



Imperial Crown Convertible (CY1-M) 1967

MOTORNYTT
Föregående

fredag 19 juni
onsdag 17 juni

1. Klart: Polestar Spaces öppnar i Stockholm och Göteborg i juli
2. Per Svantesson ny vd för Automobili Pininfarina
3. Tesla har tolvstavig minibuss på gång
4. Tesla siktar på en andra fabrik i Europa
5. Det är främst tyska bilar som elbilen Tesla Model 3 konkurrerar ut
6. Här laddar han Teslan med solceller på släp
7. Prov: T-Roc med titanorgel
8. Always U5: Fräsch men trist
9. Nya Renault Captur är en behaglig mini-suv
10. Nya Skoda Octavia Scout
11. Alpina presenterar B5 och D5 S
12. BMW iX3 ska lanseras enligt plan
13. BMW lovar fler laddhybrider med upp till 10 mils räckvidd
14. Lucid Air ska börja levereras 2021: "Kalla oss inte Tesladödare"
15. Tyska super-elbilen Elektron One ska byggas i Italien
16. CATL tar fram bilbatteri som ska räcka 2 miljoner kilometer
17. Kinesiska BYD vill bygga batterifabrik till Jaguar
18. Tvärstopp för Honda, fabrikena kan ha hackats
19. KIA:s designchef tror på comeback för MPV
20. Coronapandemin kommer förändra bildesign
21. Stäng ute bruset med skumkupa från Covestro
22. Galna testet: Varvar motorerna torra tills de dör
23. Drag i dörrarna
24. Renault från Bulgarien - Bulgarrenault
25. En närmare titt på Ryan Tuercks driftingbil
26. Fredagsfilmen: Mercedes museum

1. Klart: Polestar Spaces öppnar i Stockholm och Göteborg i juli

Publicerad 2020-06-11 kl 15:14

I sommar öppnar Volvos elektrifierade syskonmärke Polestar nya visningslokaler i Sverige.



Även om Polestar ingår i Geelykoncernen är det inte hos Volvos återförsäljare som de nya elbilsmodellerna ska säljas.

Istället har Polestar bestämt sig för att öppna [egna visningslokaler](#). Nu står det klart att Polestars showroom i Göteborg öppnar den 10 juli och att lokalen i Stockholm slår upp portarna den 17 juli.

Det kommer också erbjudas provkörning av elbilen Polestar 2 och laddhybriden Polestar 1 från "slutet av juli", utlovar Polestar. Totalt ska märket öppna 50 så kallade Polestar Spaces redan i år runt om i världen.

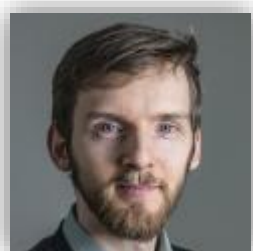
Inga säljare

I visningslokalerna ska det inte finnas några säljare men däremot personal som kan berätta om detaljerna och finesserna i bilen.

"Allt sker i en avskalad miljö som är utformad för att ta bort pressen i säljprocessen. Personerna som möter dig i Polestar Space är produktspecialister snarare än säljare, och de arbetar inte på provision", förklarar Polestar i ett pressmeddelande.

Efter köpet levereras bilen till en av fyra leveransplatser: Bra Bil på Stigs Center i Göteborg, Upplands Väsby eller Vallentuna i Stockholm samt Bildeve i Helsingborg. Fler leveransplatser ska följa senare.

Service av Polestars bilar görs hos Volvos verkstäder. Det finns över 100 serviceställen runt om i Sverige, berättar Polestar i en tydlig pik till Tesla som har betydligt färre.



Erik Söderholm

2. Per Svantesson ny vd för Automobili Pininfarina

Jan-Erik Berggren

9 juni 2020

Per Svantesson, tidigare på Volvo Cars, Volvo bussar, ESAB och Nevs, är nyutsedd vd för supersportbilstillverkaren Automobili Pininfarina. Och Svantesson lovar att den planerade elbilen kommer att presenteras senare i år.



[Pininfarina Battista](#) med 1 900 hästkrafter är en eldriven supersportbil som många ser fram emot. Men vårens coronapandemi såg under en period ut att hota produktionen och leveranserna. Nu säger Per Svantesson, nyutträd vd för Automobili Pininfarina, att produktionen av supersportbilen går enligt plan och det ska bli leveranser senare i år.

Per Svantesson har en lång erfarenhet av fordonsindustrin och har tidigare bland annat arbetat på ledande befattningar inom Volvo Cars, Volvo bussar, svetstillverkaren ESAB och Nevs i Trollhättan. 2018 utsågs Svantesson till operativ chef på Pininfarina. Under våren har Pininfarina byggt om i ledningen och Svantesson är numera vd efter Michael Perschke. Den förra Ferrari- och Maserati-chefen Paolo Dellachs har samtidigt fått en utökad roll som produktions- och utvecklingschef.

– Vårt varumärke baseras på det som Pininfarina står för, vilket är design. Vår plan är att erbjuda revolutionerande och fantastisk teknologi, säger Svantesson i en intervju med Autocar.



Elbilen Pininfarina Battista är på gång.

Pininfarina planerar att bygga 150 Battista-bilar där prislappen för varje bil ligger på cirka 17 miljoner kronor. Battista har en drivlina från Rimac. Pininfarina ska bygga en väldesignad bil och för det priset krävs det, enligt Svantesson, hög kvalitet i samtliga detaljer.

Enligt svenske vd:n finns ett hundratal intresserade kunder som vill provköra supersportbilen när den väl är byggd. Flera av kunderna har aldrig tidigare kört en elbil med hög prestanda varför Pininfarina nu fokuserar på att erbjuda en komplett upplevelse i samband med provkörningen.

När Pininfarina kommit igång med försäljningen av Battista väntar flera häftiga elbilar. Planen är att konkurrera med lyxiga sportbilar från Ferrari och Lamborghini. Bland annat ska Pininfarina börja sälja en SUV som ska konkurrera med Lamborghini Urus. SUVen förhandsvisades i konceptform när Pininfarina rullade fram Pura Vision tidigare i år.

Svenska chefer i bilindustrin

Peter Carlsson – grundare och vd för batteritillverkaren **Northvolt**.

Lars Carlström – grundare och vd för batteritillverkaren **Britishvolt**.

Håkan Samuelsson – vd för **Volvo Cars**.

Henrik Henriksson – vd för **Scania**.

Martin Lundstedt – vd för **AB Volvo**.

Per Svantesson – vd för **Automobili Pininfarina**.

Ola Källenius – koncernchef för **Daimler**.

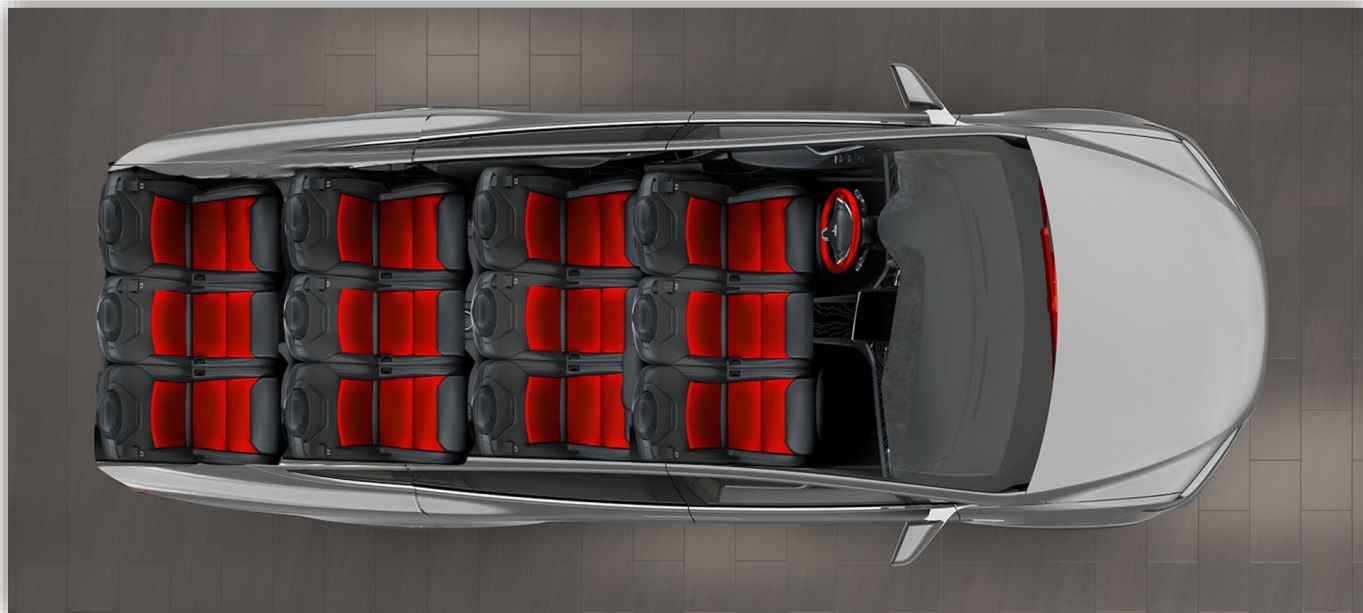
Christian von Koenigsegg – grundare och vd för **Koenigsegg**.

