



*Wolseley 18/85 1938–48*

1. Då lanserar Bosch systemet med svenska bränsleceller.
2. Polestar 2 kör om Tesla Model 3.
3. Teslas förra teknikchef satsar på återvinning av batterier.
4. Tesla planerar stor nyemission.
5. Elon Musk är nu världens tredje rikaste person.
6. Elon Musk utmanar Vattenfall och E.On.
7. Dyra infotainmentsystem.
8. Volkswagen Tiguan X avslöjad
9. Opel Mokka med förbränningsmotorer.
10. Premiär för nya Mercedes S-Klass.
11. BMW godkänner HVO100 i nya dieslbilar.
12. Experten om rostskyddsgarantin: "Ett spel för gallerierna".
13. Jeep Grand Wagoneer är tillbaka som koncept.
14. Volkswagen rullar ut Caddy California.
15. Tät kamp om förstaplatsen i Europa.
16. Volta Trucks presenterar eldrivna lastbilen Zero.
17. Smutsigaste delen i bilen tre gånger värre än en kontorstolett.
18. Framtiden från Ford 1967.

## 1. Då lanserar Bosch systemet med svenska bränsleceller.

2020-09-03 kl 12:30 John Edgren.

**Avtalet med Powercell bär nu frukt. Bosch kommer att bygga systemet som omger den svenska bränslecellstacken och teknikjätten siktar in sig på tillverkare av lastbilar såväl som personbilar.**



Bosch avsikt med satsningen på bränsleceller är att backa upp transportbranschens "steg in i elektromobilitet", inte minst då lastbilarna. För de vätgasdrivna fordonen är i grund och botten elbilar, med skillnaden att elen levereras av bränsleceller.

Nu [flaggar Bosch för sitt kommande system](#) där själva bränslecellen levereras av Powercell i Göteborg. [Förra året tecknade svenskarna ett avtal med jätten](#), och Bosch kommer att bygga systemet som omger själva stacken.

Siktet är inställt på en högpresterande lösning som samtidigt är billig att tillverka. Inledningsvis kommer Bosch att inrikta sig på att sälja sitt system till lastbilar, men tanken är att man sedan även ska leverera bränsleceller till personbilstillverkarna. Tanken är att man ska ha ett produktionsklart system redo till 2022-2023.

Amerikanska Nikola är förvisso ett exempel på en tillverkare som både satsar på [lastbilar med bränsleceller såväl som med ren batteridrift](#) – men för transportfordon med en vikt på 40 ton är det senare alternativet inte optimalt. Dagens litiumjonbatterier är tunga, och för ett åkeri utgör varje kilo förlorat gods som man skulle ha kunnat tagit betalt för. Till detta ger batteridriften en begränsad räckvidd samtidigt som åkaren måste ta hänsyn till laddtider.

Vätgasen tankas snabbt, och med vatten som enda utsläpp öppnar bränslecellerna för klimatneutrala transporter. Detta förutsatt att vätgasen har framställts med förnybar energi, och med sjunkande priser på grön el så kommer också det gröna vätet bli avsevärt mycket billigare.

Läs mer: [Koreanska jättarna i möte – kan leda till elbilssamarbete](#)

Hydrogen Council, där mer än 90 internationella bolag ingår, förutspår mer än en halvering av priset för många väteapplikationer under de kommande tio åren, vilket skulle göra vätgasfordon konkurrenskraftiga ställt mot annan teknik. Vätets höga energitäthet innebär att kilo motsvarar 3,3 liter diesel. Det kilot tar en personbil tio mil, medan en lastbil på 40 ton kräver sju kilo för samma sträcka.

Läs mer: [Bosch system larmar när mc-föraren råkar ut för en olycka](#)

"Fördelarna med bränsleceller blir tydliga just inom de områden där drivsystem baserade på elektriska batterier av olika anledningar inte är det perfekta alternativet. Med andra ord konkurrerar inte bränsleceller och batterier med varandra, utan kan istället ses som komplement till varandra, säger Uwe Gackstatter, ansvarig för Bosch division Powertrain Solutions.

**NyTeknik**

## 2. Polestar 2 kör om Tesla Model 3 – sålde flest i Sverige och Norge.

Felix Björklund 2020-09-03 16:35.

Från obefintligt till pallplats.



*Polestar 2 hade en framgångsrik månad i augusti.*

Utmanaren Polestar har lyckats med bedriften att klå Tesla i försäljning – är det ett tronskifte på gång?

Elon Musks Tesla har gjort en helt otrolig resa. På snudd ett decennium har de fått igång ett maskineri som inte bara pumpar ut fyra olika modeller, de har även en i branschen avundsvärd batteriutveckling – samt är numera den [högst värderade biltillverkaren](#).

Så om man utifrån aktiemarknaden skulle försöka dra en slutsats om vilket märke som dominerade bilbranschen ... skulle svaret onekligen bli Tesla.

När Polestar lanserades i Shanghai 2017 var märkets chef Thomas Ingenlath tydlig. Deras första elbil 2 var tänkt som en vass utmanare till Tesla Model 3.

### **Polestar 2 säljer bra i Sverige och Norge**

Spela fram tre år och det uttalandet har nu ställts på sin spets. För nu säljs båda modellerna sida vid sida.

Polestar är en avknoppning från Volvo som, förvisso med mycket lånta fjädrar, lyckats med bedriften att på bara tre år gå från födelse till full produktion. Modellen 2 började säljas i våras och produktionen har varit igång sedan innan sommaren. Och den säljer bra.

Under augusti såldes det fler Polestar 2 än Tesla Model 3 både i Sverige och i Norge – som ju är en marknad i strålkastarljus när det gäller elbilar.

Tittar vi på siffrorna sålde det Göteborgsbaserade företaget 504 bilar i Norge och 284 i Sverige. Det kan jämföras med 264 respektive 235 för Tesla. I vårt västra grannland var Polestar 2 även den fjärde mest sålda bilen – efter Audi E-tron Mercedes EQC och VW Golf.

Nu kanske man inte ska dra allt för stora växlar på att David mot Goliat-fighten här – det finns många orsaker till att siffrorna är som de är.

Den första är covid-19-relaterad och handlar om att Model 3 produceras i Fremont USA där fabriken var stängd i över en månad, något som drabbade tillgången. För Polestar som producerar sin 2:a i Kina var det här inget problem.

Det andra är att Tesla historiskt sett levererar kvartalsvis vilket innebär att de brukar ha två svaga månader följt av en stark i registreringsstatistiken. Och om det gäller fortsatt – så är det septembersiffran som är den viktiga. Om augustisiffrorna var en svensk knock återstår att se.

*Fotnot: Registreringsstatistiken kommer från Bil Sweden respektive Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV).*

**FELIX BJÖRKLUND**

**RELATERAD ARTIKEL**

[Här är Polestars svar på Tesla Supercharger](#)

### 3. Teslas förra teknikchef satsar på återvinning av batterier.

Johan Kristensson 2020-09-01 kl 15:10.

I sin första intervju någonsin berättar den legendariske JB Straubel om sitt återvinningsföretag som ska halvera priset på råmaterialen för batteritillverkning.



Förra sommaren meddelade Elon Musk, vd för elbilstillverkaren Tesla, att JB Straubel [lämnar sin roll som teknikchef](#). Han var en av de första som Elon Musk anställde och anses ha spelat en så stor roll i uppbyggnaden att Musk kallar honom för medgrundare (inte heller Elon Musk grundade Tesla Motors i egentlig mening, men kom i ett tidigt skede in som den största investeraren och tog snart den operativa kontrollen över bolaget).

I sin första större intervju ger nu JB Straubel för [Wall Street Journal](#) en bild av sitt nästa stora projekt, bolaget Redwood Materials beläget i Carson City i Nevada i USA.

#### **Elbilar är fortfarande dyrare**

Som en av de viktigare personerna i utvecklingen av litiumjonbatteriet för elbilar börjar han nu i en annan ände och satsar i stället på att återvinna dem. Målet är att kapa råvarukostnaderna och därigenom sänka priset på elbilar, som fortfarande är betydligt dyrare än motsvarande bil med förbränningsmotor.

