



Lamborghini Aventador LP 700-4 US-spec 2011

- 1. Volvo lägger locket på efter beskedet.**
- 2. Volvos drag för att slippa elbilskaos.**
- 3. Autoliv flyttar produktion från Västsverige.**
- 4. Sammanslagning av PSA och Fiat/Chrysler kan vara ett uppköp.**
- 5. Storbritanniens bilindustri: Brexit kan kosta oss 630 miljarder kronor.**
- 6. Bekräftat: Hyundai Kona Electric återkallas för batterifel.**
- 7. Allvarlig bugg i Tesla.**
- 8. Eldriven Porsche Macan och Audi Q5 kommer 2022.**
- 9. Toyota Camry Hybrid uppdateras med smartphonestöd.**
- 10. Lexus UX 300e.**
- 11. Hybrider för dig som vill köra utan sladd.**
- 12. Ford Focus ST.**
- 13. Naran Automotive presenterar hyperbilen Naran.**
- 14. Elan - Lotusen som emigrerade.**

1. Volvo lägger locket på efter beskedet: "De vill göra en Tesla".

Publicerad 2020-11-24 kl 17:54.

TEXT Erik Söderholm.

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Bilia ska sluta sälja Volvobilar. De kan förpassas till att bara bli leveransplatser i framtiden, enligt Erik Söderholm.



Det har varit märkligt tyst från Volvo Cars efter dagens besked som skakade om bilhandlar-Sverige. Bilia, som i alla tider varit intimt förknippade med Volvo, ska [sluta sälja märket](#).

Volvo har helt enkelt ha sagt upp avtalet och när bindningstiden på två år löpt ut ska Bilia inte längre sälja Volvobilar. Det beskedet fick Bilia brevledes under förra veckan.

– **Sedan förde jag** en kort dialog med Volvo i fredags, men sedan har vi inte haft något mer, säger Biliachefen Per Avander till [DN](#).

Bilia sålde förra året Volvobilar för sex miljarder kronor. För att sätta det i perspektiv är det lika mycket som sportkedjan Stadium omsatte förra året. Men vinstmarginalen är bara ynkliga 1,3 procent – Bilia tjänar mycket mer pengar på servicen och försäljningen av begagnade bilar.

Sedan beskedet kom har Bilia stört dykt på börsen. Nyheten har i skrivande stund raderat ut 26 procent av börsvärdet.

Egna event och lokaler

Vad är egentligen Volvos plan? Jag tror det är att "göra en Tesla" och ta hand om försäljningen själva.

Det har funnits flera tecken de senaste åren på att biltillverkarna lägger om sina strategier. Bilmässorna har till exempel gått från enorma kolosser till att uppfattas som förlegade och dyra. Tillverkarna lägger hellre pengarna på egna event där de slipper konkurrens från andra märken. Som Tesla.

På samma sätt är det med elmotorerna som Volvo nu ska [börja bygga själva](#) istället för att köpa in från en underleverantör. Som Tesla.

Och jag tror bilhandlarna kommer tvingas göra samma resa. Om bilhandlaren i dag måste ha ett stort lager med bilar, möjlighet att provköra och anställda säljare kommer återförsäljarna i framtiden behöva ställa om till att bara leverera bilarna som Volvo redan sålt på nätet.

Volvo vill redan [sluka Upplands Motor och Bra Bil](#), men att köpa hela Bilia verkar inte vara aktuellt. Istället säger Volvo upp avtalet, och lägger sedan locket på.

"Vi har ingen annan kommentar än att vi bekräftar informationen i Bilians pressmeddelande", svarar Volvo Cars presschef Karin Wik när DN försöker få svar.

Det kan också vara så enkelt att uppsägningen helt enkelt är en förhandlingsmetod. Avtalet sägs upp tills Volvo fått bättre villkor.

Färre återförsäljare

Den stora planen verkar alltså vara att minska ned antalet återförsäljare och själva äga de som är kvar. Men att minska ned antalet återförsäljare är riskfyllt – det är en av Volvos konkurrensfördelar i Sverige jämfört med andra märken – och många kommer vilja provköra sin bil även i framtiden trots att själva försäljningen sker på nätet.

När det gäller servicen ska Bilia ansöka om förnyelse av avtalet, och Bilia ska fortsätta sälja begagnade Volvobilar.

Relaterade artiklar:



[Volvo bekräftar: Ska utveckla egna elbilmotorer](#)

[Ska "göra en Tesla" – kommer i nästa generation elbilar.](#)



[Volvos jättesatsning: Vill köpa Upplands Motor och Bra Bil](#)

[Målet är att sälja hälften av alla nya bilar på nätet om bara fem år.](#)



2. Volvos drag för att slippa elbilskaos.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-11-25, 16:11.

Elbilen XC40 Recharge har skapat problem för Volvo. Så här ska Volvo slippa elbilskaos.



Det är stor efterfrågan på Volvos första massproducerade elbil XC40 P8 Recharge AWD. En av våra läsare fick besked av sin handlare att det är omkring ett års väntetid.

Antagligen är det därför som Volvo tidigarelägger produktionen av XC40 Recharge i Kina med flera månader. Den första elbilen som rullade av bandet på fabriken i Luqiao i Kina var en vit XC40 Recharge, skriver Volvo i ett internt personalmeddelande som Recharge har tagit del av.