Feber

3. Tesla har tolvstitsig minibuss på gång

AV BOBBY GREEN, 2020-06-09 KL 12:20

Ska användas i The Boring Companys tunnel

*Obs! Bilden är ett montage*

Det verkar som att Tesla har en ny modell under utveckling och det sägs röra sig om en minibuss med plats för tolv stycken personer. Tanken med denna är att använda i den höghastighets-tunnel som The Boring Company har planer på att bygga mellan Ontario International Airport och staden Rancho Cucamonga. Tunneln ska bli 4,5 kilometer lång, 4,2 meter bred och ligga runt tio meter under marken. Här ska folk transporteras fram och tillbaka från flygplatsen i upp till 204 km/h. Det skulle handla om runt 1200 personer om dagen, så därför behövs något med mer plats än de modeller Tesla erbjuder idag.

autoblog.com +

Ge din Volkswagen lite extra kärlek.

TRYGG HANSA

Trygghet för livet



4. Ryktet: Tesla siktar på en andra fabrik i Europa

juni 6, 2020

Enligt flera källor så var Elon Musk i veckan på tjänsteresa. I onsdags landade hans privatjet i England där han letar efter mark för att bygga en Teslafabrik.



Uppgifterna bekräftas ytterligare av [Property Week](#), en brittisk branschtidning för fastighetsbranschen. Tidningen uppger att brittiska myndigheter är på jakt efter en markyta på 371 000 kvadratmeter som ska användas för forskning, utveckling och tillverkning av elbilar.

Tidningen uppger att Elon Musk är involverad i dialogerna med myndigheter. Myndigheterna letar efter mark i sydvästra England i grevskapet Somerset.

Om Tesla bygger en fabrik i England blir det Teslas andra fabrik i Europa efter Berlinfabriken som ska stå klar nästa år. Elon Musk har tidigare övervägt Storbritannien som en knutpunkt för Tesla i Europa, men den gången föll valet på Tyskland på grund av Brexit.



KRISTOFER

Grundare av Allt om Elbil. Fascinerad av elbilen och vill påskynda en elrevolution av bilindustrin.



5. Det är främst tyska bilar som elbilen Tesla Model 3 konkurrerar ut

juni 8, 2020

Tyska motortidningen *Auto Motor und Sport* har kommit över Teslas egna kundanalys kring europeiska kunders tankar kring köp av elbil. De europeiska biltillverkarna, men framför allt de tyska tillverkarna tappar kunder till Tesla.



Tesla har redovisat de mest förekommande bilarna som lämnas vid inbyte tillförmån för en Tesla Model 3. Över hela Europa byter förare av Volkswagen Golf gärna till Tesla Model 3 enligt rapporten. BMW 3-serie, Audi A3, BMW 5-serie och Audi A4 hör till andra modeller som toppar listan. Köparna är beredda att ta det högre inköpspriset och sedan se en långsiktig besparing.

Teslas undersökning som gjordes mellan februari 2019 och februari 2020 visar att nästan hälften, 9 av 20 gick från ett billigare fordonsegment till Tesla. 17 av 20 kunder körde tidigare en bil med förbränningsmotor eller hybridmotor. Tre av 20 kunder hade tidigare ägt en elbil.

Undersökningen visar att kunderna är medvetna om de lägre fordonsskatterna för elbilar, men också billigare underhållskostnader. Man slipper oljebyten, slitage på avgångssystem och får bromsar med längre livslängd.

Rapporten tar också upp att miljöbilsbonusar i form av subventioner vid köp av elbilar är en bidragande orsak till att många väljer elbil. Även kunders miljömedvetenhet har en bidragande roll. Mycket tyder alltså på att Tesla kommer dra stor nytta av de många nu ökade bonusarna och stimulanspaketet vi ser till följd av pandemin.

6. Här laddar han Teslan med solceller på släp

Publicerad 2020-06-09 kl 9:42

text Erik Söderholm

Jodå, det går att ladda elbilen med ett solcellssläp. Det finns bara ett problem: laddningen tar nästan två dygn...



FILM: <https://youtu.be/9uE6eaZRBcQ>

De senaste åren har många bilköpare som bytt till en elbil också börjat fundera på att installera solcellspaneler hemma för att ladda sin bil.

Men för att ta det hela ett steg längre har nu en [Tesla Model 3-ägare på Youtube](#) bestämt sig för att installera solcellspaneler på ett släp – som dras efter bilen. Totalt har släpet kostat 2 500 dollar.

Så går det att ladda elbilen med solceller på släp? Svaret är att det går, men tyvärr väldigt långsamt. Under gynnsamma förhållanden kan bilen laddas fullt på 40 timmar vilket förstås inte räcker för att ladda bilen medan den körs, särskilt inte med tanke på att förbrukningen ju blir mycket högre med släp på kroken.

Men detta kanske ändå kan vara en rolig (om än dyr) lösning för den som till exempel vill campa med sin elbil. Med solcellsladdaren kan bilen parkeras var som helst – så länge det finns någorlunda bra ljus kan bilen laddas upp var som helst.

Uppblåsbara solceller hos Ford

Flera biltillverkare har experimenterat med solcellspaneler på bilen. Audi och Toyota har till exempel haft solceller som tillval för att driva luftkonditioneringen i kupén. Andra märken, som elbilstillverkaren Sono Motors, har gått längre och monterat [stora solcellspaneler på sidan av bilen](#) för att kunna ladda batteriet.

Problemet är att panelerna ändå blir för små för att kunna ladda batteriet fullt – något som Ford vill lösa med en udda lösning, nämligen [uppblåsbara solcellspaneler](#) som blir större när bilen står stilla. Om det blir verklighet återstår dock att se.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar



[Ford vill ladda elbilar med uppblåsbara solceller](#)

[Uppblåsbar ballong med solcellspaneler kan ge längre räckvidd. 14](#)



[Solceller ska få bilen att gå 56 kilometer om dagen](#)

[Toyota har tagit fram en specialversion av en Prius som har försetts med solceller. Dessa ska ge tillräckligt med energi för att bilen ska kunna färdas över 56 kilometer varje dag.](#)



7. Prov: T-Roc med titanorgel

Av Patrick Lang, Publicerad 2020-04-09 05:37

Bygger man Golf en våning högre kallas den plötsligt T-Roc och har förvandlats till en suv. Klitrar man dessutom bokstaven R på bakluckan, vad får man då? Det är det vi ska ta reda på.



VAD ÄR NYTT?

Karossformen är oförändrad liksom innerutrymmena och förstas detaljkvaliteten.

Vad som skiljer den från en vanlig T-Roc är, förutom R-logotypen i ratten, de bekväma sportstolarna, instrumentbrädan i den nya karosfärgen lapisblå och en diffusor baktill som inramar de fyra avgasrören. Den största nyheten är dock motorn på 300 hk.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

I prestanda och väghållning kan bilen matcha även renrasiga sportvagnar. Ett vridmoment på 400 Nm från 2 000 r/min ger enastående fartresurser i kombination med den sjuväxlade dubbelkopplingslådan. Detta matchas av ett förfinat Haldexsystem som ger bilen en bak-hjulsdriven karaktär och därigenom mer underhållande köregenskaper. Accelerationen 0–100 på 4,8 sekunder talar sitt tydliga språk.

NÖRDFAKTA.

Det dyraste tillvalet är ett fyrpipigt avgassystem av titan signerat Akropovic. Det kostar visserligen 38 700 kronor extra men gör körningen till en sensationell ljudupplevelse. Dessutom spar man in sju kg i vikt.

I körprogrammet Comfort hålls avgasljudet i bakgrunden och de adaptiva stötdämparna sväljer mer av vägens ojämnheter. I raceläget känns styrningen mer direkt, dämparna hårdare och avgasljudet blir till ett akustiskt spektakel. En intressant detalj är att sportläge saknas. Detta betraktas här som standard.



1 500 kg väger T-Roc i sitt sportigaste utförande.

BORDE JAG KÖPA EN?

Vill du ha en sportvagn som även kan fungera i vardagen kan detta vara ett bra val. Du har plats i bagageutrymmet som i en SUV och du kan till skillnad från i Golf R även montera dragkrok!

VW T-ROC R **TEKNISKA DATA**

MOTOR: R4, bensen, turbo, 1 984 cm³, 300 hk vid 5 000 r/min, 400 Nm vid 2 000–5 200 r/min. 7-växlad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 241/1 819/1 562 mm. Axelavstånd 2 595 mm. Tjänstevikt 1 575 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,8 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 8,5 l/100 km, CO₂ 192 g/km.

PRIS: Från 414 900:–. Aktuell nu.

SUMMERING

BÄST: Praktisk SUV, hög kvalitet, enastående prestanda.

SÄMST: Mindre komfort, högre förbrukning.



8. Aiiways U5: Fräsch men trist

Av Clemens Hirschfeld, Publicerad 2020-04-07 05:38, uppdaterad 2020-04-07 08:09

Kan denna första kinesiska elsuv övertyga med sitt kampanjpris? Vi provkör.