Redwood Materials har ännu så länge bara 50 anställda och återvinningen sker i liten skala. Men JB Straubel har större ambitioner än så. Antalet batterifabriker växer i rasande takt men hur tillgången på råmaterial som nickel, kobolt och litium ska lösas [är ännu en obesvarad fråga](#). I veckan kommer till exempel EU-kommissionen att varna medlemsländerna för att importberoendet av kritiska mineraler kan underminera viktiga industrier, [rapporterar Financial Times](#).

JB Straubel hoppas inom tio år kunna halvera priset på råmaterial genom att återvinna det från uttjänta batterier eller avfall från batteritillverkning, jämfört med jungfruligt material från gruvbrytning.

### Samarbetar med Panasonic

Tesla är inte inblandat i Redwood Materials men JB Straubel tycks ha dragit lärdom av sin tid på företaget. En före detta anställd menade exempelvis att material värt 200 miljoner dollar (motsvarande 1,7 miljarder kronor) gick till spillo vid batterifabriken Gigafactory i Nevada, som drivs av Panasonic. Tesla har tidigare sagt att det är en överdrift och JB Straubel vill inte kommentera, men han har redan startat ett samarbete med Panasonic där överblivet material från Gigafactory skickas till Redwood Materials för behandling.

Det framgår inte av intervjun med JB Straubel vilken återvinningsteknik Redwood Material satsar på, men av artikeln verkar det inledningsvis handla om en pyrometallurgisk process, där materialen smälts.

Den svenska batteritillverkaren Northvolt satsar i stället på en mer [energieffektiv hydro-metallurgisk process](#) utvecklad tillsammans med Chalmers.

Vad Redwood Materials har i kikaren inför framtiden återstår att se. Redan vid slutet av året vill JB Straubel ha utökat arbetsstyrkan till 200 personer och tittar på att bygga nya anläggningar i närheten av batterifabriker.

The logo for NyTeknik, featuring the word "Ny" in red and "Teknik" in blue, both in a bold, sans-serif font.

### 4. Tesla planerar stor nyemission – ska dra in 43 miljarder.

TT 2020-09-02 kl 09:10.

Elbilstillverkaren Tesla planerar att dra in upp till fem miljarder dollar (motsvarande 43 miljarder kronor) på en nyemission, meddelar bolaget.



Tesla-aktien steg med 3 procent i förhandeln på Wall Street efter beskedet, som kommer dagen efter det att Tesla genomfört en så kallad split, där ägarna till en aktie fått fem nya aktier.

Läs mer: [Tesla-ägare uppmanas ladda mindre](#)

Teslas aktie har lyft med 70 procent sedan den 11 augusti, då bolaget meddelade att man planerade att genomföra en så kallad split.

TT



## 5. Elon Musk är nu världens tredje rikaste person.

Redaktören bytbil.

2020-09-03.

Gick precis om Facebook-grundaren Mark Zuckerberg.



Jeff Bezos, Bill Gates och Elon Musk. Där har ni den nya topp tre-listan över världens mest förmögna personer efter att Mark Zuckerberg petats ned till fjärdeplatsen av Tesla-grundaren.

Det har väl knappast undgått många att det har gått bra för [Tesla](#) på börsen senare tid. Bara den här veckan har det skett en lavinartad utveckling av aktievärdet.

I måndags rusade Tesla-aktien till nya rekordnivåer efter en aktiesplit. Till följd av detta rapporterar det finansiella informationsföretaget [Bloomberg](#) att grundaren Elon Musk, 49, numera har en nettoförmögenhet på 115,4 miljarder dollar. Detta betyder att han nu har gått förbi Facebook-grundaren Mark Zuckerberg på listan över världens mest förmögna personer. Zuckerbergs förmögenhet uppskattas ligga på 110,8 miljarder dollar, enligt Bloombergs miljardärsindex.

Bara under 2020 ska Elon Musks förmögenhet ha ökat med 87,8 miljarder dollar. Samtidigt ska Tesla-aktien ökat med nära 500 procent i värde.

Fortsätter utvecklingen i samma takt lär det inte dröja länge innan han kniper andraplatsen från Microsoft-grundaren Bill Gates, som har en nettoförmögenhet på 127 miljarder dollar.

Amazon-grundaren Jeff Bezos kommer nog förbli ohotad etta ett tag till framöver. Han är nämligen värd 207 miljarder dollar, enligt Bloomberg.

## Relaterade artiklar



### [Elon Musk chockar igen: Släpper musik på Spotify](#)



### [Elon Musks galna ersättning: 55 miljoner om dagen](#)



### [Därför fortsätter Elon Musk att chocka](#)



### [Teslas förlust: 106 000 kr per såld bil](#)

## 6. Elon Musk utmanar Vattenfall och E.On.

Jan-Erik Berggren.

3 september 2020.

**Tesla och Elon Musk vill börja sälja el i Europa. Blir Tesla en eldistributör kan de säkra tillgången på el till sina bilkunder och pressa ner priserna för el och snabbladdning. På sikt kan också Tesla fylla hemmabatterier med sin egen el.**



[Tesla](#) utmanas av de etablerade biltillverkarna som rullar fram elbil efter elbil. [Elon Musk](#) försöker att behålla försprånget med hjälp av nya energieffektiva batterier, en nyhet ska släppas senare i höst, och fortsatt satsning på egna processorer och smart mjukvara.

Men nu har Elon Musk hittat ytterligare ett område där han vill vara med och utmana de etablerade storföretagen.

Nyligen har Musk förvärvat en licens som ger honom möjlighet att distribuera el i Väst-europa. Musk har också frågat Tesla-ägare i Tyskland hur de skulle ställa sig till att ansluta sig till Teslas nya kraftbolag.

Nu räknar el- och bilbranschen med att Elon Musk och Tesla tillsammans med någon partner kommer att utmana de stora kraft- och elbolagen i Europa, som Vattenfall och E.On. Därmed ska Tesla ta kontrollen över kostnaden för den el som ska ladda de nya elbilarna.

Flera biltillverkare har inlett samarbeten med elbolag om laddning och snabbladdning av elbilar men de har fått kritik för att lösningarna både är dyra och krångliga.

[Laddsamarbetet Ionity](#) tar så mycket som 8-10 kronor per kWh vid snabbladdning på någon av deras laddpunkter runtom i Europa, att jämföra med en fjärdedel av det priset om du laddar på någon av Teslas stationer.

Dyr snabbladdning av elbilar riskerar att helt plocka bort bilarnas konkurrensfördel jämfört med bilar med förbränningsmotor.

**LÄS OCKSÅ: [Tesla-byggare hittade amerikanska bomber](#)**

På sikt kan Tesla använda sin eldistribution till att ladda de hemmabatterier företaget också säljer. Hemmabatterier är än så länge inte fått något stort genombrott i Europa men i takt med att elnäten behöver balanseras bättre kan hemmabatterier bli en bra lösning för att ständigt ha tillgång till el till sin bil och passa på att köpa el när den är billig.

I juni i år blev Elon Musks nya företag medlem av Paris-baserade elhandelsplatsen EPEX Spot. En månad senare genomförde Tesla en stor undersökning bland sina bilägare i Tyskland där de fick svara frågor om hur de köper och använder el och hur benägna de skulle vara att byta till ett Tesla-ägt elbolag.

I Tyskland finns mängder av solpaneler som kan behöva Teslas hemmabatterier för att fungera mer kostnadseffektivt.

Elon Musk kan också behöva bli en eldistributör för att säkra tillgången på klimatvänlig el till sin [nya bil- och batterifabrik utanför Berlin](#). Musk försöker köpa klimatvänlig el till fabriken men när produktionen är i full gång kommer han att behöva köpa mellan 100 och 400 MW.

Tesla har sökt liknande licenser för att handla med och distribuera el i Storbritannien och Australien. Enligt flera bedömare kan nästa stora affärsområde för Tesla vara att producera och distribuera förnybar energi från sol, vind och vatten.



*Jan-Erik Berggren*



## 7. Dyra infotainmentsystem.

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-09-03, 05:50.

Efter att våra läsare rapporterat om hutlöst dyra infotainmentsystem bestämde vi oss för att gräva i ämnet. Vår slutsats är att det nästan alltid är en dålig idé att byta ut sin trasiga navigator på en märkesverkstad.