Upstarten av produktionen drabbades av flera problem. Underleverantörer och Volvoanställda hindrades att resa till fabriken på grund av alla stränga pandemi-restriktioner i Kina. Det krävdes också ny teknik i fabriken för att kunna tillverka XC40 Recharge. "Det har varit många utmaningar för vår kvalitetshantering", säger Lilly Zhang från Volvo Quality Control & Quality Development.

Enligt vår källa på Volvo kommer ska det bara gå att se skillnad på XC40 Recharge som tillverkas i Gent eller Luqiao på chassinumret, trots att de två fabrikerna använder olika underleverantörer till vissa komponenter.

2022 kommer tillverkningen av [helelektriska Volvo XC90](#) påbörjas i USA-fabriken på den nya SPA2-plattformen. Det finns inga kända planer på att tillverka XC40 Recharge i USA.

År 2025 ska alla Volvos sålda bilar ska vara helelektriska bilar och resten hybrider.



Förnuft & Känsla: Volvo XC40 P8 AWD Recharge



Vi har kört Volvo XC40 Recharge



Volvo erkänner: Vi ändrade XC40 Recharge på grund av Tesla Model 3



Nästa Volvo XC90 blir helelektrisk



Magnus Fröderberg

3. Autoliv flyttar produktion från Västsverige.

Alexander Hultman & Marie Kennedy.

kl 15:29 - 24 nov, 2020.

EkonomiAutoliv meddelade på tisdagen att man flyttar tillverkningen av gasgeneratorer från Vårgårda till Frankrike och Rumänien. 150 jobb försvinner.



Det var under tisdagseftermiddagen som bilsäkerhetsföretaget Autoliv meddelade att man lägger ner tillverkningen av gasgeneratorer i Vårgårda och flyttar produktionen till Rumänien och Frankrike.

– Det är en del av flera strategiska åtgärder för att öka produktiviteten och effektiviteten inom Autoliv Europa där Vårgårda är en del. Den här kommunikationen är en del av ett globalt optimeringsinitiativ som initierades tidigare under det här året. Planen är att flytta merparten av produktionen till den befintliga anläggningen i Rumänien och utvecklingen av gasgeneratorer till existerande anläggningar i Frankrike och Rumänien som det ser ut nu, säger Gabriella Ekelund, kommunikationschef på Autoliv.

Autoliv har runt 400 anställda i Vårgårda varav cirka 150 påverkas av flytten som förväntas avslutas under första halvåret 2024.

Kommer personalen att erbjudas att flytta med?

– Nej. Att flytta från Sverige till Rumänien är inget som ligger i planen, säger Gabriella Ekelund.

Fackliga förhandlingar kommer inledas.

GP söker IF Metall.

Av den resterande personalstyrkan arbetar större delen inom forskning och utveckling, som inte kommer att påverkas av flytten.

– Det globala innovationscentret kommer att vara kvar. På en övergripande strategisk nivå så är ju Vårgårda en viktig del i Autolivs innovationshistoria, och påverkas inte av den här flytten, säger hon.

Autoliv AB grundades i Vårgårda 1953 som bilföretaget Autoservice AB. 1956 började man tillverka säkerhetsbälten och 1968 ändrades namnet till just Autoliv AB. 1997 fusionerades bolaget med amerikanska Morton ASP.

I dag är bolaget ett av världens största inom fordonssäkerhet med runt 65 000 anställda i 27 länder.



Alexander Hultman



Marie Kennedy



4. Sammanslagning av PSA och Fiat/Chrysler kan vara ett uppköp.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2020-11-24, 16:07.

Biltillverkarna PSA och Fiat/Chrysler fick nyligen grönt ljus av EU att gå ihop för att bilda en ny bilkoncern: Stellantis. Företagen har kallat det för en "sammanslagning av jämlikar", men enligt prospektet kan det snarare röra sig om ett uppköp.



Sammanslagningen [mellan PSA-gruppen och Fiat/Chrysler](#) fick nyligen informellt grönt ljus av EU-kommissionen som meddelade att man kommer godkänna bildandet av den nya bilkoncernen Stellantis som kan bli världens fjärde största efter Volkswagengruppen, Toyota och Renault/Nissan.

Stellantis har kallats för "en sammanslagning av jämlikar" av de båda parterna. Nyligen inlämnade dokument har nu bekräftat det många analytiker misstänkt sedan avtalet slöts ifjol: det är snarare PSA som köper upp Fiat/Chrysler, i alla fall bokföringsmässigt, rapporterar [Automotive News](#).

Uppgifterna kommer från det prospekt för Stellantis som förra veckan lämnades in till aktiebörsena Mercato Telematico Azionario och Euronext Paris av Fiat/Chrysler för att möjliggöra en börsnotering efter sammanslagningen. Samma dokument har även lämnats in till den amerikanska tillsynsmyndigheten Securities and Exchange Commission (SEC).

Enligt prospektet kräver IFRS, den internationella standarden för redovisning av företags och organisationers ekonomi, att både förvärvaren och företaget som förvärvas identifieras vid ett uppköp.

"Baserat på en bedömning av indikatorerna enligt IFRS 3 redovisningsstandard och ett beaktande av alla relevanta fakta och omständigheter har FCA och PSA:s ledningar fastställt att Peugeot S.A. är förvärvaren för redovisningsändamål", skriver de två koncernerna i prospektet.