Under den vänstra LED-strålkastaren döljer sig ladduttaget.

VAD ÄR NYTT?

Hela bilen är ny och så även tillverkaren. Aiiways startades för tre år sedan av finansdirektören på SAIC, en kinesisk biljätte ägd av staten, och försäljningschefen hos Kinas Volvoimportör.

I november 2019 visade man sin första bil, en elsuv som är tänkt att produceras i 150 000 exemplar om året i en fabrik i Shangrao i östra Kina. Bilen är byggd på en modulerbar plattform, liksom MED från Volkswagen, och andra elektriska modeller kan därför följa.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Ett batteri på 63 kWh ska räcka för en körsträcka på omkring 400 km. Batteriet kan laddas med en typ-2-kontakt (6,6 kW) eller med en CCS-likströmsladdare på 100 kW. I det senare fallet till 80 procent på 30 minuter.

Motorn på 140 kW driver på framhjulen och startar något bryskt. Både motorkaraktären och bromskraften kan lätt varieras i tre steg. Köregenskaperna är inte bilens starkaste sida. Delvis kan detta bero på de anonyma 19-tumsdäcken som har dåligt grepp. Fjädringskomforten hos denna 1,7-tonnare är bra och krängningen inte alltför påtaglig.

NÖRDFAKTA.

Genom ett axelavstånd på 2,8 meter erbjuds benutrymmen i Skoda Superbklass. Med nedfällt baksäte stuvar man lätt in bagage på mer än 1,5 kubikmeter.

Serviceintervallet är 10 000 mil vilket borde betyda på låga driftkostnader. Delläderinredning av hög kvalitet är inte vad man förväntar sig i prisklassen, i synnerhet inte från en förseriebil.



Förutom den hårda ratten känns de fina materialen i U5 lika sköna som de ser ut. Aiways drar nytta av platsfördelarna hos en elplattform men när det gäller köregenskaperna finns det plats för förbättringar.

BORDE JAG KÖPA EN?

Priset är konkurrenskraftigt för en suv på 4,7 meter men det faktum att man hittills bara fått tre stjärnor i EuroNCAP:s krocktest tyder inte på någon försäljningssuccé i Sverige. Men detta kan ändras så håll ögonen på Aiways då den kan komma att bli en viktig konkurrent till europeiska elbilar.

AIWAYS U5 TEKNISKA DATA

MOTOR: Elmotor, 140 kW (190 hk), 315 Nm. Batterikapacitet 63 kWh.

KAROSS: L/b/h 4 680/1 865/1 684 mm. Axelavstånd 2 800 mm. Tomvikt 1 750 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 10,0 sek. Toppfart 160 km/h. Räckvidd (WLTP) 400 km.

PRIS: 35 000 euro.

SUMMERING

BÄST: Utrymmena, priset, inredningen.

SÄMST: Köregenskaperna, krocktestresultatet.



SVENSKA DAGBLADET

9. Nya Renault Captur är en behaglig mini-suv med chans att bli populär

Eric Lund Publicerad 2020-06-09

En ovanligt mogen minsting. Kanske beroende på att den faktiskt vuxit en del jämfört med sin föregångare. Nya Renault Captur har på flera sätt storbilskänsla.



Nya Renault Captur är väl rustad för att möta konkurrensen på flera plan. Men det är hård kamp i detta segment, där mängder av biltillverkare har färskare modeller att erbjuda

Enligt branschtidningen Automotive News Europe planerar Renault att lägga ned flera av sina bilmodeller. Det är inte särskilt dramatiskt, bilar kommer och försvinner på tillverkarnas menyer.

Men i Renaults fall är det två synnerligen profilskapande modeller som har yxan dinglande över hjässan. Renault var inte först med att bygga en familjebil på höjden, men när familjebussen Espace lanserades 1984 var den ändå en pionjär. Klipskt paketerad, rymlig och flexibel trots nätta yttermått.

Tolv år senare anslöt en mindre variant på samma tema, Mégane Scénic. Hur Renault hade sett ut om inte Espace och Scénic funnits vet vi inte, men varken tillverkarens ekonomi eller image hade nog mått lika bra.

På senare år har både Espace och Scénic ändå backat i försäljningen. Ett försök att blåsa nytt liv i dem kom med de senaste generationerna (2015 respektive 2016), då Espace och Scénic förlänades en aning suv-tycke för att hänga på den rådande trenden. Det har inte hjälpt – bilköparna styr alltmer direkt mot mer typiska suv- och crossoverbilar.

Även den traditionellt konfigurerade, större familjebilen Talisman verkar ryka när Renault storstädar. Enligt Automotive News Europe väntar ett sparpaket på drygt två miljarder euro. De tre nämnda modellerna har redan försvunnit från den svenska importörens hemsida, men finns i skrivande stund kvar på den franska.



Istället är det elbilar, småbilar och suvar som gäller. En modell som kan ha framtiden för sig är Captur. Den bygger på småbilen Clio, men uppblåst till en gnutta större format. Om begreppet SUV en gång i tiden indikerade en bil med attribut för terrängkörning är Captur snarare i andra änden av skalan – en SUV med mycket stor spädning av vanlig bil. Den biltyper som ibland kallas crossover. Låter det snurrigt? Ja, några fasta gränser för det ena och det andra finns inte.



En förarmiljö som både är trevlig att se och bra att arbeta i. Notera växelväljarens konsol under vilken ett av alla förvaringsutrymmen finns. Bra pekskärm med enkla menyer och upplägg.

Första Captur kom 2013 och enligt Renault har modellen sedan dess sålts i 1,5 miljoner exemplar. 2019 presenterades en helt ny Captur. Den är elva centimeter längre än föregångaren och hjulbasen har ökat med två centimeter.

Jag hoppar in bakom ratten och det första som slår mig är att Captur, i likhet med senaste Clio, har tagit ett stort kliv framåt vad gäller trivsel och detaljomsorg. Grundtemat känns igen från de senaste årens Renaultbilar, med en stående pekskärm för att administrera diverse funktioner och – om köparen beställt sådan – visa navigationskartan.

Grafiken på den 9,3 tum stora skärmen är utmärkt och den sega respons som präglat många franska bilar finns inte här. Däremot vore det önskvärt med ett fysiskt reglage för att justera stereos volym. Det får man i Captur med enklaste utrustningsnivån, Zen. Fast då är pekskärmen helt ersatt med en ”knappradio”.

I testbilen är det både stor skärm, navigator och stereo av märket Bose i en paketutrustning för 9 000 kronor. Det finns även en sjutums skärm (liggande format) med navigation för 3 900 kronor. Överlag är det bra priser på tillvalen.

Men att en vettig säkerhetsdetalj som dödavinkelvarning kostar extra och inte ens går att beställa till Captur Zen, endast till den dyrare Captur Intens, är inte smakligt. Autobromssystem ingår däremot i alla versioner.

Testbilen är i utförandet Intens med det mellersta motoralternativet av tre: en fyrcylindrig 1,3-liters bensinmotor på 130 hästkrafter. Samma motor finns även med 155 hästkrafter och som instegsmodell en trecylindrig enlitersmaskin på 100 hästkrafter.

Trecylindrigt är vanligt även bland motorer i 1,3-litersklassen (även upp till 1,5). Men att Renault valt fyra cylindrar bidrar faktiskt till känslan av större bil. Den går mjukt och är om inte någon sprinter så i alla fall dugligt vardagssnabb.

Mindre angenäm är dubbelkopplingsväxellådan, som i Sverige är standard på de fyrcylindriga versionerna. Maken till ryckigt och senfärdigt kopplingsingrepp var det länge sedan jag stötte på. Lägg till det en startstoppfunktion som sannerligen inte hör till de snabbaste. Resultatet är en bil som behöver tid att samla ihop sig varje gång den ska komma ur startblocken.



Ett baksäte som också utmärker sig med lite bättre komfort än den genomsnittliga bilen i detta segment.

För övrigt är bekvämligheten bra för biltypen och framstolarna har mer än godtagbar småbilskomfort. Även baksätet är riktigt bra och eftersom det är skjutbart 16 centimeter i längsled ges fin flexibilitet, med sämre benutrymme och bättre bagageutrymme eller tvärtom.

Inredningen är ombonad och det finns gott om stuvfack för prylar. Växelväljaren sitter på en utstickande konsol, under vilken ett av facken finns. Smart – men ännu smartare hade varit att ersätta spaken med knappar, eftersom ”utsticket” då hade inkräktat ännu mindre på förvaringskapaciteten.

Som minst kostar nya Captur Zen med 100 hästkrafter 202 900 kronor. Den testade versionen, Captur Intens med 130 hästkrafter börjar på 255 900 kronor. Påslaget består av 20 000 kronor för utrustningsnivån och 33 000 kronor för motorn och växellådan.

Det sistnämnda får sägas vara ett ganska svettigt påslag, i synnerhet som växellådan inte imponerar. Jag har inte kört ”trepipen” med 100 hästkrafter, men kan tänka mig att pris-skillnaden ändå motiveras av att Captur med fyra cylindrar och lite högre effekt får mer storbilsegenskaper. Helt enkelt gör den lite mer redo för ett liv även utanför stadstullarna. Det ligger väl i linje med modellens utveckling i stort.