**Tidigare i somras** fick chefredaktör Alrik Söderlind ett mejl från en läsare. Denne berättade att infotainmentsystemet i hans VW Tiguan hade gått sönder och att verkstaden, efter att ha granskat problemet, kommit fram till att hela enheten behövde bytas ut. Sedan droppade de priset: 35 000 kronor. Det här rörde upp känslor på redaktionen. Kan det verkligen stämma att det kostar så mycket? Är det här unikt för Volkswagen, eller gäller det även andra märken?

Efter att Alrik skrivit en krönika i ämnet och uppmanat er läsare att höra av er med liknande historier började det ramla in mejl från bilägare med det ena skräckexemplet efter det andra.

Läsaren Jonas berättade att ljudanläggningen i hans Volkswagen Touran från 2011 hade slutat fungera, och att ett byte på verkstaden skulle kosta nästan 40 000 kronor inklusive felsökning. När samma sak hände i Jörgens Hyundai i40 från 2012 skulle det kosta 20 000 kronor. I Rasmus Mini Cooper från 2017 var det bara själva skärmen till infotainmentsystemet som gick sönder, men verkstaden ville trots det byta ut hela enheten till en kostnad av 26 000 kronor.

**Carl råkade ut för en trasig styrplatta** till navigatorn i sin Audi Q7 som skulle kosta 20 000 kronor. En trasig dvd-läsare i en Saab 9-3? 25 lakan, tack. Om det skulle råka hända i en Subaru Outback? Drygt 40 000 spänn. Det värsta exemplet vi fick in kom från Johan i Ytterby, vars Kia Ceed från 2015 led av en sprucken infotainmentdisplay. Den ville Kia ha 84 000 kronor för att byta ut, berättade Johan.

Efter detta bestämde vi oss för att undersöka ämnet lite närmare. Vi har ringt runt till ett gäng märkesverkstäder i Stockholmsregionen och fått priser på vad dessa enheter kostar att byta ut i några av de vanligaste bilarna i Sverige.

Svaren vi fick varierade en hel del, men slutsatsen är följande: Våra läsare ljuger inte. Att byta ut infotainmentsystem i bilar är jättedyrt.

### **Dyra originaldelar**

**Många av verkstäderna vi frågade** verkade förvånade över frågan: "Infotainmentsystem? Varför ska du byta det?" När de sedan kollade upp priserna åt oss verkade de nästan lika förvånade som vi.

Att få fram jämförbara priser har heller inte varit helt lätt, eftersom många bilar, speciellt nyare modeller, har infotainmentdelen inbakade i bilarnas system. Skärmen, eller ibland skärmarna, och databoxarna är då separata delar.

Det överlägset dyraste priset vi fick kom från Kia. Att byta infotainmentenheten i vår exempelbil, en Kia Ceed från 2014 med navigation och backkamera, skulle kosta 70 000 kronor.

**Det är inte riktigt den summa** som vi fick från läsaren Johan, men det är i samma härad – och helt orimligt för en bil vars marknadsvärde med knapp marginal överstiger priset för delen. Verkstadsmedarbetaren vi pratade med menade dock att de väldigt sällan säljer fabriksnya infotainmentenheter. I stället kan man få en utbytesdel, om man skickar in den som är trasig till Kia för reparation. Detta hade i stället kostat 22 660 kronor till samma bil.



*Bo Ericsson är vd på Sveriges Fordonsverkstäders Förening.*

Att Kian blev dyrast är ett tydligt exempel på något annat vi noterade under vår rundringning, nämligen att komponenternas priser inte verkar ha någon korrelation alls med hur avancerade de är. Att byta ut både skärm och dator i en helt ny Volvo V60, till exempel, kostar mindre än i Kian trots att Volvons system är mycket mer avancerat.

### **Inte vanligt förekommande**

**Bo Ericsson** är vd för Sveriges Fordonsverkstäders Förening, ledamot i Allmänna reklimationsnämnden och Försäkringsnämnden. Han är inte förvånad över att dessa komponenter är dyra, men menar att det är relativt ovanligt att de byts ut på verkstad.

– Det händer ibland att saker går sönder, men jag kan inte påstå att det är vanligt. I så fall hade jag märkt det rätt fort, säger han.

Vad gäller rimlighetsgraden i prissättningen hänvisar han till en policy som finns hos ARN och Konsumentverket gällande dyra reparationer.

– Om kostnaden överstiger 50 procent av bilens värde ska verkstaden avråda från reparation, berättar han.

[Läs mer: Alrik Söderlind: Vilse i ockerland](#)

### **Eftermarknadssystem – en lösning?**

**För många bilägare** verkar ett eftermarknadssystem vara det självklara valet. Det är inte bara mycket billigare än att köpa från biltillverkaren, man får många gånger ett bättre system på det sättet. Speciellt i lite äldre bilar, där elektroniken är hopplöst föråldrad.

Flera företag har uppenbarligen hittat en marknad här, och har utvecklat modellanpassade produkter som fungerar sömlöst med bilens funktioner samtidigt som de gör det möjligt att ha moderniteter som Apple Carplay i en 10–15 år gammal bil. Allt till en bråkdel av vad det skulle kosta att ersätta bilens befintliga – och föråldrade – system.

Claes Hedblom jobbar på Bilstereohörnan i Västerås. Där säljer de modellspecifika eftermarknadssystem till många olika bilar, till en bråkdel av vad det skulle kosta hos tillverkarna. Det mest extrema fallet han kan minnas var när ett försäkringsbolag hörde av sig angående en Honda CR-V, där mekaniken till cd-läsaren hade gått sönder.

– **En ny enhet från Honda** skulle ha kostat 50 000 kronor. Vi löste det för 12 000 kronor tror jag, med en eftermarknadsenhet med många fler funktioner än originalet.

Claes Hedblom menar att det inte finns några nackdelar med att montera ett eftermarknadssystem. De är modellanpassade, förprogrammerade för att fungera i en specifik modell och funktioner som backkamera, parkeringsradar, originalmonterade USB-kontakter och annat är bevarade. Dessutom är de nya systemen nästan alltid bättre än originalen vad gäller funktioner, ljudkvalitet och skärmupplösning.

– Det blir alltid bättre, i alla fall så länge man använder kvalitetsprodukter. Det finns folk som köper billiga grejer på till exempel Wish.com, men de brukar inte hålla i längden. Sådana system installerar vi inte, fortsätter Claes Hedblom.

Däremot går hans bransch bet när det gäller nyare bilar med mer integrerade system, där alla bilens funktioner och inställningar styrs via skärmen i mitten. Sensussystemet i en nyare Volvo, eller Audis senaste MMI, finns det inga eftermarknadssubstitut för. I alla fall inte ännu.

– Det kan vi inte hjälpa till med. Men vem vet, det kanske kommer om åtta–tio år, säger Claes Hedblom.

## Hett stöldgods

När något är dyrt brukar det skapa en marknad för stöldgods. Detta är också sant för bildelar – navigationssystem inkluderat. Något inte minst branschorganisationen Larmtjänst är medvetna om. De samlar statistik över anmälda stölder av saker i en mängd olika kategorier.

**När det gäller bildelsstölder** har de statistik över de tre typer av delar som stjäls mest: strålkastare, krockkuddar – och just navigationssystem. Av deras helårsrapport för 2019 framgår att 836 navigationssystem stals i Sverige det året. En överväldigande majoritet av dessa, 663 stycken, stals ur BMW-bilar. Varför det är just BMW-ägare som drabbas hårdast har de inga hårda data på, men Larmtjänsts Torbjörn Serander har en teori om att det i alla fall tidigare har funnits en marknad i Kina, där många BMW säljs utan de mer avancerade systemen som europeiska bilar ofta är utrustade med.

– Men det var flera år sedan. Nu har BMW vidtagit åtgärder för att blockera systemen elektroniskt, så det inte ska gå enkelt att flytta systemen mellan bilarna, säger han.

**Klart är i alla fall att en majoritet** av de bildelar som stjäls i Sverige går på export. När SVT-programmet Veckans Brott undersökte saken i ett reportage kom de fram till att internationella nätverk ligger bakom nio av tio bildelsstölder, och att den litauiska staden Kaunas har blivit ett europeiskt handelssentrum för den här typen av stöldgods.