Utöver det listar Auto News tre andra bevis för att det rör sig om ett uppköp:

MOTORNYTT

- Stellantis bolagsstyrelse kommer ha 11 ledamöter, varav sex antingen är direktörer på PSA idag eller kommer nomineras av PSA, PSA:s aktieägare eller PSA:s anställda. Man kommer därmed ha en styrande majoritet.
- Den kombinerade gruppens första vd blir Carlos Tavares, som idag är både vd och styrelseordförande för PSA.
- PSA:s aktieägare kommer behöva betala en premie innan sammanslagningen.

Däremot kommer Fiat/Chryslers största aktieägare Exor, som ägs av Agnelli-familjen, även få den största ägarandelen i Stellantis på 14,4 procent. Peugeot-familjen hamnar på en andra plats med 7,2 procent följt av den franska staten (6,2 procent) och den kinesiska koncernen Dongfeng (5,6 procent). De tre sistnämnda är alla idag delägare i PSA och får alltså tillsammans 19 procent.

Affären beskrivs även i prospektet som en "sammanslagning av jämlikar", men eftersom den frasen saknar en juridisk definition behöver det inte betyda någonting.

PSA och Fiat/Chryslers aktieägare kommer rösta om sammanslagningen den 4 januari 2021. Om den godkänns kommer den nya koncernen inkludera 14 bilmärken: Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram och Vauxhall.



Groupe PSA och Fiat/Chrysler har enats om samgående – blir världens fjärde största bilkoncernen



Jätteaffären på gång: Fiat/Chrysler ska gå ihop med PSA-gruppen



Officiellt: PSA köper Opel och blir nummer två i Europa



5. Storbritanniens bilindustri: Brexit kan kosta oss 630 miljarder kronor.

Anders Nilsson 2020-11-25.

Skulle minska landets bilproduktion med två miljoner bilar.



Storbritanniens bilindustri riskerar att förlora 630 miljarder svenska kronor fram tills 2025, om landet inte kommer överens med EU om en handelsavtal kring brexit.

Om drygt en månad måste ett avtal mellan EU och Storbritannien finnas på plats, annars blir det en hård Brexit, och det skulle göra livet svårt för den brittiska bilindustri.

Storbritanniens bilindustriorgan har uppmanat brexitförhandlarna att komma överens om ett avtal i slutet av 2020, annars riskerar det att kosta industrin 55,4 miljarder pund (cirka 630 miljarder svenska kronor) i tullar tills 2025 och de menar att tullarna skulle undergräva industrins förmåga att utveckla nästa generationens utsläppsfria bilar, rapporterar [Automotive News Europe](#).

En avtalslös brexit skulle minska Storbritanniens produktion med två miljoner fordon de kommande fem åren, menar Society of Motor Manufacturers and Traders.

– Med lite tid kvar för företag att förbereda sig för de nya handelsvillkoren, ju snabbare ett avtal finns och detaljer är kommunicerade, desto mindre skadligt kommer det vara för industrin och dess anställda, sade en representant för SMMT.

De menar att industrin redan har spenderat nästan en miljard pund (cirka 11,3 miljarder svenska kronor) på att förbereda sig för en oviss brexit, och att de har förlorat 28 gånger mer pengar till covid-19.

Förhandlare för EU och Storbritannien måste få till nytt handelsavtal senast 1 januari 2021, annars kan biltillverkarna tvingas betala tullnivåer som är satta av WTO (Världshandelsorganisationen), på bildelar, samt import och export av fordon.

En avtalslös brexit får stora konsekvenser för biltillverkarna, eftersom tio procents tull i så fall kommer appliceras på nytillverkade bilar. Om parterna till och med får till ett grundläggande handelsavtal skulle det kosta industrin 14,1 miljarder pund (ca 159 miljarder kr), menar SMMT.

2019 exporterades mer än 80 procent av de 1,3 miljoner bilarna som byggdes i Storbritannien, varav 55 procent skickades till EU. Likaså är Storbritannien en stor importör av bilar. 85 procent av bilarna som såldes i landet förra året tillverkades utomlands.

SMMT vädjan om ett brexitavtal kommer en kort tid efter att Storbritanniens regering tillkännagav att de skulle förbjuda nyförsäljning av bensin- och dieslbilar år 2030, något som [Bytbil tidigare skrivit om](#).

WTOs tullar skulle innebära att en elbil i genomsnitt skulle bli 2 000 pund dyrare (ca 23.000 kr) att tillverka, om den såldes i EU:

– Det skulle göra Storbritanniens fabriker betydligt mindre konkurrenskraftiga och undergräva landets attraktivitet för investeringar.

Priset på en elbil som importerats från EU skulle öka med 2 800 pund (ca 32 000 kr), vilket mer eller mindre skulle radera ut regeringens subvention på 3 000 pund (34 000 kr) för ett elbilsköp.

LÄS ÄVEN: [Larmet: "Brexit ger seismisk chock-verkan"](#)

Relaterade artiklar



[Toyota och Nissan vill ha kompensation för hård brexit](#)



[Planen: Förbud försäljningen av nya diesel- och bensinbilar 2030](#)



[Så hårt slår coronakrisen mot Europas bilindustri](#)

6. Bekräftat: Hyundai Kona Electric återkallas för batterifel.

Publicerad 2020-11-25. 10:13, text Erik Söderholm.

Hyundais elsuv kan i värsta fall börja brinna. Nu ska batteriet inspekteras.



Flera biltillverkare har råkat ut för allvarliga batteriproblem i nya elbilar och laddhybrider. Vi har till exempel skrivit om hur både [Ford](#) och [BMW](#) tvingas återkalla tusentals bilmodeller och stoppa leveranserna på grund av risk för batteribränder.

