd för att få formerna att stämma. Den ena bilen var ett projekt för tidningen Tekni-
kens Värld, den andra är den du ser på de här bilderna. Den finns idag hos Volvosamlaren
Hans Blokzijl i Nederländerna.





Läs mer om:



40 år sedan 1980-talets Volvo!

Volvo Concept Car hette experimentbilen som presenterades 1980. Experimentet bestod inte minst i att testa allmänheten och pressens reaktion på utseendet – det här var ju egentligen den nya 700-serien!

Klassiker

13. Ordning återupprättad.

Publicerad Idag 7:00. TEXT Mårten Carlsson.

En rad rara Volkswagencabrioletter på rad - Wuppertal 1949.



En tidig pressbild med leveransklara Volkswagen 14A från Hebmüller.

Det här var en sändning som var avsedd att skickas till Schweiz, och totalt kom man bara att göra 696 stycken av dessa tvåsitsiga VW-cabrioletter.

Produktionen började i juni 1949 och en Hebmüller cabriolet kostade 7500 D-mark

Men bara efter en månad så brann fabriken. Man kunde dock återuppta produktionen strax efteråt, men man kom aldrig riktigt tillbaka igen. Av de planerade 2000 bilarna gjorde man bara 696 stycken fram till 1952 - de sista lär ha gjorts hos Karmann.

Hebmüller sattes i konkurs maj 1952. Hur många av dom finns kvar idag då?

Exakt antal är okänt, men uppskattas till c:a 100 bilar.



För en del år sedan samlade entusiaster ihop ett gäng och återskapade originalfotot vid Hebmüllers gamla fabriksanläggning i Wuppertal.

14. Klassiskt bilmärke: Dodge.

Publicerad 26 november 2010.

Dodge är ett riktigt amerikanskt bilmärke, men var knappast märkvärdigare än några dussin andra. Dock var förutsättningarna mycket goda.



Dodge Custom Royal Lancer "Super D-500" 1957.

De första Dodge-bilarna presenterades i november 1914. Mycket snart kom de att uppskattas av den amerikanska armén, som hade ett stort bilbehov just när man var på väg att avskaffa kavalleriet.

Fast egentligen var det enda märkliga med Dodge att man använde tolvvoltssystem när de andra märkena litade på sexvolts.

Bara Ford sålde mer

Det gick bra för Dodge och 1920 låg märket tvåa i den amerikanska försäljningsstatistiken. Bara Ford sålde fler bilar. Också Dodge var en billig vagn, men ner till T-Fordens nivåer kom ingen annan.

Fjorton år efter starten såldes Dodge till en bilgubbe på stark frammarsch: Walter P. Chrysler. Han betalade 175 miljoner dollar och lade genast ner tillverkningen av fyrcylindriga Dodge för att satsa på sexorna i stället. Men fortfarande handlade det om relativt billiga vagnar.

Liksom så många andra märken lyckades Dodge pricka in depressionen med en mer påkostad modell, en rak åtta som byggdes åren 1930–33.

Under 30-talet varierade den årliga Dodge-försäljningen mellan 30 000 bottenåret 1932 och nästan 289 000 år 1937. Men modellåret 1938 sjönk försäljningen till bara en bit över 100 000 bilar.

Just 1938 års modell blev väldigt populär som drogsbil här i landet. Sådana rullade ända in på 50-talet och var totalt slut när de äntligen skrotades.

Dodge, DeSoto, Plymouth och Chrysler hade under 40-talet härligt kromtunga fronter och mysiga plyschinteriörer. Att köra en Dodge från den tiden är som att manövrera en smärre ångare.



Model 30-35 Touring 1914-16.

Det stora hästkraftsracet

Raka sexor och åttor blev alltmer otidsenliga och 1952 presenterade Dodge sin första V8, en 3,8-litersmotor med toppventiler och namnet Red Ram. Den beteckningen skulle i olika varianter följa Dodge i decennier, och gör det fortfarande.

Chrysler-koncernen tog nya tag med sin lätt trista formgivning i och med 1955 års bilar. Det var nu det stora hästkraftsracet startade och Dodge hängde på. 1959 levererade den största V8-motorn, på 6,3 liter, 345 hästar.

Viss sans förmärktes i och med kompaktmodellen Dodge Lancer, som var på pricken lik Plymouth Valiant, som ju i Sverige kallades Chrysler.



DS Phaeton 1930.



Sedan 1938.

Challenger och Charger är två Dodge-namn som för evigt skrivit in sig i filmhistorien. I klassikern "Jakten mot nollpunkten" kör hjälten Kowalski en Challenger och i McQueen-rullen "Bullitt" rattar skurkarna en hotfullt svart Charger, den stora prestandamodellen med fastbackkaross.