Det positiva är att antalet bildelsstölder i Sverige har gått ned de senaste åren. 2016 var det riktigt illa, säger Torbjörn Serander, men mellan 2017–2018 gick det ned med 45 procent.

På bildelsbasen.se går det att hitta begagnade infotainmentsystem – men ibland måste de programmeras på märkesverkstad innan de fungerar som de ska. Stöldskydd kan dessutom i vissa fall göra begagnade delar oanvändbara, enligt en verkstad vi pratat med.

– Då gjorde polisen ett bra jobb och lagförde mycket folk, menar han.

2019 minskade det ytterligare lite grann – men det första halvåret 2020 har det faktiskt ökat en aning, trots pandemin.

– Vi såg en nedgång under nedstängningen, men det har återhämtat sig sedan dess. Det är som börsen det där, säger han.

### Kan man köpa delar på skroten?

**En snabb sökning på Bildelsbasen.se**, en hemsida som samlar annonser för begagnade bildelar från svenska bilskrotor, visar att infotainmentsystem finns att köpa till många märken för några tusenlappar.

Men här kan man många gånger i stället bli stoppad av biltillverkarnas försök att stöldskydda elektroniken. Många av systemen är kodade på olika sätt, så att de inte går att flytta från bil till bil. Några gånger är en pinkod allt som behövs, medan man andra gånger måste ta bilen till en märkesverkstad för att få den nya naven att fungera – till en kostnad av flera tusen kronor.

Några VAG-verkstäder vi pratade med menade till och med att det inte går att använda en begagnad del över huvud taget – för att fungera måste den komma från Volkswagens egna led. Detta är därmed viktigt att kolla upp innan du köper en begagnad del.

### Dyrt – men lösningar finns

**Sammanfattningsvis** kan vi konstatera att infotainmentsystem till bilar många gånger är orimligt dyra – speciellt till äldre bilar, där man i de flesta fall faktiskt kan få ett bättre system från tredje part till en bråkdel av vad det skulle kosta hos biltillverkaren.

För dem som kör nyare bilar är det en bra idé att peta försiktigt på pekskärmarna och se

till att ha bra försäkringar – både mot stöld och skador.

## GPS Navigator - BMW 5-Series - 11

Direktlänk » <http://www.bildelsbasen.se/101-W320056.html>Tillbaka till sökresultatet | Skriv ut (PDF) |  Spara del

## 6.750 SEK / W320056

Köp

Förfrågan

Frakt från: 300 SEK



Leveranstid: 1-3 dagar

Lagernummer: W320056 (Uppge vid kontakt)

Kvalitet: OK Yta/Plåt: Utan anmärkning

Typ:  Begagnad

Betaltalternativ

 Kortbetalning / Bankbetalning Bankgirot Swish Företag Fortus faktura / Delbetala

0 SEK

0 SEK

0 SEK

65 SEK

Företagsinformation

Ansta Bildmont AB - Västerås

Telefontid: Må-Fr: 7-16 Lö-Sö: stängt

Telefon: 021-24800

Kundtjänst:  

Butikens öppettider: Må-Fr: 7-16 Lö-Sö: stängt

Ansta

72594 Västerås (Karta) (Hemsida)

OrganisationsNr:

556233-2592

Chatta med säljarna



Roger Alnebjör

Online

Detaljerad information om delen och fordonet

Bilder



BILMODELL	DELKOSTNAD	ARBETSKOSTNAD, CA	EFTERMARKNAD
Volvo V60 2019	Skärm: 10 406 kr Databox: 28 681 kr	2 400 kr	
Volvo XC60 2014	Skärm: 10 406 kr Databox: 25 060 kr	2 400 kr	
VW Golf 2017	Skärm: 14 294 kr Databox: 33 759 kr	3 000 kr	
VW Golf 2020	Skärm: 14 294 kr Databox: 17 584 kr		
VW Passat 2020	Skärm: 14 294 kr Databox: 34 199 kr		
VW Tiguan 2016	Allt i en enhet. Ny del: 18 020 kr Utbytesdel: 16 200 kr		
Kia Ceed 2014	Allt i en enhet. Ny del: 70 000 kr Utbytesdel: 22 660 kr	1 600 kr	Ny enhet: 7 000 kr Installation: 1 000 kronor
Mercedes E-klass 2016	Skärm: 28 691 kr Databox: 5 094 kr	2 300 kr	
BMW 5-serie 2010	Skärm: 31 161 kr Databox: 23 833 Utbytesdel: 14 610 kr	4 000 kr	
BMW 5-serie 2019	Skärm: 32 720 kr Databox: 33 595 kr Utbytesdel: 16 918 kr	4 000 kr	
Nissan Qashqai 2017	Allt i en enhet: 52 000 kr	1 800 kr	Ny enhet: 6 000 kr Installation: 1 000 kr
Toyota Prius 2010	Allt i en enhet: 32 767 kr	1 500 kr	
Toyota Prius 2015	Allt i en enhet: 9 357 kr	1 500 kr	
Audi A6 2012	Skärm: 9 000 kr Databox: 22 000 kr	5 000 kr	
Tesla Model S	Allt i ett. Ny del: 17 300 kr	2 700 kr	

Priserna ovan har vi fått över telefon från slumpmässigt utvalda officiella märkesverkstäder i Stockholmsområdet. De kan variera en hel del, eftersom verkstäderna själva sätter dem.

## 8. Volkswagen Tiguan X avslöjad – första bilderna på nya coupésuven.

Publicerad 2020-09-03 kl 15:10.

Text Erik Söderholm.

Här är de första bilderna på Volkswagens coupéversion av suven Tiguan.



**Volkswagen ska** lansera en coupéversion av suven Tiguan och nu har de första officiella bilderna på den nya modellen dykt upp på nätet.

Coupésuvar är ett enkelt sätt för biltillverkarna att öka vinstmarginalen eftersom de är dyrare än vanliga suv-modeller, trots att grundtekniken under skalet är densamma.

**Volkswagen tänker inte** halka efter konkurrenter som Mercedes GLC Coupé och BMW X4, och därför närmar sig nu premiären för Volkswagens motsvarighet.

När det gäller den sjusitsiga versionen av Tiguan har Volkswagen varit lite småfyndiga och döpt den till Allspace. Men coupéversionen verkar, om de första uppgifterna stämmer, helt enkelt bara döpas till "X" i efternamn.

### Helt nytt bakparti

**Volkswagen Tiguan X** får en ny frontdesign som delas med den ansiktslyfta versionen av "vanliga" Tiguan. Men baktill, efter B-stolparna, är designen helt annorlunda. Där avtar taklinjen kraftigt och sluttar mot bakpartiet. Det finns även en liten spoiler på bakluckan.

Även bakljusen skiljer sig mellan Tiguan och Tiguan X – här får de ett modernare och bredare intryck.



**Bilen på bilderna har designpaketet "R Line", 2,0-liters bensinmotor med 220 hästkrafter och 380 Nm, fyrhjulsdraft och dubbelkopplingslåda men fler motoralternativ följer. Det är heller inte omöjligt att den dyker upp som laddhybrid.**

Enligt vissa uppgifter ska Volkswagen Tiguan X bara säljas i Kina – om det stämmer återstår att se. Den officiella premiären lär inte ligga långt borta och då ger Volkswagen förhoppningsvis besked.

Läs också: [Högtryck för elbilar: Nu får Volkswagen e-Golf leva vidare.](#)





**Erik Söderholm**

**Relaterade artiklar**



[Första exemplaren av Volkswagen ID 3 nu i Sverige](#)  
[Men de första bilarna saknar vissa finesser som dyker upp först nästa år. 7](#)



[Högtryck för elbilar: Nu får Volkswagen e-Golf leva vidare](#)  
[Dessutom skruvar BMW upp tillverkningsstakten för elbilen i3.](#)



## 9. Efter elbilen – här är Opel Mokka med förbränningsmotorer.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2020-09-03, 11:53.

**Nya Opel Mokka presenteras nu med tre förbränningsmotorer. Två bensinare och en diesel.**



**Modus Operandi i bilindustrin** har varit att först presentera modeller med konventionella förbränningsmotorer, och sedan lite senare visa upp en eldriven version. Med lanseringen av nya Mokka vände Opel på steken när de [tidigare i somras visade upp elbilen Mokka-e](#) och nu presenterar övriga drivlinor.