I början av oktober kom även beskedet att 25 000 exemplar av populära Hyundai Kona Electric ska [återkallas i Sydkorea](#). Anledningen är att batteripaketet i sällsynta fall kan kortslutas och börja brinna.

Vid den tidpunkten fanns inga besked om någon återkallelse för svenska bilägare. Men i förra veckan tvingades General Motors [återkalla elbilen Chevrolet Bolt](#) av samma anledning i USA, och den använder batteripaket från samma underleverantör – LG Chem.

Nu kan Vi Bilägare avslöja att Hyundai ska återkalla Kona Electric även i Sverige. Totalt handlar det om 1 127 bilar som ska tillbaka till verkstaden, uppger Tobias Joelsson, pr-chef på svenska Hyundai.

”Det rör sig främst om en uppdatering av mjukvaran för batteriets styrsystem. Uppdateringen går snabbt och görs medan kunden väntar på verkstaden. För mindre än en procent kan det innebära att någon komponent byts ut”, skriver han.

Felet verkar alltså inte innebära att batteripaketet byts ut, som det måste göras i vissa andra fall. Hos Chevrolet uppger GM att ingenjörerna ”jobbar dygnet runt” för att hitta en permanent lösning men den tekniska lösningen är alltså inte densamma i Bolt som i Kona.

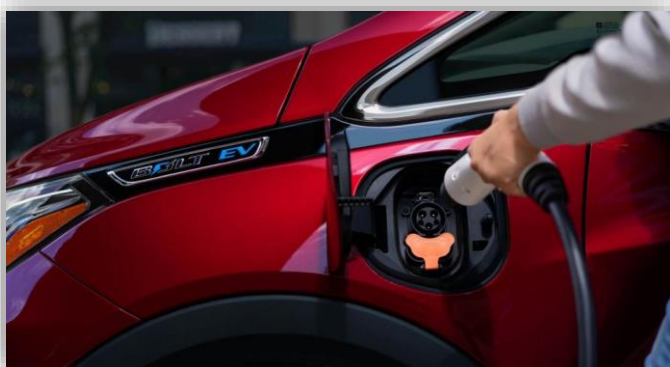


Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[**Hyundai Kona Electric återkallas för brandrisk – inget besked om svenska bilar**](#)
[Men som det ser ut nu gäller återkallelsen bara bilar i Sydkorea.](#)



[**Batteribränder i Chevrolet Bolt: "Parkera bilen utomhus"**](#)
[Ingenjörerna har inte lyckats hitta någon permanent lösning.](#)



[**Avslöjat: Ford tvingas byta hela batteriet i Kuga Plug-in Hybrid**](#)
[600 svenska bilar omfattas – men ägarna måste köra vidare i sina bilar till efter nyår.](#)

7. Allvarlig bugg i Tesla: Här stjal han bilen – på 90 sekunder.

Publicerad 2020-11-25 kl 11:27.

TEXT Erik Söderholm.

Biltjuvarna har definitivt bytt metod jämfört med förr. Nu duger det inte längre att komma över en bilstereo med hjälp av en skruvmejsel. Istället utförs många bilstölder av internationella ligor som med hjälp av mer eller mindre avancerad teknik [kommer över antingen hela bilen eller eftertraktade delar](#). De skickas sedan utomlands för att säljas.



FILM: <https://youtu.be/clrNuBb3myE>

Vi har tidigare skrivit om allvarliga säkerhetsbrister i stöldskyddet [för flera nya bilmodeller](#), och nu har en bugg hittats i Tesla Model X av en säkerhetsforskare vid belgiska universitetet KU Leuven.

Buggen finns i bilens nyckellösa system som innebär att bilen kommunicerar med nyckeln trådlöst för att föraren smidigt ska kunna öppna och starta bilen. En hackare kan ändra i nyckelns mjukvara med hjälp av blåtandsuppkoppling och på så sätt komma åt ”upplåsningskoden”.

Därmed kan bilen försvinna på bara några minuter.

Läs också: [Nyckeln är fortfarande biltjuvarnas absoluta favorit](#)

Pryl för 3 000 kronor

Kravet är att hackaren känner till bilens chassinummer, som står nedanför vindrutan eller i Bilregistret, och även befinner sig närmare än 4–5 meter från nyckeln. Hårdvaran för att ändra nyckelns mjukvara kostar drygt 3 000 kronor på nätet, får plats i en ryggsäck och kan kontrolleras från tjuvens mobiltelefon.

På 90 sekunder kan prylen få tag på bilens upplåsningskod och låsa upp bilen. Sedan utnyttjas en annan sårbarhet i nyckeln för att köra iväg bilen.

– **I grunden är det** två sårbarheter som kan kombineras och tillåter en hackare att stjäla en Model X på bara några minuter. När man kombinerar dem får man en mycket mer kraftfull attack, säger säkerhetsforskaren Lennert Wouters till [Wired](#).

Tesla har inte kommenterat just det här ärendet men ska enligt Lennert Wouters skicka ut en mjukvaruuppdatering under den här veckan som ska täppa till åtminstone en av buggarna. Bilägarna behöver alltså inte åka in till verkstaden för att lösa problemet.

Eventuellt kan ett av problemen även lösas genom att föraren aktiverar PIN-funktionen som kräver en särskild kod för att starta bilen.