Sexor och V8-motorer var det som gällde under 60- och större delen av 70-talet, förutom då Dodge i ett anfall av downsizing 1970 lanserade små fyrcylindriga Mitsubishi-bilar och kallade dem Dodge Colt.

Dodge hade också sedan länge byggt små och stora kommersiella fordon. Stor lycka gjorde märkets skåpbilar, liksom även Chevrolets och Fords konkurrerande van-modeller.

Ett tecken som kan tyda på viss förvirring hos koncernledningen var den Simca-baserade småbilen Omni, med fyra naturligtvis. Dock måste erkännas att det var med Omni och dess koncernkamrater som Chrysler Corporation till slut räddade sig ur ekonomiska svårigheter åren kring 1980.

Ändå blev 1980- och 90-talen inga höjdardecennier för Dodge. Fast det är klart, för den som gillar prestandabilar kom en sällsynt läcker skapelse kallad Viper. Tiocylindrig pickis-motor, råa prestanda och vulgärball kaross. Tillverkningen startade 1992 så Viper har nu byggts i hela 18 år.



D44 Coronet Eight Club Coupe 1953.



Royal Sedan 5.9 V8 309hk, 1959.

Kantiga modeller med attityd

1998 köpte Daimler-Benz Chrysler-koncernen och därmed skapades DaimlerChrysler, eller, om man så vill, Fritz Kreiser. Det nya storbolaget visade sig inte vara en så lyckad idé som man hoppats – ännu en gång bevisades att fusioner sällan eller aldrig ger de stordriftsfördelar man räknar med.

Fast visst var det fiffigt att kunna använda första generationens Mercedes-Benz SLK som mekanisk grund för Chrysler Crossfire. Därefter har Fiat gått in som delägare i koncernen.

Hur det ska gå för Chrysler och Dodge är lika ovisst som så mycket annat i bilindustrin. Nu är i alla fall Dodge tillbaka på den svenska marknaden i form av stora och kantiga modeller med attityd. De lär väl också bli historia...



Lancer 2-door Hardtop 1961.



15. Våldsam däckexplosion kan stoppa drömmen.

22 augusti, 2021, kl. 08:36

Marcus Ericsson närmar sig täten efter Bommarito Automotive Group 500. Värre gick det för Linus Lundqvist vars framtid i IndyCar kan ha försvunnit i en våldsam kollision.



Linus Lundqvist

Linus Lundqvist som var på väg mot en pallplats i sin ovalpremiär i amerikanska Madison, vilket var mycket viktigt för mästerskapet och för framtiden. En mästerskapsseger i Indy Lights ger ett stipendium för att köra IndyCar 2022.

Men racet och möjligen också titelchanserna tog slut i en mycket våldsam olycka.

Linus Lundqvist låg tvåa när hans högra framdäck exploderade på det 59:e varvet. Svensken höll då en hastighet av 300 km km/timmen och hans ovaldebut slutade med en kraftig smäll i muren.

– Jag kom ner mot kurva 3 när däcket plötsligt bara exploderade. Det fanns ingenting jag kunde göra och det var en hård smäll, men jag är okej, säger han på sin hemsida lägger han till:

– Det var en tuff smäll. Jag är helt okej, men det var förmodligen den hårdaste smällen i min karriär. Farten är hög därute

Lundqvists olycka var den sista (och den mest spektakulära) av ett flertal liknande däckincidenter under loppet. Tävlingsledningen valde därför att avbryta racet i förtid efter några varv bakom säkerhetsbilen.

Missade Linus Lundqvist chansen att nå IndyCar?

David Malukas tog hand om segern, medan Kyle Kirkwood övertog andraplatsen. Det är resultat som kan ha påverkat Lundqvists chanser att vinna mästerskapet. Istället för att han tog in tio poäng på täten tappade han 38.

– Det var inget roligt slut på race 1, säger Linus Lundqvist.

– Det såg så bra ut och jag tyckte själv att jag gjorde ett av mina bästa race. Jag kunde följa med ganska enkelt bakom David (Malukas) och en andraplats i mitt livs första ovallopp hade definitivt varit ett bra resultat.

Kraschen var så pass hård att Lundqvist dagen därpå tvingades byta till teamets reservbil, som tidigare under året körts av ryssen Nikita Lastochkin. Han gjorde återigen en fin insats och slutade fyra i det andra racet.

– Med tanke på omständigheterna får jag vara hyfsat nöjd med en fjärdeplats, fortsätter Linus Lundqvist.

– Teamet gjorde ett stort jobb som först försökte få ihop min ordinarie bil och sedan byggde ihop reservbilen så pass snabbt – stort tack. Att ändå avancera en plats i det här racet och bli fyra är okej.

Linus Lundqvist med små chanser kvar

Linus Lundqvist är fortsatt trea i Indy Lights, 59 poäng bakom ledande Malukas som vann båda helgens race. Det återstår tre lopp av säsongen och svensken har fortfarande matematiska chanser att nå titeln.