De riktigt klipskt paketerade Renaultbilarna riskerar däremot att ha gjort sitt.

Specifikationer | Renault Captur TCE 130 Intens

Grundpris:	255 900 kronor.
Förbrukning:	6,2 liter/100 km (enligt WLTP).
Koldioxidutsläpp:	141 gram/km (enligt WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	30,18 mg/km (WLTP).
Motor:	1,3-liters fyrcylindrig bensin, turbo.
Kraftöverföring:	7-växlad dubbelkopplingsväxellåda, framhjulsdraft.
Skatt:	4 157 kronor.
Max effekt:	130 hästkrafter vid 5 000 varv/minut.
Max vridmoment:	240 newtonmeter vid 1 600 varv/minut.
Tjänstevikt:	1 395 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,23/1,80/1,58.
0–100 km/h:	9,6 sek.
Toppfart:	193 km/h.

CO₂-utsläpp: Renault Captur TCE 130 Intens: **141 g/km**

EU:s mål 2020: 95 g/km

NO_x-utsläpp:

Euro 6-normen: 60 mg/km

Renault Captur TCE 130 Intens: **30,18 mg/km**

Motor/växellåda**Betyg: 3 av 6**

130-hästarmotorn utmärker sig egentligen inte annat än med att funka som förväntat. Fyra cylindrar ger lite mer storbilskänsla än tre. Dubbelkopplingslådan är knixig och senfärdig, särskilt vid lågfartsmanövrering

Ekonomi**Betyg: 4 av 6**

Prisskillnaden mellan basutförande och den testade versionen (53 000 kronor) är stort, men hyggligt väl motiverat. Prisvärda utrustningspaket.

Miljö**Betyg: 2 av 6**

141 gram koldioxid per kilometer är inte mycket att skryta med, snäppet sämre än för konkurrenten Ford Puma exempelvis trots att tysken har starkare motor (155 hästkrafter). Kanske är det Fords mildhybridsystem som faktiskt kapar toppen som Renault inte grejar.

Köregenskaper**Betyg: 4 av 6**

Nya Captur känns som en ganska stor bil på ett positivt sätt. Inte småbilskvick och -kul att köra, men i gengäld med en god portion komfort. En ganska mjuk och behaglig upplevelse – bortsett från växellådan och startstoppsystemet.

Säkerhet**Betyg: 5 av 6**

Captur fick fem stjärnor hos Euro NCAP och ungefär samma delpoäng som konkurrenterna Ford Puma och Nissan Juke. Dödavinkelvarnaren borde ingå i priset.

Helhet**Betyg: 3 av 6**

Få bilsegment är lika hårt uppvaktade av biltillverkarna som de små suvarna – alla vill vara med. Captur har förutsättningar bli populär. Trevlig att köra med något undantag, fin komfort och ombonad kupé med några fiffigheter.

Två rivaler**Citroën C3 Aircross Shine**

259 700 kronor.

**Ford Puma ST-Line X 1.0T**

266 700 kronor.

10. Officiell: Nya Skoda Octavia Scout – här är alla nyheter

Publicerad 2020-06-10 kl 10:25

Skoda visar upp en ny version av upphöjda Octavia Scout. För första gången kommer den som mildhybrid och med framhjulsdrift.



I slutet av förra året presenterades [nya generationen av Skoda Octavia](#). Den ger sig in i en klass där konkurrensen sällan varit så tuff, särskilt från utmanare från Kia, Hyundai och interna rivalen Volkswagen.

Nu presenteras även den upphöjda versionen av Skoda Octavia. Precis som tidigare heter den Scout och får plastdetaljer på sidorna, 1,5 centimeter högre markfrigång och ett lite tuffare utseende.



Skoda Octavia Scout är 1,6 centimeter längre och 1,5 centimeter bredare än förra generationen och det ska ge bättre innerutrymmen. Bagageutrymmet växer till 640 liter.

Den här typen av upphöjda kombibilar är populära bland svenska bilköpare och kan vara ett alternativ för den som vill ha en rymlig bil utan att köpa en SUV.

Ingen laddhybridversion ännu

På motorsidan blir Skoda Octavia Scout först ut med en fyrcylindrig dieselmotor på 200 hästkrafter och 400 Nm. Den har fyrhjulsdraft och sjustegrad dubbelkopplingslåda som standard och får en dragvikt på upp till två ton.

Det finns även två svagare dieselmotorer på 115 eller 150 hästkrafter. För första gången i en Octavia Scout blir de här modellerna framhjulsdrivna.

På bensinsidan finns en 1,5-liters bensinmotor på 150 hästkrafter, antingen med eller utan mildhybridteknik (kallas e-Tec på Skodaspråk). Det är Skodas version av Volkswagens eTSI-system som ska sänka förbrukningen. Mildhybridmodellen har en sjustegrad dubbelkopplingslåda som standard.

Dessutom finns en bensindriven toppmodell med 190 hästkrafter.



Någon laddhybridversion verkar inte vara aktuell, åtminstone inte vid lanseringen.

Skoda Octavia Scout får 18-tumsfälgar som standard och en del andra mindre designförändringar jämfört med "vanliga" Octavia. På insidan finns ett nytt infotainmentsystem med upp till 10 tum stor skärm.

De svenska priserna för Skoda Octavia Scout är ännu inte klara.



Erik Söderholm

Feber

11. Alpina presenterar B5 och D5 S

AV BOBBY GREEN 2020-06-10 KL 16:00

Förfinade versioner av nya BMW 5-serie



Nya Alpina B5

För knappt två veckor sedan rullade BMW ut nya 5-serien och nu presenterar Alpina sina versioner av modellen. Här erbjuds **B5** och **D5 S** och gemensamt för båda är som vanligt uppdaterat utseende, vassare maskineri och ännu mer förfinad insida.

Under huven på B5 sitter en dubbelturbomatad V8:a på 4,4 liter som ger 630 hästar och 800 newtonmeter i vrid. Det sistnämnda finns tillgängligt redan från 2000 varv. 0-100 km/h ska gå på 3,4 sekunder för sedanen, 3,6 för kombi. Toppfarten anges till 330 respektive 322 km/h.

D5 S som går på diesel får istället en dubbelturbomatad rak sexa på 3,0 liter med mildhybrid-teknik. Här är effekten 352 hästar och vridet som är 730 newtonmeter finns där från 1750 varv. 0-100 km/h ska gå på 4,4 sekunder för sedanen, 4,6 för kombi. Toppfarten ligger här istället på 286 respektive 283 km/h.

Oavsett vilken du är sugen på så går de att beställa nu och de första kunderna ska få sina bilar i oktober. Priserna har inte släppts ännu.



Nya Alpina D5 S

12. BMW iX3 ska lanseras enligt plan – snart byggstart i Kina

Publicerad 2020-06-09 14:18, text Erik Söderholm

De första kunderna får sina bilar senare i år.



Det är över två år sedan BMW visade upp den [eldrivna versionen av suven X3](#), och under den tiden har flera av de viktigaste konkurrenterna hunnit lansera egna elbilmodeller.

På grund av coronakrisen har det funnits frågetecken kring om BMW verkligen kommer kunna lansera nya iX3 enligt plan. Nu gör BMW klart att lanseringsplanen står fast och att modellen ska börja tillverkas i år, som tänkt.

BMW iX3 har fortfarande inte börjat serietillverkas men förberedelserna inför det "går enligt plan", får vi veta i ett pressmeddelande. BMW iX3 ska börja byggas i Kina med start under sensommaren. Den byggs på samma lina som BMW X3 med förbränningsmotor.

"De första bilarna kommer levereras till kunderna mot slutet av året", skriver BMW i ett pressmeddelande, och uppger att de sista testerna är slutförda och att bilen är typgodkänd.

BMW iX3 får en preliminär räckvidd på 44 mil enligt WLTP-körcykeln och ska följas av [flera andra eldrivna modeller](#). Först att följa efter BMW iX3 blir sedanmodellen i4 samt toppmodellen iNext.

Relaterade artiklar:

[BMW X3 blir eldriven 2020](#)

[Avslöjat: Här är BMW:s kommande elbilar](#)

[BMW: "Betala utsläppsböter inget alternativ för oss"](#)

13. BMW lovar fler laddhybrider med upp till 10 mils räckvidd

Publicerad 2020-06-10 kl 16:39 text Erik Söderholm

Elräckvidden för BMW:s kommande laddhybrider ska bli längre än i dag. Dessutom kommer en billigare version av 330e.



BMW har i flera år utlovat betydligt längre räckvidd i laddhybridmodellerna, och med nya generationen av BMW X5 tog elräckvidden ett ordentligt skutt, särskilt jämfört med modellen innan som bara kom drygt två mil i verklig trafik.

Nykomlingen tar sig mellan sju och nio mil på eldrift enligt WLTP-körcykeln och den utvecklingen kommer fortsätta med fler modeller, enligt Pieter Nota, som är styrelseledamot i BMW med ansvar för försäljning.