Läs också: [Ny säkerhetsbrist avslöjad – bara Tesla blir godkänd](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:

[Flera nyckellösa system får underkänt](#)

[Se vilka nya bilar som har bäst och sämst skydd mot inbrott och stöld.](#)

[Ny säkerhetsbrist avslöjad – bara Tesla blir godkänd](#)

[Säkerhetshål i bilmodeller från Kia, Hyundai och Toyota kan förenkla för biltjuven.](#)

[Nya beskedet som ska stoppa bilstödligorna](#)

[Tullen får ökad befogenhet att kolla misstänkta bilar som försöker ta sig ut.](#)

[Här är biltjuvarnas nya favorit: "Ett stort problem"](#)

[Tre bilmärken drabbas mer än andra.](#)

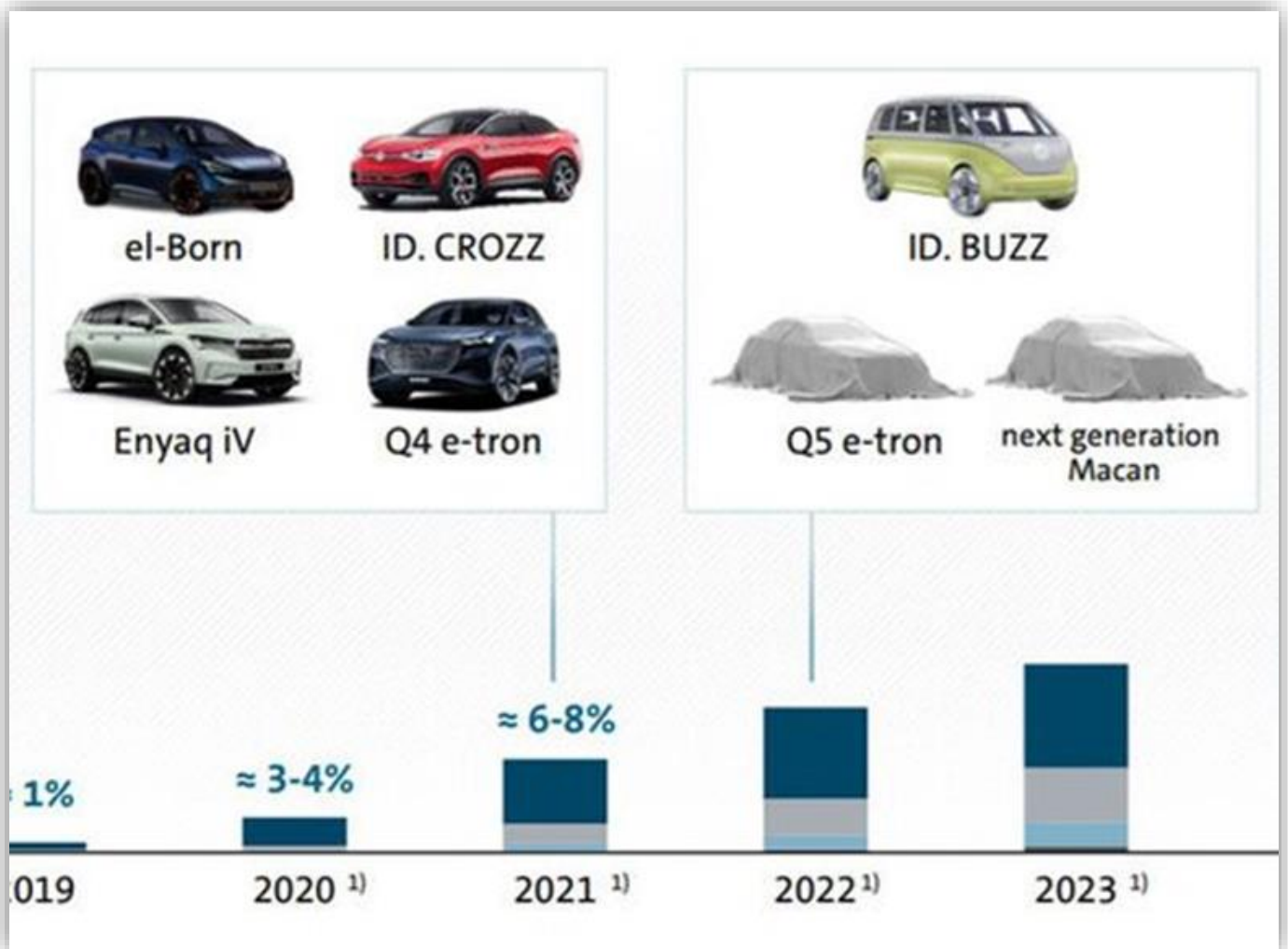
[Trots avancerad teknik: Nyckeln är fortfarande tjuvarnas favorit](#)

[Här är fyra enkla tips på hur du minskar stöldrisken.](#)

8. Eldriven Porsche Macan och Audi Q5 kommer 2022.

PUBLICERAD: 25 NOV 2020, KL 13:47 av **ROBIN TÖRNROS**.

Helt nya eldrivna generationer av Porsche Macan och Audi Q5 kommer under 2022. Det gör också produktionsversionen av Volkswagen ID.Buzz.



Tack vare läckt presentationsmaterial får vi reda på när Volkswagen-koncernen tänker presentera en rad nya elbilar. Först på tur står bland annat [Audi Q4 e-tron](#) som vi nyligen visat spionbilder på, [Cupra el-Born](#), [ID.Crozz](#) och [Skoda Enyaq iV](#) som vi [redan har provkört](#) ska lanseras under 2021.