– Allt som allt en helg med blandade känslor, men någonstans är jag faktiskt mest glad över farten jag haft här, avslutar Linus Lundqvist.

– Vi förlorade mark i mästerskapet, ja, men ur ett långsiktigt perspektiv är det viktigt att vara bekväm på ovalerna – och där har jag fått ett väldigt bra kvitto.

Ericsson fortsatt med i toppen

När det gäller helgens huvudtävling, Bommarito Automotive Group 500 gjorde Marcus Ericsson återigen en stabil insats och tog en plats bland de tio främsta.

–Bilen kändes rikligt bra i början av racet, vi var stadigt i topp fem på väg upp mot topp tre, men balansen var inte riktigt där jag ville ha den, säger Ericsson till Viaplay.

Han hade problem att hålla upp tempot, gjorde också en miss och tappade ett par platser under den avslutande delen av loppet.

– Tyvärr kom en gulfflagg efter vårt sista stopp, då tappade vi ytterligare tre platser. Det var inte riktigt vår dag. Farten var inte där i den andra delen av racet, säger han.

Han behåller femteplatsen i sammandraget, men det skedde ett par förändringar i täten. Josef Newgarden, som avslutade starkt även förra året, vann årets sista ovalrace före Pato O'Ward och det skiljer nu vara 22 poäng mellan ledande O'Ward och trean Newgarden i sammandraget.

– Jag kunde inte ha bett om något mer, säger den dubbla mästaren Newgarden efteråt.

– Alla gjorde ett fantastiskt jobb och vi måste fortsätta. Det är fortfarande en bra bit att klättra upp till ledningen, men vi tog ett stort steg i dag. Segern är väldigt viktig för den här säsongen och jag hade önskat att vi hade tagit ett par till tidigare i år. Nu är vi i ett annat läge, men vi kommer alltid att fajtats med allt vi har.

Tajt fajt om titeln i IndyCar

Förutsättningarna inför den avgörande fajten om mästerskapet förändrades rejält i samband med en omstart på det 65:e varvet när Rinus VeeKay körde in i bakkdelen av Scott Dixon och tog med sig Alex Palou. Spanjoren föll ner till plats 21 och även om han klättrade

upp till plats tio tappade han ledningen i mästerskapet. Även den regerande mästaren Dixon tappade i sammandraget efter helgens kollision.

Det var en tuff smäll för Marcus Ericssons team, Chip Ganassi Racing.

– Jag trodde jag var på utsidan, men plötsligt blev jag påkörd, säger Palou till Indycar.com.

– Jag hade lämnat massa plats till Scott och han hade lämnat lika mycket plats till killen framför, men vi blev påkörda. Det fanns ingen plats. Jag vet inte var VeeKay ville ta vägen.

Scott Dixon tvinagdes bryta loppet, det var första gången på 28 lopp som han tvingats bryta. Senast var i augusti 2019.

[Hela resultatet har du här.](#)

Felix Rosenqvist bröt

Helgens tredje svensk, Felix Rosenqvist, har en fortsatt tung säsong. Han tvingades bryta nattens NTT INDYCAR SERIES-race på World Wide Technology Raceway med tekniska problem. Småläningen förlorade tid med ett motorstopp i depån och tvingades därefter bryta med trasig drivaxel 50 varv från mål i det 260 varv långa loppet.

– Det verkar aldrig vända för oss den här säsongen, säger Felix Rosenqvist.

– Vi hade bra fart idag och gjorde ett kval vi definitivt måste vara nöjda med, men fick ingenting för det den här gången heller. Det är förstås en besvikelse att behöva bryta på det här sättet, men det ingår i sporten ibland. Vi tappar inte fokus och vi kommer fortsätta göra allt vi kan för att avsluta den här säsongen på ett positivt sätt.

Tre lopp återstår av säsongen, nästa avgörs i Portland den 12 september, därefter följer tävlingar i Monterey (19 september) och säsongen avslutas i Long Beach den 26 september.

MÄSTERSKAPSSTÄLLNING

NTT INDYCAR SERIES | Efter 13/16 race

1: Pato O'Ward (MEX), AMSP, 435 p.

2: Alex Palou (ESP), Ganassi, 425 p.

3: Josef Newgarden (USA), Penske, 413 p.

4: Scott Dixon (NZL), Ganassi, 392 p.

5: **Marcus Ericsson** (SWE), Ganassi, 375 p.

—

21: **Felix Rosenqvist** (SWE), AMSP, 149 p.

Detta var veckans sista inlägg kring IndyCar. Nu väntar full fokus på Formel 1 som äntligen är tillbaka kommande vecka. Det viktigaste som skett under sommarbreaket förändringarna i tabellen. [Du ser dem här.](#)



Anna Andersson

SLUT