Opel beskriver nya Mokka som "skapad för stadsdjungeln och Autobahn". Det ligger säkert något i det, framför allt det första påståendet om stadsdjungeln. Nya Mokka är nämligen ganska nätt i proportionerna.

**Den mäter 415 centimeter** på längden, vilket är 12,5 centimeter kortare än föregångaren. Trots det har nya Mokka endast tappat 6 liter i bagageutrymme och sväljer 350 liter mot tidigare 356 liter.

Motorerna då? De är tre till antalet (ej inräknat elmotor i Mokka-e), två 1,2-liters bensinare på 100, respektive 130 hästar samt en 1,5-litersdiesel på 110 hk. Alla tre är snåla som skottar och preliminära utsläppsiffror säger mellan 3,8–4,8 liter/100 km för bensinarna och 3,8 l/100 km för dieseln.

**Interiört är det skärmar** för hela slanten. Opels nya helt digitala Pure Panel består av en skärm bakom rattkranen som agerar klassiskt instrumentkluster och en skärm på mittkonsolen. Opel har dock lämnat några fysiska knappar för att förarens ska slippa navigera på skärmen för de mest basala funktionerna.

Förarhjälpmedel i form av filhållningsassistans och adaptiv farthållare finns också att tillgå, precis som lädersäten med massagefunktion.





[Opel Mokka-e klarar 322 km på en laddning](#)



[Test: Åtta små suvar betygsatta](#)



[Chockbeskedet: Opel vänder till vinst](#)



## 10. Premiär för nya Mercedes S-Klass – lyxigt med mycket teknik.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-09-03, 15:45.

Mercedes lanserar nu sjunde generationen av sitt flaggskepp, lyxsedanen S-klass. Utvändigt är formen sig lik men under skalet bjuds det på flera tekniknyheter.



**Efter alla bildläckor och spionfoton** är den till slut här: 2021 Mercedes S-Klass. Som den sjunde i ledet sedan originalet lanserades 1972 följer den nya generationen i familjära hjulspår – samtidigt som den packats full med ny teknik.

Tidigare generationer av S-Klass har kommit med flera innovationer: 1978 var den först med ABS och 1979 även med airbags. 1995 kom även antisladd och året efter var det dags för automatisk bromsassistent. 1998 kom avståndsvaknande farthållare med radar.

**Sedan dess har andra** tillverkare, i synnerhet landsmännen på BMW och Audi, gett sig in i leken med modeller som 7-serien och A8 och i vissa fall kört om Mercedes. S-Klass har därför lite tappat sin gamla roll som teknikinnovatör och industriledare.



*Mercedes verkar ha tittat på Tesla och utrustat S-Klass med elektriskt utfällbara dörrhandtag.*



**Formmässigt tar nya S-Klass** inte ut några svängar och påminner i stora drag om föregångaren. Den har dock uppdaterats i synnerhet i fram och bak för att passa in i resten av modellprogrammet vars designspråk lanserades med den senaste generationen av A-Klass 2018. Ja, du läste rätt: värstingen S-Klass har även tappat sin position som designledare.

Designen påminner därför starkt om den mindre E-Klassen som också [uppdaterades nyligen](#), om än längre. Beroende på vilken version man väljer är S-Klass antingen 521 eller 532 centimeter lång.

**Formen är inte utan** funktion dock, nya S-Klass har lika lågt luftmotstånd som A-Klass sedan som [slog rekord](#) när den kom 2018 med ett  $C_d$ -värde på 0,22.

Dessutom ska bagageutrymmet ha ökat med 20 liter till som mest 550 liter. Det kan ha att göra med att den är några centimeter längre än föregångaren: totalt 521 centimeter med den korta hjulbasen (internkod W223) och 532 centimeter med den långa (V223).

**De riktiga nyheterna** hittar man istället på insidan och interiören på S-Klass, som vi [fått se bilder på tidigare](#), är helt omdesignad. Det går nu att få bilen med upp till fem stora skärmar, varav flera är OLED.

Det rör sig om en uppdaterad andra generation av Mercedes MBUX-infotainmentsystem som nu framförallt styrs med en rejäl, centralt monterad pekskärm på antingen 11,9 eller 12,8 tum. För att få plats med den har 27 knappar och vred offrats och infotainmentskärmen går inte heller ihop med instrumentskärmen som tidigare.

**För att man inte ska** behöva ta blicken från vägen för att använda pekskärmen har den så kallad haptisk feedback likt konkurrenter som Audi. Med andra ord ger skärmen ifrån sig en liten vibration när man trycker på någon "knapp" på skärmen. Det ska även gå att geststyra skärmen.



*Det finns flera olika baksäten att välja mellan.  
På bilden värstingalternativet med 2-sits och mittkonsol.*

Förarinstrumenteringen består nu av en fristående 12,3 tums LCD-skärm med ett nytt 3D-läge som tillval. 3D-effekten möjliggörs av att bilen är utrustad med två kameror i som läser av förarens blick. Det utnyttjas även på en del innovativa sätt: vänder sig föraren om för att backa bilen fälls det bakre solskyddet automatiskt ner för att förbättra sikten.

**En ny head up-display** introduceras också som likt den tidigare projiceras direkt på framrutan. Nytt är att den använder sig av så kallad Augmented Reality (AR). Med navigation påslagen projiceras pilar som ska visa var föraren ska svänga så att de ser ut att sväva på rätt plats på vägbanan.

**Röstassistenten "Hey Mercedes"** ska nu gå att använda från samtliga säten i bilen, inte bara de främre. Som del av de tidigare nämnda fem skärmarna finns även två 11,6 tums "underhållningsskärmar" som tillval för de bakre passagerarna. Dessa monteras på baksidan av framsätena.

Så en säkerhetsinnovation ändå: ordentliga airbags för baksätesspassagerarna monterade i framstolarna. Tyvärr rör det sig dock om ett tillval, som bara är tillgängligt om man väljer en S-Klass med den längre hjulbasen.

**Inte helt oväntat har S-Klass** så kallade over-the-air, eller trådlösa, uppdateringar för alla mjukvarusystem i bilen och dessa ska ske automatisk utan bilen behöver besöka verkstad.

**Luftfjädring är standard** och används dessutom för en ny säkerhetsfunktion: Om bilen märker att den riskerar att bli påkörd från sidan höjs fjädringen automatiskt med upp till åtta centimeter. Sker en sidokrock då tas krockenergin upp av bilens styva bottenplatta vilket ska förbättra säkerheten. Systemet liknar det som Audi introducerade i A8 men ska vara snabbare.



S-Klass är också utrustad med aktiv bakhjulsstyrning vilket låter den cirka 5,3 meter långa och cirka 2,1 meter breda bilen svänga lika bra som en A-Klass. Svängradien ska vara 10,5 meter tack vare att bakhjulen kan svänga upp till 10 grader om bilen utrustas med som mest 255/40R20-däck. Väljer man bredare däck rör det istället sig om 4,5 grader.



### **Självkörande nivå 3 men bara i Tyskland**

**En till nyhet är att S-Klass** utrustas med självkörningssystem som uppnår den så kallade tredje nivån av självkörning, som av Svenska Institutet för Standarder (SIS) definieras som villkorad automatisering; Fordonet kan ta över dess framfart, men föraren behöver fortfarande vara redo att kunna ta över. Systemet kan alltså hålla farten, avstånd till bil framför och göra filbyten själv.

Det är mer avancerat än Teslas Autopilot som för tillfället bara uppnår nivå två. Samtidigt rapporterades det nyligen att [Audi beslutat att inte aktivera](#) sitt redan färdigutvecklade nivå tre-system Traffic Jam Pilot (återigen) i Audi A8. Anledningen ska vara att de flesta länder i världen fortfarande saknar [lagstiftning och regler](#) för den typen av system.

**Enligt Mercedes beräknas** S-Klass vara godkänd för att köras med systemet på "vissa sträckor i Tyskland" från och med 2021. Lite ögonbrynshöjande är att man i samma pressutskick skriver att föraren ska kunna jobba eller "koppla av" under färd när det självkörande systemet påslaget, trots att det alltså kräver att föraren alltid är redo att ta över.