BMW ska erbjuda upp till tio mils elräckvidd enligt WLTP-körcykeln framöver, främst i större modeller som till exempel nästa generation 7-serie. I mindre modeller kommer elräckvidden inte bli lika lång.

BMW 3-serie som "snikhybrid"

Pieter Nota bekräftar också de tidigare uppgifterna om att BMW 330e snart får sällskap av BMW 320e, en lite svagare version med lägre inköpspris. På samma sätt finns redan nu två versioner av [uppdaterade BMW 5-serie som laddhybrid](#): 530e och 545e.

BMW kommer inte fasa ut laddhybriderna under den närmaste tiden eftersom Pieter Nota inte tror att det finns en lösning som passar alla.

– **Vi tror inte det** finns en enskild teknologi som passar alla olika krav. Vi vill istället ge våra kunder valet att avgöra vad körglädje är för dem, säger han i ett uttalande.

Enligt Pieter Nota är en laddhybrid en bra kompromiss för den som inte kan eller vill välja en helt eldriven bil.

– **Så länge man laddar** regelbundet hemma eller på jobbet kan man dessutom komma undan billigare än med bara en förbränningsmotor.

14. Lucid Air ska börja levereras 2021: "Kalla oss inte Tesladödare"

Publicerad 2020-06-11 kl 12:36 text Erik Söderholm

Chefen för Lucid Motors vill hellre jämföra sin elbil med Mercedes S-klass.



Det är fyra år sedan Lucid Air visades upp, men företaget bakom elbilen – Lucid Motors – grundades redan 2007. Trots det har modellen ännu inte blivit verklighet.

Lucid har fått en investering från Saudiarabien på nio miljarder kronor men planerna på att sätta Lucid Air i produktion har fått skjutas upp på grund av coronapandemin. Fabriken i Arizona är i alla fall snart klar.

– **Vi började fabriksbygget** i slutet av förra året och nu är byggnaden nästan helt klar. Om det inte är rekordtid så är det väldigt nära, säger Lucidchefen Peter Rawlinson, som tidigare jobbat på Tesla, i en intervju med [Ars Technica](#).

Nu är utmaningen alltså att få igång produktionen och samtidigt få igång ett försäljningsnätverk. Det senaste beskedet är att bilen ska börja levereras tidigt 2021.

Läs också: [Lucid Air kommer med tre elmotorer och 1 800 hästkrafter](#)

Effektivare än Tesla

Lucid Air ska locka med lågt luftmotstånd och låg elförbrukning vilket ska ge längre räckvidd. Bilen kommer i flera olika versioner med olika prestandanivå och vid toppfartstester av en prototyp lyckades den komma upp i 378 km/tim.

Lucid Air har ett [900-volts elsystem](#) som ska ge extremt snabb laddning. Totalt ska motorn, växellådan, differentialen och den så kallade invertern totalt bara väga 73 kilo. Battericellerna är utvecklade av LG Chem men batteripaketet ska byggas av Lucid. Bilen kan [förhandsbokas för knappt 10 000 kronor](#).

Peter Rawlinson erkänner att det finns likheter mellan Lucid Air och Tesla Model S, och säger att Tesla ”onekligen är ledande inom eldrivna drivlinor i dag”. Men han vill ändå hellre jämföra Lucid Air med Mercedes S-klass än Tesla Model S.

– Snälla, beskriv oss inte som någon Tesladödare. Världen är stor nog för att vi båda ska kunna leva och frodas bredvid varandra.

Relaterade artiklar



[Lucid Air kommer med tre elmotorer och 1 800 hästkrafter](#)

[Tre elmotorer och upp till 1 800 hästkrafter.](#)



[Elbilen Lucid Air får 900-voltssystem – slår Porsche Taycan på fingrarna](#)

[Skrivar upp spänningen och ska bli ännu effektivare än Tesla.](#)



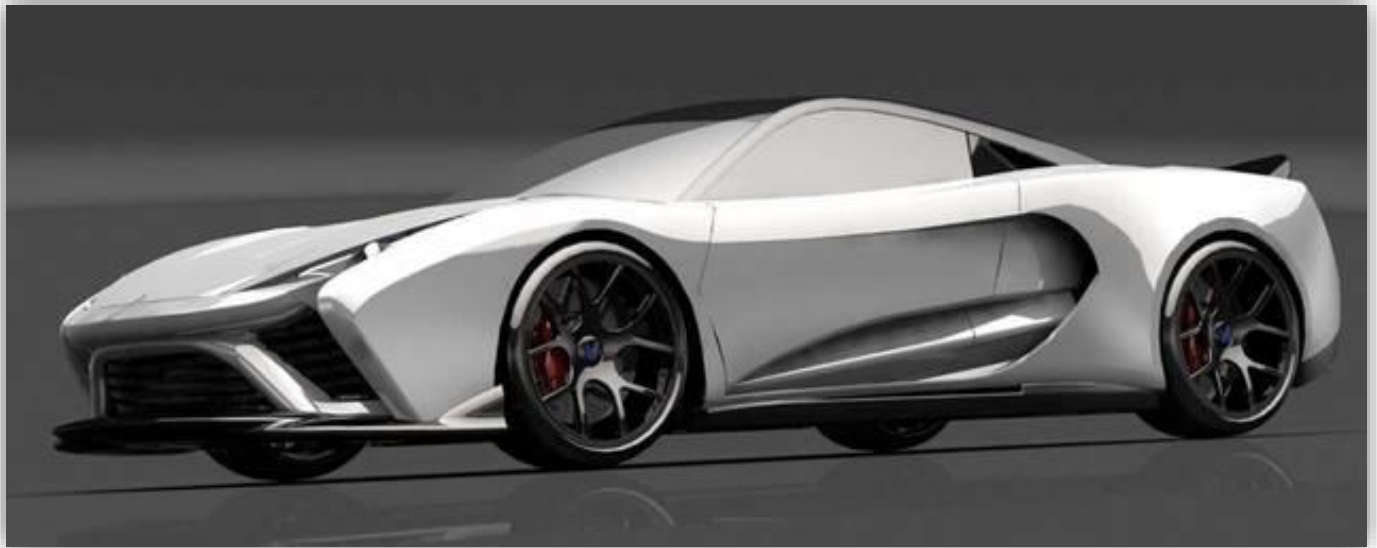
[Nu kan du boka elbilen Lucid Air](#)

[Svenska köpare kan reservera ett exemplar för 9 450 kronor.](#)

15. Tyska super-elbilen Elektron One ska byggas i Italien

2020-06-10 09:03

Fyra elmotorer levererar 1 341 hk, eller cirka 1 000 kilowatt. Det ska ge 0-100 km/h på 2,1 sekunder, och en toppfart över 400 km/h.



Elektron One

Östtysk bildesign får många att tänka på tvåtaktsmotorer och karosdelar av hårdplast, men Dresden-baserade Elektron Innovativ är något helt annat. Nu har tillverkaren avslöjat detaljer om sin kommande modell Elektron One, och enligt [Motor1](#) får den tvåsitsiga super-elbilen en prislapp på mellan 3,4- till 3,6 miljoner kronor.

För pengarna får man en bil med fyra elmotorer som tillsammans utvecklar 1 341 hk (cirka 1 000 kilowatt). Det ska ge 0-100 km/h på 2,1 sekunder en och toppfart som ligger över 400 km/h. Tillverkaren avslöjar inget om batteristorlek eller bilens räckvidd. Inneslutningen av föraren – bilens monocoque – är tillverkad av en komposit gjord på kolfiber, aramid och biofiber. Givetvis har Elektron One även bromskraftåtervinning. Annan teknik är ansiktsigenkänning.

Bolaget har hittills bara visat en prototyp, men de har ambitionen att ta med fordonet till nästa upplaga av bilmässan i Genève.

Läs mer: [Lotus nya elbil får 2 000 hästkrafter](#)

Elektron Innovativ säger att de har för avsikt att tillverka 140 exemplar årligen – och den stora överraskningen är att den tyska bilen inte ska tillverkas i Tyskland.

Bolaget har förlagt produktionen till samma trakter som Ferrari och Lamborghini i Italien. Elektron Innovativ jobbar också på att få till ett Formel E-team under namnet Scuderia-E.

Läs mer: [Pininfarina släpper extrem version av sin super-elbil](#)



När det kommer till framtida fordon så håller bolaget sin dörr tämligen öppen.
– Elektron skapades för att vara ett sportbilmärke. Jag planerar inte att tillverka någon 4-dörrarsmodell. Om det skulle finnas en sådan tanke i framtiden så skulle jag kunna tänka mig att göra det under ett annat systemärke. Men när det kommer till tvåhjuliga fordon så skulle jag kunna tänka mig att se Elektrons logga på tanken till en e-superbike. Det skulle vara underbart, säger företagets grundare Armağan Arabul.



JOHN EDGREN

16. CATL tar fram bilbatteri som ska räcka 2 miljoner kilometer

AV WILLE WILHELMSSON 2020-06-10 KL 18:20

Elbilsbatteri som ska räcka i 16 år



Det stora kinesiska batteriföretaget Contemporary Amperex Technology Co. Ltd. (CATL) uppger att de utvecklat ett batteri till elbilar som ska räcka i 16 år och kunna driva en elbil runt 2 miljoner kilometer. Det är betydligt mycket mer än vad dagens batteri till elbilar utlovar. Nyhetsbyrån Bloomberg skriver att elbilsbatterier i dag brukar ha en garanti på 8 år eller 150.000 kilometer.