Året därpå blir det dags för den helt [nya andra generationen av Porsche Macan](#) att göra entré och den kommer, som vi tidigare har skrivit, också att komma i en helt eldriven version. Samma år kommer även syskonet Audi Q5 e-tron att lanseras och då de två delar plattform, troligen den [nyutvecklade PPE-plattformen](#), så blir Q5 liksom namnet e-tron tyder på att bli helt eldriven.

Jämte nya Porsche Macan och Audi Q5 e-tron kommer vi också att få se vad som troligen är den produktionsfärdiga versionen av konceptbilen [ID.Buzz som presenterades på Detroit-salongen 2017](#).

9. Toyota Camry Hybrid uppdateras med smartphonestöd.

Publicerad 2020-11-24 kl 8:00, text Maria Dahlin.

Storsedanen med hybriddrift som gjorde comeback i fjol får en översyn inför 2021.



Efter 15 års frånvaro återkom Toyota Camry till den svenska marknaden förra året. Nu har Toyota valt att ge den ett lätt lyft inför nästa år. När vi Bilägare provkörde bilen 2019 tyckte vi att det var underligt att Toyota inte integrerat något stöd för ihopkoppling med smartphone via Apple CarPlay eller Android Auto. Det gör Toyota bot och bättring på nu.

Dessutom har de förstorat pekskärmen till infotainmentsystemet så att den numera mäter 9 tum och tack vare ny mjukvara sägs responsen vara snabbare än förut.



Hybridmotorn på 2,5 liter och 218 hästkrafter har ingenjörerna på Toyota lämnat orörd – däremot har grillen i fronten på fått en ny inramning i syfte att förstärka det kraftfulla utseendet som formgivarna eftersträvat. Dessutom finns nya fälgar att välja på i antingen 17 eller 18 tum. Även en ny lackfärg gör entré: Deep Metal Grey.

Toyota har byggt in senaste varianten av sitt säkerhetssystem Safety Sense i uppdaterade Camry. Det innehåller ett kollisionsvarningssystem som kan upptäcka risk för frontalkrock i dagsljus och det finns en funktion som kan varna och panikbromsa om föraren är påväg att svänga i en korsning och inte upptäcker ett mötande fordon i motsatt körfält eller en fotgängare som är påväg att korsa gatan bilen svänger in på. Den adaptiva farthållaren kan kombineras med skyltavläsning så att bilen kan anpassa hastigheten automatiskt. Dessutom finns en funktion som sänker hastigheten i kurvor.

Slutligen har filhållningsassistenten som hjälper till att hålla bilen mitt i filen förbättrats och ger en mer precis placering i mitten av körfältet och återkopplas snabbare efter filbyte. Dessutom är systemet bättre på att motstyra mot sidvindar eller svajigheten som kan uppstå när man kör om långtradare. Det här ska enligt Toyota förbättra stabiliteten.

Det finns inga prisuppgifter än på vd faceliftade Toyota Camry Hybrid kommer att kosta.



Maria Dahlin

SVENSKA DAGBLADET

10. Lexus UX 300e – en lite udda elbil.

Julia Brzezinska Publicerad 2020-11-24.

Lexus har haft självladdande hybrider sedan 2005, först nu överlåter man laddningen till kunderna. Vi provkör UX 300e. Förarmiljön med många knappar och vred är en dröm för traditionalisten men som elbil betraktat känns den redan ålderdomlig.



Många elbilar har egentligen ingen grill eftersom luftintaget inte fyller någon funktion längre, men här gör det faktiskt det, eftersom batterierna är luftkylda. Hur det funkar vid långkörning med upprepade snabbladdningar återstår att se.

Elbilsvägen sköljer över Europa och konkurrensen är tuff. Vilken räckvidd konsumenterna söker beror förstås på om bilen är tänkt som hushållets enda eller andrabil. Stora batterier ger lång räckvidd men är tunga och dyra. Högre vikt ger dessutom högre förbrukning. Medan kort räckvidd ännu avskräcker köpare.

Har Lexus hittat den gyllene medelvägen mellan räckvidd, laddhastighet och pris?

En studie av företaget Trafikanalys visar att den genomsnittliga körsträckan i Sverige 2019 var 3,2 mil per dag. UX 300e kommer 30 mil på en laddning, vilket gissningsvis innebär 25 mil under verkliga förhållanden, en siffra baserad på siffror från vår provkörning. Med andra ord skulle den tillsammans med många andra elbilar fungera för de flesta i vardagen.

Men så var det det här med priset.

679 000 kronor innan miljöbonus, som testbilen kostar, är saftigt för en andrabil. Och med 25 mil som hushållets enda bil är det fortfarande saftigt och även en begränsning i rörelsefriheten.



UX 300e har även sina begränsningar vid långsam AC-laddning, den kan ta emot 6,6 kW – medan många andra elbilar klarar 11 kW.

Men den går att ladda invänder optimisten.

Ja. 50 minuter snabbladdning ger 80 procent vilket motsvarar drygt 20 mil i räckvidd. Ska man resa från Stockholm till Göteborg behöver man alltså göra tre (!) laddstopp (44 min, 38 min och 29 min) på vägen, enligt beräkningar från A Better Routeplanner, som är en användarbaserad tjänst för att planera sin elbilsresa.