### Laddhybridversion med 10 mils räckvidd 2021

**Nya S-Klass kommer** från start med 6-cylindriga bensin- och dieselmotorer från 330 – 435 hästkrafter. Den enda växellådan som erbjuds oavsett bränsle är en 9-stegad 9G-Tronic automatlåda. Fyrhjulsdraft är standard till alla versioner utom den svagaste dieseln, S350d. Bensinversionerna är alla mildhybrider med 48 volts elsystem som gör det möjligt att "segla" på ren eldrift. Under 2021 kommer även en laddhybrid släppas som utlovas ha "ca 10 mil" i elräckvidd kallad S580e.

Utsläpps- och förbrukningsciffrorna enligt WLTP för de motoralternativ som presenterats hittills gör det tydligt att det inte kommer bli någon kioskvältare i Sverige innan dess: även den bakhjulsdrivna dieseln S350d med kort hjulbas ska släppa ut malusvärdiga 168–201 g/km koldioxid och ha en förbrukning på 6,4–7,7 l/100 km. För bensinvarstingen S500 4Matic rör det sig om 181–214 g/km och 8,0–9,4 l/100 km, med en marginell ökning om man väljer den längre hjulbasen.

**Säljstart i Sverige sker** i slutet av september och vad prislappen börjar på här lär vi även få reda på då. De första bilarna väntas sedan landa i Sverige i december.



[Nya Mercedes S-klass får modern och lyxig interiör](#)

[Mercedes lovar räckvidd på 70 mil i kommande EQS](#)

[Nya Mercedes S-klass tittar fram](#)

[Nästa Mercedes S-klass avslöjad – mycket nytt på insidan](#)

## 11. BMW godkänner HVO100 i nya dieselbilar.

Publicerad 2020-09-03 kl 14:34.

Text Erik Söderholm.

**Alla BMW-dieselbilar som tillverkats sedan mars 2020 är nu godkända för HVO100.**



**Många bilägare** vill tanka så kallad HVO-diesel i sina bilar, vilket kan minska koldioxidutsläppet ordentligt jämfört med vanlig, fossil diesel.

Nackdelen är att bilen måste vara godkänd för HVO100 för att garantin och försäkringen ska gälla om det uppstår problem.

**De senaste åren** har flera stora biltillverkare gått ut med att HVO godkänns som bränsle med bibehållen garanti och försäkring, bland andra Volvo, Ford, Renault och Mercedes. Men det gäller oftast bara nya dieselbilar.

Nu bekräftar BMW och Mini att samtliga dieselbilar som är tillverkade från mars 2020 blir godkända för HVO100. Det gäller alltså inte bilar som är tillverkade innan dess.

**HVO100 är förnybar** diesel som kemiskt sett är en kopia av vanlig diesel men som kan sänka koldioxidutsläppet rejält. Den som vill göra ett mer medvetet val vid bränslepumpen ska dock kontrollera att HVO-dieseln [inte innehåller palmolja](#) vilket är relativt vanligt.

HVO-diesel omfattas av en [skattebefrielse som går ut vid nyår](#). Sverige har ansökt hos EU om förlängning, men det är oklart om det går igenom. I så fall kommer HVO-diesel bli betydligt dyrare att tanka för bilisterna.



Erik Söderholm

### Relaterade artiklar



#### [Varnar för "smutsig" HVO-diesel med palmolja](#)

[Svårt att ta reda på exakt vad som finns i HVO-dieseln – som ofta säljs in som klimatsmart.](#)



#### [Nu börjar etanolen fasa ut på mackarna – ersätts med HVO-diesel](#)

[Snart blir det svårare att hitta E85-mackar, visar vår genomgång.](#)

## 12. Experten om rostskyddsgarantin: "Ett spel för gallerierna".

Publicerad 2020-09-03 kl 6:45, text Erik Söderholm.

**Biltillverkarna skryter om långa rostskyddsgarantier som ofta är värdelösa, något som nu uppmärksammas av P1-programmet Plånboken.**



Alla nya bilar kommer med en rostskyddsgaranti. Men i många fall är den i princip värdelös på bilägaren, visar en [stor genomgång av 25 bilmärken som Vi Bilägare gjort](#).

Vissa märken godkänner inte att bilen körs i regn eller saltslask om garantin ska gälla, och hos Tesla försvinner garantin om ägaren gör en lackbehandling eller rostskyddsbehandling i efterhand. Även stenskott kan göra rostskyddsgarantin värdelös.

Det uppmärksammas nu av [programmet Plånboken som sänds i Sveriges Radio P1](#), där Vi Bilägares expert Christian Ellmark uttalar sig.

– Den här garantin finns främst för att övertyga bilköpare vid köpet om att bilen inte kommer rosta de närmaste åren. Det är ett bra försäljningsargument för handlaren. Rostskyddsgarantin är till stor del ett spel för gallerierna.

Rostskyddsgarantin kan dock gälla om rosten kommer inifrån, till exempel om något gått fel under produktionen av bilen.

– Det är mycket ovanligt, säger Christian Ellmark.

Du kan [lyssna på hela inslaget här](#).

### 13. Jeep Grand Wagoneer är tillbaka som koncept.

Mattias Rabe 3 september 2020.

Jeep har sagt att Grand Wagoneer ska komma tillbaka och nu presenterar man, i konceptform, vad som komma skall. Så här ser märkets nya flaggskepp ut.



**FILM:** <https://youtu.be/6cMsjXqjgmc>

Amerikanska Jeep har några modeller som är välkända, [Wrangler](#) är ett exempel. De har fler och tittar man tillbaka i företagets historia finns det ytterligare några. En av de mest namnkunniga modellerna är Grand Wagoneer som när den kom under första halvan av 1960-talet bara hette Wagoneer. Modellen övergick till namnet Grand Wagoneer under 1980-talet.

När [Grand Cherokee](#) kom i början av 1990-talet sågs den som en ersättare till Grand Wagoneer som så småningom lades ned.

2014 var första gången vi skrev om en ny Jeep Grand Wagoneer. [Det berodde på att Jeeps dåvarande globala varumärkeschef Michael Manley sa att det fanns utrymme för en modell placerad över Grand Cherokee, en större Grand Wagoneer.](#) I dag är Michael "Mike" Manley vd för hela FCA-koncernen där Jeep ingår med bland annat Fiat, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge med flera ([en koncern som inom kort går samman med franska PSA – om inte EU sätter käppar i hjulen](#)).

Då snackades det om att nya Grand Wagoneer under 2018 ska lanseras som en konkurrent till [Range Rover](#). Så blev det inte, det har varit ganska tyst om modellen de senaste åren.

Men nu är saker och ting på gång. I dag har Jeep presenterar Grand Wagoneer Concept som vi ser på bilderna här. Även om den klassas som konceptbil syns det tydligt att detta är i allra högsta grad en produktionsfärdig bil.