Fördelen med CATL:s nya batteri är även att det skulle kunna gå att återanvända i en ny elbil om ägaren vill byta ut sin gamla kärra efter några år. Att elbilars batterier riskerar att ta slut och behöver bytas ska vara en av orsakerna till varför en del kunder fortsatt är tveksamma till att införskaffa sig elbilar.

Enligt CATL ska deras nya batterityp kosta ungefär 10 procent mer än dagens elbilsbatterier. CATL förser bland annat Tesla, BMW, Toyota, Volkswagen och Volvo med batterier till deras elbilar. Företaget säger sig vara redo att leverera den nya typen av batterier till dem som är intresserade av dessa men huruvida några av deras nuvarande kunder eller andra företag lagt beställningar på sådana är inget som nämns.

[Kinesisk batterijätte bygger fabrik i Tyskland](#)

[Ska förse BMW, VW och Daimler med elbils-batterier](#)

[Volvo skriver avtal om batterileveranser](#)

[Blir det lite fart nu?](#)

[70 nya eldrivna modeller från Volkswagen-koncernen inom tio år](#)

[Ökar från tidigare 50 stycken](#)

17. Kinesiska BYD vill bygga batterifabrik till Jaguar

10 juni 2020

Den kinesiska elbils- och batteritillverkaren BYD vill bygga en batterifabrik i Europa. Om Jaguar Land Rover nappar på BYD:s erbjudande kan det bli en ny fabrik i Storbritannien.



Flera stora batteritillverkaren planerar att bygga nya anläggningar i Europa för att möta den ökade efterfrågan på batterier till elbilar och annan energilagring. Vi har tidigare berättat om [nya Britishvolt som kopierat svenska Northvolts affärsmodell](#) för att försöka finansiera bygget av en ny batterifabrik på de brittiska öarna.

Men nu kan Britishvolt få konkurrens. Kinesiska BYD, [som ska börja sälja elbilar i Europa senare i år](#), är enligt uppgifter i samtal med Jaguar Land Rover om att bygga en ny batterifabrik. BYD funderar på flera olika platser i Europa men får de till ett avtal med Jaguar talar mycket för att det blir en fabrik någonstans i Storbritannien.

Jaguar-chefen Ralf Speth har flera gånger uttalat att det behövs en batterifabrik nära bilfabriken för att Jaguar Land Rover ska kunna bli konkurrenskraftiga.

Den brittiska regeringen har förstått hur angeläget det är med en batterifabrik och skapat Faraday Battery Challenge för att locka till sig investerare och tillverkare. Britterna vet att de konkurrerar med flera andra länder om att få fabriker och när nu Brexit-förhandlingarna klarnat en aning finns det förutsättningar att sätta igång och bygga.



BYD Tang BEV 600 är snart tillgänglig i Norge. [Läs mer om det här.](#)

Jaguar Land Rover och BYD kan komma att utöka sitt samarbete och teckna avtal om en global leverans samt gemensam utveckling av elektrifierade drivlinor.

BYD tillverkar och säljer redan elbilar i Kina och planerar en introduktion i Europa under andra halvåret 2020. Det är modellen Tang som ska börja säljas i bland annat Norge och Sverige. BYD ägs delvis av den amerikanske investeraren Warren Buffetts företag Berkshire Hathaway. Buffett beskrivs som en av världens rikaste personer och den kanske främste industribyggaren och investeraren i modern tid.

Jaguar säljer i dag elbilen [I-Pace](#), [Årets Bil i Europa 2019](#), och planerar att lansera flera nya elbilar de kommande åren och tillverkning av elbilar i sina egna fabriker i Storbritannien.



18. Tvärstopp för Honda, fabrikena kan ha hackats

Publicerad 2020-06-09 16:10

text Erik Söderholm

En hackerattack kan vara anledningen till att Honda tvingas sätta flera fabriker på paus.



Honda har just nu stora produktionsproblem och har tvingats stoppa tillverkningen av bilar i flera fabriker.

Anledningen är allvarliga nätverksproblem som eventuellt kan bero på en hackerattack. Det är något som just nu utreds av Honda.

Honda har inte klargjort exakt vilka fabriker som stoppats och hur planerna för att återstarta dem ser ut. Men enligt uppgifter till [Sky News](#) påverkas Honda inte bara i USA utan även i Europa och Japan.

”Vi upplever störningar i vårt nätverk som lett till förlorad uppkoppling vilket påverkar vår verksamhet”, skriver Honda i ett uttalande.

I **coronakrisens** spår jobbar många hemma och det kan öka riskerna för att utsättas för någon form av hackerattack.

Relaterade artiklar

[Nya Volkswagen Golf stoppas – på grund av allvarligt fel](#)

[Volvos besked: Snart smygstartas fabrikena](#)

19. KIA:s designchef tror på comeback för MPV

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-19 12:16, uppdaterad 2020-05-19 22:44

Den koreanska biltillverkaren Kia har rekryterat Karim Habib som varit designchef på BMW. Han kommer närmast från samma position på Infiniti. Karim Habib har hunnit jobba några månader på Kia och vi fick en pratstund med honom om framtiden för Kia.



Karim Habib, designchef för Kia.

Elektrifiering är naturligtvis centralt för en volymtillverkare som Kia och alla Kia-modeller framöver kommer att finnas i en elektrifierad version. Fram till 2025 ska elva nya elbilsmodeller presenteras och året efter räknar Kia med att över 20 procent av försäljningen ska vara elbilar.

Redan nästa år ska Kia lansera en helt elektrisk crossover som byggd på Hyundai-gruppens nya elbilsplattform. Bilen ska få över 50 mils räckvidd och kunna snabbbladdas på 20 minuter.

Vad är fördelarna med att designa en helt elektrisk bil?

– En helt elektrisk bil kan ha ett platt golv (skateboarddesign) och lång hjulbas för att få plats med så mycket batterier som möjligt. Det är bra för oss designers på flera sätt. Vi gillar stora hjul och det passar bra för elbilar som ofta är tunga. Det blir också ett snyggt kort överhäng. Men framförallt så ger den långa hjulbasen möjlighet till en stor och rymlig kupé.

Finns det några nackdelar med att designa en elbil?

– Batterierna tar plats på höjden och med vissa biltyper vill man hålla nere höjden, till exempel med sedaner. Teknikutvecklingen hittar en del vägar runt det här och sen är det ju inte säkert att folk alltid kommer att vilja att sedanerna ska vara låga.

Ett annat område där det sker snabb teknikutveckling är bilarnas självkörande förmåga.

– De semisjälvkörande bilarna är snart här, men det kommer att ta många år innan vi får helt självkörande bilar. När de väl kommer kan vi få se radikalt annorlunda bilar eftersom man inte behöver sitta vid en ratt och det antagligen inte behövs lika stora deformationszoner. Då kan vi få betydligt levnadsutrymme i bilarna.

Volvo och Polestar har bestämt sig för att placera lidarsensorer i taket på sina bilar för att det ger bäst koll på den omgivande trafiken, men det är inte säkert att Kia går samma väg.

– Det är en utmaning med alla sensorer som måste in i en bil. Det påverkar redan hur vi designar grillen. Det påverkar också vilken färg vi kan använda. Vi jobbar på att integrera tekniken så bra som möjligt i bilens form. Ta kofångaren som ett exempel. Förr satt den utanpå bilen och idag är den helt integrerad i karossen.

Karim Habib nämner också röststyrning som ett viktigt område för framtidens bilar. Det är måste i alla framtida bilar och tekniken måste fungera bättre än i dag.



Karim Habib, designchef för Kia.

I dag är suvar och crossovers de bäst säljande biltyperna. Hur tror du framtiden kommer att se ut?

– Det varierar mycket på olika marknader. Vi har nyligen gett oss in på den indiska marknaden och den ser helt annorlunda ut. Jag har bott några år i Asien och här är MPV väldigt vanliga till skillnad mot Europa. Här finns det till och med premium-MPV:er och i Japan är MPV:er faktiskt den vanligaste biltyper som körs av chaufför.

– I vår designstudio för framtida design tittar vi på alla biltyper och jag skulle personligen kunna tänka mig att MPV:erna kommer tillbaka igen. De är fascinerande och Kia har resurserna att erbjuda många olika typer av bilar.

Kia har tagit fram en sportbil, Stinger, som är en så kallad halo-produkt. Är det fortfarande viktigt att ha en sådan modell i ert utbud?

– Ja för mig, men jag vet inte hur ledningen tänker på den punkten. Stinger säljer bra trots att det segmentet minskar.

Vad tror du om att göra en cabriolet, ungefär som Volkswagen T-Roc Cabriolet?

– Kombinationen av suv och cabriolet tycker jag känns lite underlig, men jag är även rent generellt tveksam till cabrioletter. Det är få cabbar som säljer i några betydande volymer.

Jobbar ni tillsammans med Hyundai i utvecklingsarbetet?