Som en jämförelse innebär samma resa i Volvo XC40 P8 Recharge ett laddstopp på 23 minuter. Volvos elbil har en räckvidd på drygt 40 mil, dubbelt så många hästkrafter, fyrhjulsdraft, ett modernt Googlebaserat infotainmentsystem med integrerad sökning av laddstolpar, möjlighet att göra prestandauppdateringar över nätet, CCS-laddning på 150 kW och en jämförbar prislapp.

Vilken bil skulle du välja?

Till Lexus långsamma snabbladdnings försvar visar undersökningar gjorda av Naturvårdsverket att ett elfordon endast snabbladdas 10–20 procent av tiden. Resten sker med långsam AC-laddning hemma eller på jobbet, vilket tar drygt åtta timmar.

Lexus menar att det är onödigt att åka runt med stora batterier som sällan nyttjas. De har en poäng. Honda och Mazda har stoppat i riktigt små batterier på 35,5 kWh i sina elbilar – med en räckvidd på 20 mil duger de enbart som city-elbilar. Lexus verkar trots allt ha gått en mellanväg med ett batteri på 54,3 kWh – vilket ändå får räknas som ganska stort.

Har japanerna ett mer realistiskt förhållningssätt till resurser än Tesla och de tyska elbilstillverkarna eller ligger de helt enkelt bara efter?

Nu hoppar vi in bakom ratten.

Framför föraren öppnar sig ett hav av knappar och vred som är perfekt gummerade med utsökta klickljud. Hög kvalitet låter fylligt. Lexus har bevarat både startknapp och traditionell växelspak. Bakom den läderklädda ratten finns två "horn" på vilka man vrider för att ställa in köräge (sport, eco, normal) och köregenskaper. Här finns till och med en analog klocka – en markör som vanligtvis återfinns i lyxbilar.



*Lexus har bevarat startknapp och traditionell växelspak.
Här finns till och med analog klocka – en markör som återfinns i lyxbilar.*

Multimediaskärmen är inbäddad i ett material som vävts enligt en japansk tradition som till namnet låter som en sushi. Skärmen styrs med Lexus klassiska "musplatta" – den känns otidsenlig men fungerar bra.

Tyst eldrift passar Lexus som representerar lågmäld elegans. 204 hästkrafter räcker gott för modellen. Styrningen är avslappnad men exakt, fast vid kraftig acceleration retar jag mig på att det drar i framhjulen. Man känner att man styr med samma hjul som driver, vilket går att undvika genom mjukare gaspådrag. Fenomenet är vanligare i starka framhjulsdrevna sportbilar men kan även uppstå i elbilar som också har mycket drivkraft.

Förarmiljön är välisolerad. Kupéutrymmena är inte lika generösa som i en XC40. Batteriets placering har knaprat lite på huvudutrymmet för trafikanterna i baksätet. Och fotutrymmet är i minsta laget för att ge plats åt fötter med vinterskor. Bagageutrymmet är som i en Volkswagen Golf, en så kallad "frunk" som är vanligt på elbilar saknas (trunk in the front).

Laddstolpar går inte att hitta via navigationen. Borde man inte kunna förvänta sig det av en elbil i premiumsegmentet? För att planera sin resa hänvisas man till märkets app. Lexus ska ingå i ett europeiskt laddnätverk med 16 000 laddpunkter. Vad det kostar eller vilka leverantörer som ingår är inte klart. Med tanke på att ladduttaget CCS etablerats som standard i Europa är det märkligt att man håller kvar vid asiatisk-Chademo och inte Europa-anpassar bilarna som Honda och Mazda gjort.

Lexus UX 300e har bra köregenskaper men som elbil är den lite udda. Som renodlad citybil är den onödigt stor med onödigt stort batteri och som långfärdsbil har den för klen laddning och kort räckvidd. Hade modellen lanserats för fem år sedan hade den varit imponerande, men med dagens konkurrens känns den redan vid lanseringen aningen daterad.

Ska man ändå kompromissa tycker jag att systemmärkets laddhybrid Toyota RAV4 är ett mer intressant alternativ. Rymligare, starkare och billigare. Och med 7,5 mil räckvidd på ren el täcker den även vardagens pendling fram och tillbaka till jobbet.



Bakom ratten öppnar sig ett hav av knappar och vred som är perfekt gummerade med utsökta klickljud.

Specifikationer | Lexus UX 300e Luxury

Grundpris: 579 900 kronor (minus 60 000 kronor i miljöbilsbonus).
(Testbilen kostar 679 900 kronor).

Förbrukning: 17,1 Wh/km.

Räckvidd på el: 305 mil (WLTP).

Motor: Permanent synkron elmotor.

Max effekt: 204 hk.

Max vridmoment: 300 Nm.

Kraftöverföring: Automatisk steglös, framhjulsdreven.

Batteri: Litiumjon, 54,3 kWh.

100 procent (6,6 kW): 8 timmar 15 minuter.

80 procent (50 kW): 50 minuter.

Skatt: 360 kronor.

Tjänstevikt: 2 245 kg.

Längd/bredd/höjd: 4,49/1,85/1,54 meter.

Bagageutrymme: 367 liter.

0–100 km/h: 7,5 sekunder.

Toppfart: 160 km/tim.



*Chademo-uttag för snabbladdning som endast klarar 50 kW.
Märkligt att man inte Europaanpassar ladduttaget.*

Motor/växellåda

Betyg: 3 av 6

Tillräcklig och linjär kraft i motorn, mjuk och tyst acceleration. Enstegad låda men med olika batteriåtervinningslägen som styrs med paddlarna bakom ratten. För liten bromskraft och för liten skillnad mellan de olika stegen.