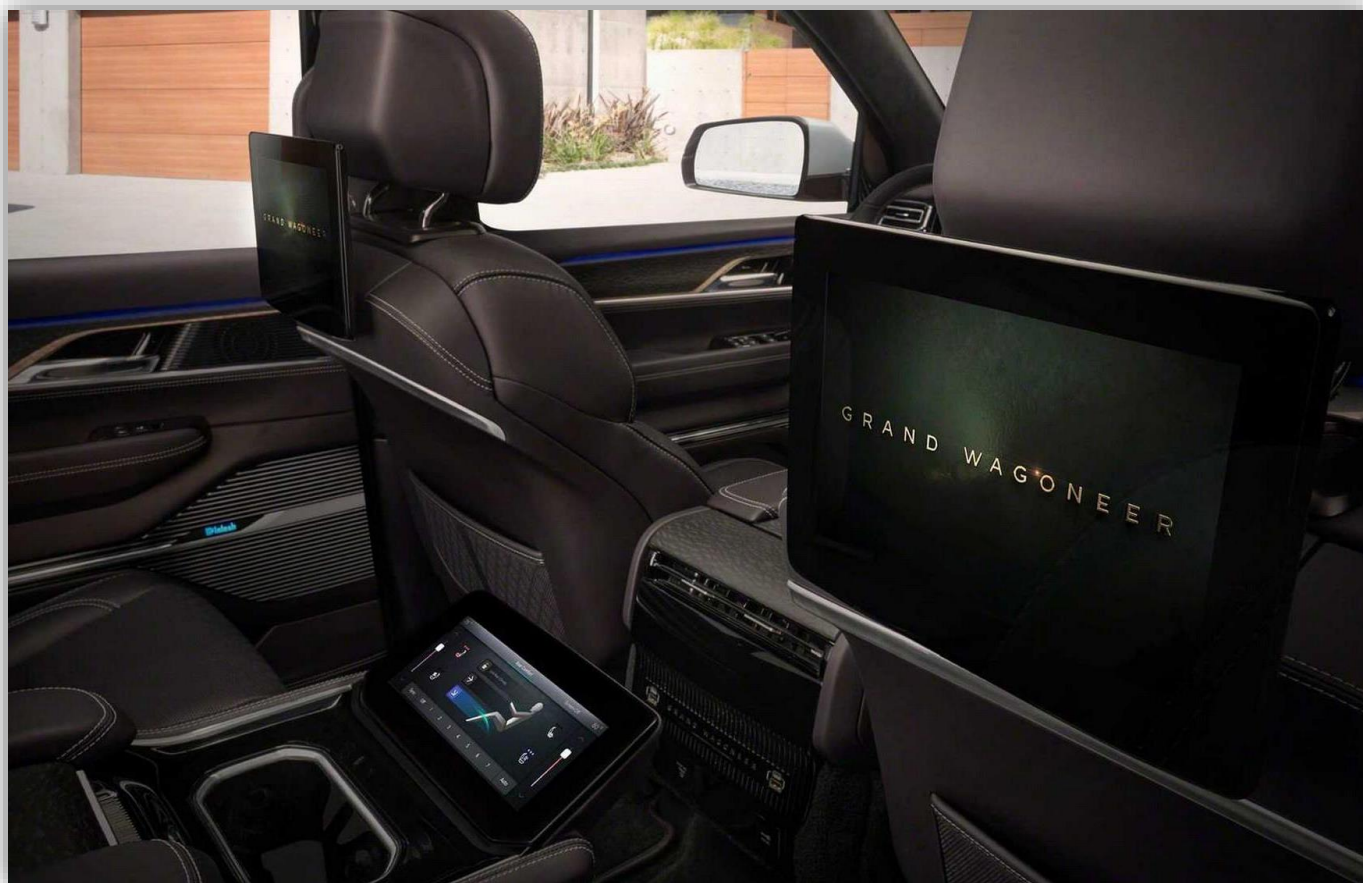


*Kultförklarade Jeep Grand Wagoneer, här som årsmodell 1986.*

Fronten är otvetydigt Jeep, även om grillen har gjorts lägre och fått mer krom än på märkets övriga modeller. Jeep har tagit DRL-ljusen till en ny nivå genom att göra som många andra gör med bakljusen, nämligen knyta samman dem med en lysdiodslinga. På Jeep Grand Wagoneer har lysdioderna över respektive strålkastare fortplantat sig mot mitten där de knyts samman till en enda, lång linje över grillen.



*Många skärmar...*



*... och ytterligare tre stycken i baksätet.*

Sett från sidan ser Grand Wagoneer ut som många andra amerikanska storsuvar, exempelvis [Lincoln Navigator](#). Ganska "boxiga" former med en nästan helt vertikal baklucka. Jeep har dock inte fallit för modet att göra takstolparna svarta utan de är lackerade i samma färg som övriga bilar, vilket bidrar till ett robust utseende.

Baken med sitt bakljusarrangemang, sammankopplat förstås, påminner väldigt mycket om nämnda Navigator. Lite amerikanskt även där. En gnutta [Land Rover Discovery](#) kanske man också ser, om än inte lika mjuk i utförandet.

Interiören är dominerad av en kraftfull mittkonsol och väldigt många skärmar. Det ser nästan ut att vara mer europeiskt än amerikanskt i utförandet, även om jänkebilarna rent generellt börjar svänga över. Ingenstans påminner förarmiljön i Grand Wagoneer om hur det ser ut i lillebror Grand Cherokee.

Skärmen framför föraren är 12,3 tum stor medan infotainmentskärmen är 12,1 tum, plus 10,25-tumsskärmen nedanför där många komfortinställningar görs. Framför framsätesspassageraren sitter ytterligare en 10,25-tumsskärm, och i baksätet finns tre skärmar. Mellan passagerarsätena sitter en på 10,25 tum medan framför näsorna på baksätesspassagerarna finns två 10,1-tumsskärmar.

Det är okänt om tredje sätesradens passagerare, bilen är alltså sju-sitsig, har skärmar att leka med.

Hur stor Jeep Grand Wagoneer är vet vi inte, då Jeep inte bjuder på några mått, men räkna med att den är en rejäl bit över fem meter på längden, sannolikt uppemot 5,3 eller 5,4 meter för att kunna matcha konkurrenter [Cadillac Escalade](#) och Lincoln Navigator. Den är sannolikt en bra bit längre än fem meter långa Range Rover som även finns med långt axelavstånd och då mäter 5,2 meter.



*Ganska amerikansk till utseendet från denna vinkel sett.*

Jeep avslöjar heller ingenting om drivlinan, inte mer än att den är av typen laddhybrid. Det ryktas lite om att konceptbilen kan ha en V8 och elmotor som levererar över 450 hästkrafter.

När modellen kommer i produktion skulle det kunna bli aktuellt med en mindre V6-motor i kombination med elmotor, i så fall en helt ny konstellation än vad som finns inom koncernen i dag. Jeep har sagt att alla deras modeller ska elektrifieras och vi tror att Jeep Grand Wagoneer blir första modell att bara erbjudas i elektrifierat utförande.

Med tanke på att konceptbilen ser så pass produktionsredo ut räknar vi med bilen släpps under 2021 som årsmodell 2022. Jeep avslöjar inga datum, inte heller vad den kan tänkas kosta.



*Jeep-front à la amerikansk lyxbil.*

[GALLERI](#)

[Jeep Grand Wagoneer Concept](#)

[53 bilder](#)



## 14. Volkswagen rullar ut Caddy California.

AV BOBBY GREEN 2020-09-03 KL 10:40.

Campingversion med minikök och tillhörande tält.



**FILM:** <https://youtu.be/9vwqnThQAK4>

I början av året rullade Volkswagen ut nya Caddy. Nu presenteras Caddy California för de som gärna använder bilen som bostad. Den här bjuder på minikök, panoramaglastak och en fristående tältlösning.

Modellen erbjuds i två längder - antingen 4,5 eller 4,85 meter. Sängen som man fäller ut mäter 1,9 x 1,07 meter och den ska vara utrustad med en extra bekväm madrass. Tidigare var baksätet en del av sängen men så är det inte längre. Man kan nu därför ta ut baksätet helt och få plats med mer packning. Det finns en utdragbar köksenhet som man drar ut från bakluckan. Den innehåller en gasspis och förvaring för kastruller och stekpannor. Det är ståhöjd under bakluckan så man kan steka sina makaroner utan att få regn på sig.

Som tillval finns ett panoramaglastak på 1,4 kvadrater. När man ska sova mörklägger man alla rutor och systemet för detta ska ha förfinats ytterligare. Dessutom finns det en ny ventilationslösning till framdörrarnas rutor. Tältet som man kopplar på bilen kan utökas med en sovdal om man är fler som behöver kojplats. Behöver man åka iväg går det bra att låta tältet stå kvar.

Vad Caddy California kostar och när den lanseras är tyvärr oklart för tillfället. Vid lanseringen kan man välja mellan turbomatad dieselmotor på 90 eller 122 hästar. Det kommer fler alternativ senare, och versioner med fyrhjulsdraft.

## 15. Tät kamp om förstaplatsen i Europa.

Jan-Erik Berggren 1 september 2020.

Trots mjukvaruproblemen har nu Volkswagen tagit tillbaka förstaplatsen i tävlingen om vilken bilmodell som säljer allra bäst i Europa. Volkswagen Golf har sålt allra bäst i juli månad, efter två månader med Renault Clio som etta. Volkswagen-koncernen tar också tredje- och fjärdeplatsen.



Volkswagen brukar skryta med att deras mellanklassbil [Golf](#) är den mest sålda i Europa. [Men mjukvaruproblemen på den Golf som lanserades tidigt i år](#) i kombination med coronabrottet gav Renault chansen att köra förbi med sin [Clio](#).