– Ja, vi tillhör ju samma koncern. Vi bygger upp vårt samarbete mer och mer för att lära oss mer av varandra. Men det är viktigt för oss att hålla i sär märkena.



Kia Design Center i Namyang.

Vad är viktigast för dig? Att designa en konceptbil eller en produktionsbil?

– Konceptbilar är väldigt bra för oss designers. Vi får designa precis allting nytt och behöver inte använda gamla konstruktioner. Bara en sådan sak att vi kan få möjlighet att komma på nya mönster till mattan som ligger i mugghallaren ... Med produktionsbilar är det många begränsningar.

Som formgivare måste ni ligga före i tiden så att en bil känns modern även när den sålts under något år. Hur lyckas ni med det?

– Oj vilken svår fråga. Vi jobbar bredare än bara att titta på bilar – vi undersöker hur hela samhället förändras och hur människor fungerar. Vi mycket research och nyligen tittade jag på en framtidsstudie som några av våra medarbetare gjort. Det var fängslande hur de strukturerat upp den framtida utvecklingen.

Det görs en facelift för de flesta modeller mitt i produktens livcykel. Är det något ni tänker på redan när den första modellen designas?

– Vi har inte systematiskt sätt att jobba med facelifts. För att spara kostnader försöker vi underlätta för det vid konstruktionen, men det är inte alltid som vi har klart för oss hur vi ska göra faceliften. Här på Kia spar vi inte kommande design utan vi jobbar snabbt. Jag har faktiskt inte varit hos någon biltillverkare som jobbar så här snabbt.

Karim Habib började jobba med design på BMW 1998 och var där fram till 2017, med undantag för tre år hos Mercedes. Från 2017 till 2019 var han designchef på Nissans lyx-märke Infiniti för att sedan gå till Kia.

Designar du något annat än bilar vid sidan av jobbet?

– Nej, det hinns inte med. Men jag ritat en hel del med mina döttrar som är 6 och 8 år.



Vilken är den vackraste bilen du vet?

– Jag ändrar hela tiden uppfattning om det, men jag kommer alltid tillbaka till italienska 60-talsbilar. Där har jag min grund.

Har covid-19 påverkat din syn på bildesign?

– Det har fått oss att tänka till. Bilen kan erbjuda olika sorters skydd, exempelvis mot covid-19. Men det får inte ske på bekostnad av andras säkerhet och trygghet.

Vad är din framtidsvision för Kia?

– Det händer mycket i bilvärlden just nu och för oss designers är det en utmaning. Vi ska inte bara göra form på bilar utan utveckla hela varumärket, hur man ska använda bilen.

– Min vision för Kia är direkt kopplad till företagsledningens önskemål. Det finns en väldigt stark vilja i företaget att förändra. Vi ska vara ledare inom elektrisk mobilitet och tittar mycket på bildelning och skraddarsydda billösningar. Det är viktigt att ha människan i fokus, att man gör bilar för människan.

Visa kommentarer

[Prov: Kia Stinger V6 GT – med arv från BMW M](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

[Prov: Kia Stinger vågar utmana den tyska premiumligan](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

[Hyundai och Kia har sparat in på en viktig detalj i nya laddhybriderna – det straffar sig i svenskt klimat](#)



20. "Coronapandemin kommer förändra bildesign"

Redaktören bytbil

2020-06-10

Det har varit en tuff period för biltillverkarna under coronapandemin. Men nu menar Kias chefsdesigner att det finns många nyttiga lärdomar att dra av krisen. – Covid-19 kommer påverka oss när vi designar bilar i framtiden, för vi försöker snabbt hitta material som inte sprider virus, säger Karim Habib.



I en intervju med Carmagazine.co.uk berättar Kias designchef Karim Habib öppenhjärtigt om de tuffa månaderna när pandemin slog till så snabbt att företagsledningen knappt hann reagera och produktionen av bilar i princip helt stoppades.

– Men vi hade redan före pandemin pratat om hur vi skulle kunna säkra upp en sterilare miljö i bilarna. Vi hade tittat på nya typer av tyger till sätena och ultraviolett ljus som dödar bakterier. Nu måste vi snabba på den processen.

Dörrhandtag, display, säten, innertak...den typen av detaljer i en bil måste troligen bestå av nytt material inom en snar framtid.

– Många industridesigners tittar på att använda koppar, ett material som är känt att stå emot virus och bakterier.

– En sak är klar: covid-19 kommer påverka oss när vi designar bilar i framtiden, för vi försöker hitta olika material som inte sprider virus.

De senaste åren har många bolag i storstäder satsat på "car sharing", det vill säga bilpooler där många delar på en bil. Karim Habib tror att den trenden kan svårt att återhämta sig efter corona. Vem vill sätta sig i en bil som någon okänd kört runt i och riskera att bli smittad?

– Pandemin har förändrat våra liv, inte bara de senaste månaderna utan även hur vi kommer att leva i framtiden. Vi har pratat mycket om att dela bilar med varann och smart kollektivtrafik. Nu får vi se hur det utvecklar sig, säger Karim Habib.

Han befann sig i Tyskland när covid-19 började smitta allt fler i Europa, men han hann ta sig till sitt nya hemland Sydkorea innan gränser stängdes.

– Vi drabbades ganska lindrigt jämfört med många andra länder. Jag har kunnat arbeta under de här månaderna även om mina barn var tvungna att stanna hemma från skolan. Men på något sätt hade vi ett ganska normalt liv, säger Karim Habib.

Nu ska han arbeta på att skapa virusfria fordon. Måtte han och andra biltillverkare lyckas.

Relaterade artiklar



[Volvo sätter in 300 bilar i kampen mot corona i Sverige](#)



[Volkswagen: "Återgår till det normala till sommaren"](#)



[Geely vill ge skyddsutrustning mot coronavirus till Sverige](#)



[Kia:s nya elbil: "Folk vill känna sig säkra efter coronapandemin"](#)

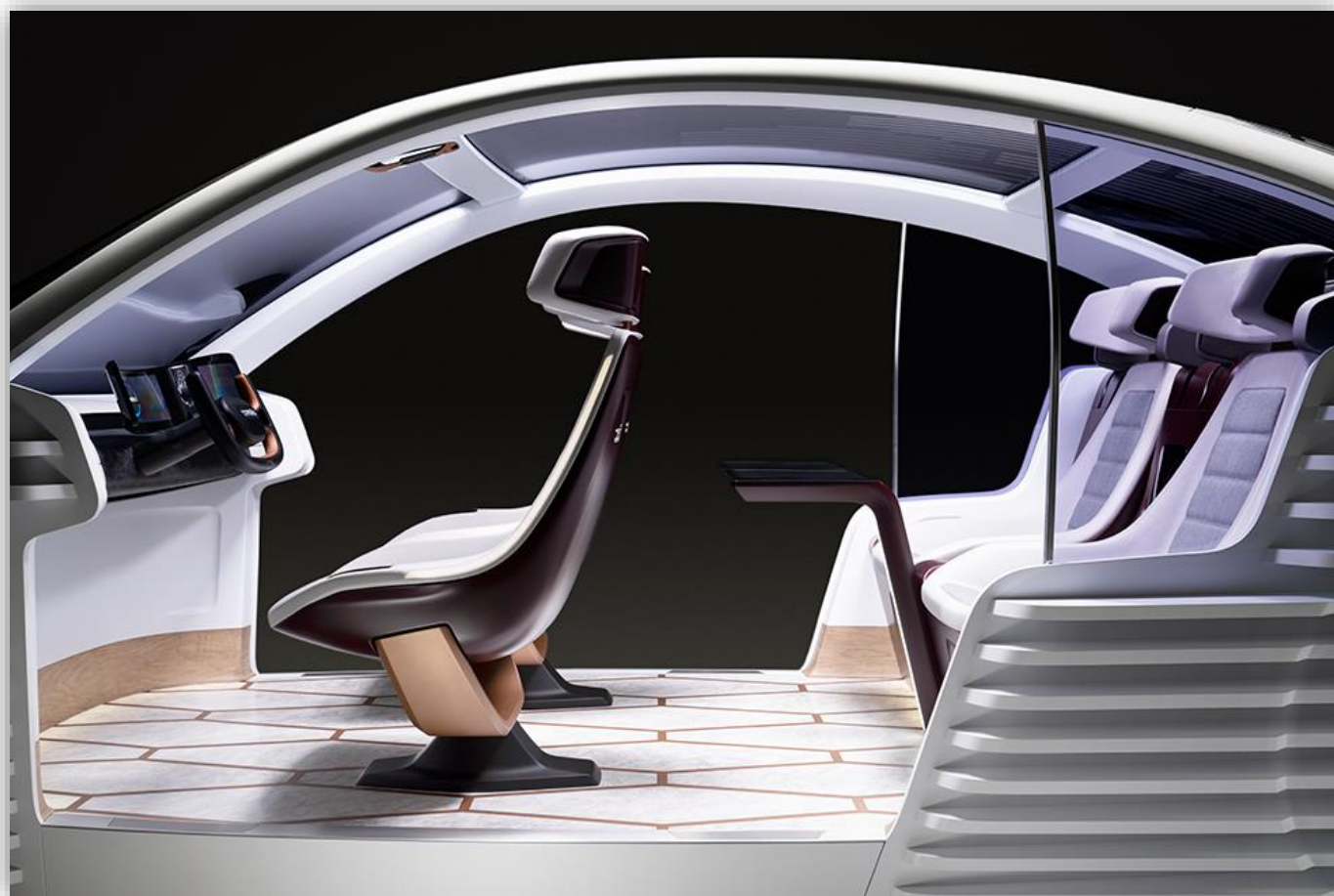
21. Stäng ute bruset med skumkupol från Covestro

Publicerad 2020-06-09 12:00

Tysk plasttillverkare tror att vi i framtidens självkörande bilar vill skärma av oss från omvärlden.