När bilbranschen räknade ihop försäljningen av bilar i juli var dock Golf tillbaka allra högst upp. Volkswagen sålde 31 148 Golf i juli i Europa jämfört med 24 901 Renault Clio.

Volkswagen-koncernen tog också tredjeplatsen med Golf-syskonet [Skoda Octavia](#) samt fjärdeplatsen med [Volkswagen Tiguan](#), som därmed troligen är Volkswagens kassako nummer ett, med [Peugeot 208](#) först på femte plats.

Golf knep förstaplatsen hemma i Tyskland, i Belgien och Luxemburg medan Clio sålde bäst på sin hemmamarknad i Frankrike. Skoda regerar hemma i Tjeckien med Octavia men även i Österrike är Octavia den bilmodell som säljer allra bäst.

I Storbritannien är det däremot ingen av de här bilarna som säljer bäst. Där regerar Ford med [Fiesta](#) som etta och [Focus](#) som två. I Italien litar man på Fiat-koncernen då [Fiat Panda](#) säljer bäst följt av [Lancia Ypsilon](#).

Elbilarna kan ännu inte hota bilar med förbränningsmotor om vi ser till EU-marknaden som en enhet. Men Norge sticker ut som elbilslandet nummer ett och där var dyra suven [Audi e-tron](#) den modell som sålde bäst. Andra elbilar på Norges topp-tio var [Tesla Model 3](#), som var sexa, [Renault Zoe](#) på en åttonde plats samt [Mercedes EQC](#) nia och [BMW i3](#) tia.

Tack vare den fina försäljningen i juli var Volkswagen Golf den bilmodell som sålde bäst under perioden januari till juli, följt av Renault Clio.

Bland Volvos modeller har [XC40](#) sålt bäst hittills i år med 51 978 sålda bilar följt av [XC60](#) med 38 172 sålde bilar under årets första sju månader. För ett år sedan var det betydligt jämnare i statistiken mellan de två Volvo-suvarna som båda låg på cirka 45 000 sålda bilar.

Jan-Erik Berggren



## 16. Volta Trucks presenterar eldrivna lastbilen Zero.

AV BOBBY GREEN 2020-09-03 KL 11:00.

Ska sköta leveranser i city.



**FILM:** <https://youtu.be/9co-hG4GHc8>

Idag har den eldrivna lastbilen Zero från den svenska start-upen Volta Trucks premiär. 16-tonnaren är byggd från grunden som en elbil och är tänkt som ett miljövänligare alternativ för transporter och paket-leveranser i city.

Företaget är grundat i Sverige och baserat i Stockholm, bilarna byggs dock i England. Räckvidden för Zero ligger på mellan 15 och 20 mil beroende på batteripack (160-200 kWh). Toppfarten är 90 km/h. Målet är att bli den säkraste tillverkaren av stora kommersiella fordon. Föraren sitter i mitten och lägre än i vanliga lastbilar. I kombination med de stora glasytorna ska detta göra att man ännu bättre kan upptäcka exempelvis gångtrafikanter.

De första kommersiella exemplaren av Volta Zero kommer att rulla i Stockholm, London och Paris. Postnord och Bring blir först i Sverige att använda lastbilarna. En prototyp är under tillverkning just nu och den kommer ut på vägarna senare i år. Pilot-tester med kunder ska dra igång i början av nästa år.

[voltatrucks.com](http://voltatrucks.com) +



## 17. Smutsigaste delen i bilen tre gånger värre än en kontorstolett.

Redaktören bytbil 2020-09-01.

Tio bilar och en toalettering testades på samma sätt.



En brittisk studie har nu slagit fast vilka fem delar i en bils interiör som är smutsigast. Den del som toppar listan är i regel 371 procent smutsigare än en toalettsits på en kontorstolett, enligt studien.

Det är förstås upp till varje bilägare hur ofta och hur noga denne städar sin bil. Kanske har tendensen att hålla sin bil ren ökat på senare tid, i och med corona-pandemin.

Men en brittisk studie som gjorts av [Compare the Market](#), som främst för jämförelser av bilförsäkringar, visar att bilars insida ofta är smutsigare än vad vi vill tro.

I studien testade de tio olika bilar – allt från familjebilar och lyxåk till arbetsbilar – genom att mäta bakteriehalten på flera olika delar i bilarnas interiör. De tog då tester på växelspaken, handbromsen, blinkersspaken, ratten, förarsätet och dess bälten, dörrhandtaget, vindrutan, stereon/pekskärmen och backspeglarna. Provsvarerna kördes sedan i ett datorprogram för att få fram en RLU-siffra (Relative Light Units). På ren svenska kan man säga att det handlar om ett pricksäkert sätt att analysera bakteriehalten.

Med samma teknik som användes i bilarna testade företaget även hur hög bakteriehalten var på en toalettering på en kontorstolett.

Det visar sig inte bara att stereon (eller pekskärmen i de bilar som hade en sådan) var den smutsigaste delen i bilarna. Den var i regel hela 371 procent smutsigare än vad toaletteringen var.

På andra plats på den osmickrande topplistan landade växelspaken – 331 procent smutsigare än toaletteringen. Sedan följde blinkersspaken, ratten och handbromsen.

De bilar som användes i testet var Corsa, Ford Fiesta, Fiat Punto, Vauxhall Vivaro, BMW, Nissan, Audi, Range Rover, Kia Rio och Mitsubishi.

## 18. Framtiden från Ford 1967.

Publicerad 2020-09-02 kl 7:12.

Text Mårten Carlsson.

I framtiden skulle vi åka runt i små eldrivna bilar, och vi är ju nästan framme där.



I juni 1967 visade Ford i England upp den nätta lilla Comuta. Det var tänkt att vara en praktisk stadsbil, liten, kompakt och ekonomisk.

Kompakt var den - Två meter lång och 148cm på höjden, och inom ramen för detta hade man även lyckats trycka in ett baksäte!

Ett väldigt litet baksäte för väldigt små människor, men ändå. I golvet satt drivkällan, fyra stycken 12-volts 85Ah batterier, i stort sett ordinära bilbatterier alltså. Hela ekipaget vägde 550 kilo.

På detta skulle Comuta klara en räckvidd på 6 mil i drygt 40km/h. Hade man riktigt bråttom kunde man pressa upp den i 60km/h.

Det räckte till att kunna köra runt en liten sväng i stan ungefär, Comutan var ju aldrig avsedd för några långa semesterresor. Den var heller aldrig avsedd att sättas i produktion, utan var ett experiment, hur skulle en kommersiellt gångbar elbil konstrueras 1967.

Det gjordes två Comuta i Fords nyöppnade utvecklingsavdelning Dunton Technical center i Essex.



### **Snabba transporter**

Ford Transit klarade både transporter av varor och människor. Men ändå var Ford tvungna att visa att det också gick att bygga en riktigt snabb Transit.

### **Ford Transit - The supervan!**

Innan Ford Transit var skåpbilar primitiva, bullriga och långsamma. Men här kom ju en skåpbil som var som att köra vanlig personbil! Film från 1969 om Transit i olika arbetsuppgifter och - i rallycross!

### **Med Escort mot Mexiko!**

Det strapatsrika rallyt London-Mexico City 1970 har gått till historien som ett av det hårdaste någonsin. Ändå körde man i kortärmad skjorta... Kolla in filmen och vrid upp ljudet!

### **Ford uppåt väggarna**

Två olika reklamskyltar med Ford 1982!

### **Ford Anglia – ett år på en vecka!**

Racerföraren Bruce McLaren fick tillsammans med ytterligare några förare uppdraget att köra lika mycket som medelbilisten tillryggalägger på ett år – under en vecka! Tre Ford Anglia ställdes upp på startlinjen i början av 1960-talet. 1

### **Samlarutgåva: Ford Cortina, Escort, Anglia och alla de andra!**

Hundra sidor samlade Klassikerartiklar med Anglia, Cortina, Capri, Escort, Zephyr, Zodiac och andra Fordmodeller från öricket. Liksom tidigare utgåvor – där några är slutsålda – är upplagan begränsad. Ford England finns inte i butik utan säljs bara genom Klassiker. Beställ den här!



*2006 MV Agusta F4*

**SLUT**