Covestro specialiserar sig till vardags på polymermaterial som skum och plast. Nu har de gett sig in i bilindustrin och försöker visualisera hur interiören i framtidens självkörande bilar kommer att se ut.



Förutom att stolarna ska kunna svänga runt när bilen sköter styrningen själv består deras klädsel också av veganskt material som på sina ställen kan bli genomskinligt så att underliggande ljuskällor kan lysa igenom för en ny typ av stämningsbelysning i kupén. Dessutom ska de multifunktionella displayer i bilen med hjälp av ett speciellt lager kunna visa informationen tredimensionellt.



Men vad som är mest uppseendeväckande är kanske de "avskildhetskupoler" som kan fällas ner över passagerarna när de vill ha lugn och ro. De är fodrade med ett ljudabsorberande skum som låter de åkande färdas i en egen tystnadsbubbla. Det går också att spela upp lugnande ljud, som vågbrus inne i hättan.

Covestro säger att en vidareutveckling skulle kunna inkludera displayer på insidan.



TEXT Maria Dahlin

FOTOGRAF Covestro

PRIVATLEASA OUTLANDER PLUG-IN HYBRID ONLINE
FRÅN 5495 KR/MÅN

Välj mellan
18 mån eller
24 mån

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition

Viktad förbrukning 2,0 l/100 km, CO2 46 g/km. Priset är rek. cirkapris.



22. Galna testet: Varvar motorerna torra tills de dör

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-06-09, 13:30

Har du någon gång tänkt tanken: "Undra hur länge en motor kan gå utan olja och kylarvätska?". Om du har det kan du sluta undra nu. Youtubekanalerna Carwow har nämligen tagit reda på det.



Förbered dig på att höra plågade motorer: <https://youtu.be/zyejT4VPzIE>

Carwow, med Matt Watson i spetsen, har historiskt sett försett Youtube med bra konsumentvinklade provkörningar av nya intressanta bilar. Det innehållet har på senare tid kompletterats med allsköns dragrace av blixtnabba bilar.

Men i en av deras senaste videor svara de på en fråga som många av oss kanske tänkt – hur länge håller en motor utan olja kylarvätska? För att ta reda på det, och om det skiljer mellan tillverkare, tappar de en Honda Civic, en Ford Focus och en Peugeot 206 på all vätska. Sedan placerar de en stor sten på respektive bils gaspedal och startar motorerna.

Utan att avslöja för mycket kan vi säga att en av bilarna vinner överlägset!

[Fredagsfilm: Polestar 1 möter BMW i8 och Porsche 911](#)

[Ekonomi: Laddhybrid mot förbränningsbil](#)

[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

23. Drag i dörrarna

Publicerad 2020-06-10 15:00 Text Fredrik Nyblad

Långt innan Mercedes-Benz och Volvo kom med taximodeller med sex dörrar så tillverkade amerikanska Checker en bil med hela åtta dörrar!



Volvo presenterade sin sexdörrarsversion av Volvo 740 1988. Inget att skryta om tyckte man nog i Kalamazoo, Michigan. Redan 1962 började Checker tillverka en version av den kända New York-taxin med hela åtta dörrar (oräknat kombibakluckan).



*Den långa åttadörrarsbilen tog nio passagerare.
Totalt tillverkades 3 568 exemplar fram till 1977.*



Checker Aerobus var som namnet antyder främst tänkt som för flygplatstransfer och fanns även med sex dörrar och som sedan.



Klara bilar i Kalamazoo 1922

En rad splitter nya taxibilar med "for hire" skylten redan på plats.



Checkers i förskingringen

USA:s taxibil nummer ett genom tiderna byggdes i Kalamazoo, Michigan, och hette Checker.

24. Renault från Bulgarien - Bulgarrenault

Publicerad 2020-06-10 kl 7:00 TEXT Mårten Carlsson

I forna Östeuropa fungerade saker lite annorlunda. Bulgariska exportrådet och en försvarsfirma skulle bygga bil tillsammans.



I mitten av sextioalet skapades detta underliga samarbete mellan ETO (Exportorganisationen) och Metalhim, som var ett slags industrikollektiv som samlade alla verkstäder för förvarsmateriel i ett stort konsortium.

Man behövde inte tigga och be på bara knän heller, vid den här tiden var det många fabrikanter i väst som var intresserade att vidga sina vyer österut. Kan hade och välja mellan Simca, Alfa Romeo och Fiat (Som ju nappades på av ett annat staligt bolag, mer om Pirin-Fiat [här](#))

Men valet föll på Renault, 1966 förhandlade fram ett avtal och modellerna 8 och 10, som skulle byggas under en femårsperiod. Allt gick i femårsplaner i den här del en av Europa då.

Tanken var att köpa in bilarna CKD och sätta ihop för att sedan gradvis tillverka mer och mer delar inom landet. Kontraktet undertecknades i september 1966 och redan två dagar senare kunde man visa upp splitter nya 'Bulgarrenault' på mässan i Plovdiv. De första bilarna byggdes i en militärverkstad i Kazanlak.

Ambitionen hos Renault och Metalhim var höga. Hela projektet leddes av Renaultdirektören Paul Auberger tillsammans med en grupp ledare från ETO Bulet. Man skickade ingenjörer på en tre månaders utbildning hos Renault i Frankrike. Man planerade bygga minst 3000 bilar om året, men dom siffrorna kom man inte i närheten av.

Militärfabriken i Kazanlak dög inte, så en ny fabrik uppfördes i Plovdiv. Innan den stod helt klar flyttade man en period in tillverkningen i Plovdivs mässcenter - hall 10 närmare bestämt.

Så fick man in ett lite häftigare komplement till Renault åttan. Jean Rédélé, grundaren av Alpine anlände till Sofia vintern 1966, inbjuden av ETO Bulet. Man gillade den sportiga Alpinen och ville gärna bygga den också. Då sportbilsmarknaden var ganska ringa i Bulgarien var den mest tänkt att kunna köpas in av klubbar och racerteam.



Bulgarrenaulter på bandet 1967

Alpine A110 innebar mycket PR för ETO Bulet, 1968 ställde två Bulgaralpiner upp i Monte Carlorallyt och lite senare satte Bulet upp ett eget team. Vid sidan av den reguljära produktionen försökte man i möjligaste mån bygga en Alpine om dagen, men det är osäkert om man lyckades. Uppgifter om hur många Bulgaralpiner som byggdes går isär så mycket som från 60 till 120 stycken.

Hur många Bulgarrenaulter som egentligen gjordes är också lite oklart. Renault 8 hade man satsat på att göra 10000 av, men dit kom man inte. Den större Renault 10 i långt färre exemplar.

Hur som helst kom en del gå på export, Jugoslavien var största marknaden, men dom såldes även till länder som Syrien, Libanon och ett tiotal hamnade i Österrike.

Allt som all gick 1773 Bulgarrenaulter på export, tillverkningen upphörde på våren 1970.



Så fanns det ju en Bularalpine också!



Bulgarrenault tändsticksask.

Feber**25. En närmare titt på Ryan Tuercks driftingbil**

AV BOBBY GREEN

2020-06-10 KL 20:00

GT 86:an med motor från Ferrari 458 Italia



FILM: <https://youtu.be/XmtaQb1eRpl>

Hösten 2016 skrev vi om Ryan Tuercks nya driftingbil för första gången. Här har man utgått från en Toyota GT 86 och sen transplanterat ner motorn från en Ferrari 458 Italia i nosen. I det här färskta klippet får vi lära oss lite mer om bilen som Ryan nu har brukat i fyra år.

[Ryan Tuercks nya busbil har Ferrari-hjärta](#)

[Verkar pigg](#)

[Tuerck sladdar med sin Ferrari-motoriserade Toyota GT86](#)

[Pussades lite med en bergskant](#)

[RYAN TUERCK DRIFTAR UPP FÖR ETT BERG](#)

[BRA KONTROLL](#)

26. Fredagsfilmen: Mercedes museum

Publicerad 2020-06-05 kl 13:26

Far och flyg vilken drönarfilm – genom hela Mercedes Museum i Stuttgart och genom (!) en 300 SL Måsvinge.



FILM: https://youtu.be/LT0_SzhY4W8

För ett par veckor sedan öppnade Mercedes sitt museum i Stuttgart igen. Under tiden som museet var stängt för allmänheten passade de på att göra den här rundturen med drönare.

SLUT