Ekonomi

Betyg: 2 av 6

Dyr i förhållande till vad man får i form av räckvidd och laddningskapacitet. Förmånspris är inte fastställt än. Snittförbrukningen landar på 23 kWh/mil vilket är ganska högt.

Miljö

Betyg: 6 av 6

Inga lokala utsläpp. Enligt Lexus hämtar de tillbaka 90 procent av batterierna från bilarna i Europa.

Köregenskaper

Betyg: 3 av 6

Avslappnad, kompetent och trygg. Framhjulsdriften gör sig påmind när man trycker gasen i botten. Har inte samma gokart-känsla som många andra elbilar utan är mer mogen.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Har inte krocktestats av Euro NCAP som elbil, dock tyder det mesta på att det blir högsta betyg eftersom vanliga UX fått högsta betyg. Filhållning och autobroms är standard.

Helhet

Betyg: 4 av 6

Påkostad interiör, hög kvalitet och bra köregenskaper. Som elbil känns den vintage. Laddkapacitet och räckvidd är i par med elbilar som kom för flera år sedan. Dessutom är Chademo-laddning inte optimalt för en Europabil där CCS-etablerats som standard.



*Lexus lämnar generös garanti om 100 000 mil/10 år på batteriet.
Med andra ord perfekt som taxibil!*

Två rivaler



Volvo XC40 P8 Recharge

Pris: 639 000 kronor (efter miljöbonus).



Tesla Model 3 Long Range AWD

Pris: 609 000 kronor (efter miljöbonus).

DAGENS NYHETER.**11. Hybrider för dig som vill köra utan sladd.**

UPPDATERAD 2020-11-21 PUBLICERAD 2020-11-21.

TEXT Mikael Stjerna.

Hyundai Kona finns nu som hybrid efter att tidigare bara sålts som elbil och laddhybrid. Vi jämför med den närmaste konkurrenten och koncernkollegan Kia Niro Hybrid.



Hyundai lyfter fram sina nyskapande former. Kia är mer återhållsam i linjerna.

Här är de ovanliga men ändå helt vanliga versionerna av Hyundai Kona och Kia Niro. Bilar som har hybridmotorer utan sladd och utan möjlighet att laddas via eluttaget.

Försäljningen av vanliga hybrider är inte stor, men målgruppen finns: Alla som inte har möjlighet att ladda från nätet. Alla som kör mer än fem mil i stöten. För dem är vanliga hybrider bättre alternativ än laddhybrider.

Kia Niro Hybrid har funnits på marknaden sedan 2017 och drivs av en 1,6 liter stor bensinmotor med 105 hästkrafter. Den jobbar tillsammans med en elmotor på 43 hästkrafter.

Gemensam systemeffekt är dock 141 hästkrafter eftersom motorerna inte jobbar för fullt samtidigt. Batteripaketet är bara 1,6 kilowattimmar stort och laddas vid inbromsningar, när man släpper gaspedalen och i nedförsbackar. Sedan används den återvunna energin av elmotorn. Hybridbilar drivs med bensin och hybridtekniken hjälper bara till att få ut så mycket som möjligt ur varje droppe.

Enligt den nya hårdare körcykeln WLTP klarar sig Kia Niro på 0,48 liter bensin per mil. I verkligheten drar bilen drygt halvlitern i blandad tätortstrafik. Förbrukningen tål att jämföras med en snål diesel, minus avgasskammen.

Tekniken i den nyare modellen Hyundai Kona Hybrid är densamma som i Kia Niro Hybrid, de är som sagt koncernsyskon. Likadan bensinmotor och elmotor. Men det handlar inte bara om två olika namn på likadana bilar.



Dagens så kallade "crossovers" är familje- och stadsbilar.

Både utvändigt och invändigt hittar vi ganska stora skillnader. Dessutom skiljer priset. Nykomlingen Hyundai Kona kostar från 234.900 kronor medan Kia Niro Hybrid startar på 275.800 kronor (kampanjpris). Det är oklart vad vi får för de extra pengarna som Kia vill ha.

Även Hyundai Kona är snål på dropparna. WLTP-körcykeln säger 0,5 liter per mil, och där någonstans ligger man i verkligheten. Kraften räcker till, men bilen känns inte speciellt pigg. Övergången mellan el- och bensindrift sker nästan lika omärkligt som i Toyotas hybridmodeller, vilket är ett gott betyg. Men brummet avslöjar förbränningsmotorn när den går i gång. Vi gillar att bilarna precis som Toyota drar i väg med elmotorn, helt ljudlöst.

Men kraftöverföringen är ändå inte riktigt lika sömlös som i Toyotas modeller som har en steglös växellåda medan Kia och Hyundai har en sexväxlad automatlåda. Den sistnämnda ger en mer direkt koppling mellan varvtal och fart. Har man motoröra brukar man gilla det.

Både Kia och Hyundai har rejäla stolar med relativt fast stoppning. Förarmiljön känns en generation nyare i Kia Niro som bjuder på en skärm framför ratten och en stor informations-skärm på 10,25 tum. Samma skärmstorlek finns till Hyundai Kona och ingår i ett teknikpaket för 15.900 kronor.



Snål och miljövänlig. Toppfarten på 160 kilometer i timmen räcker till.



Tekniken är densamma i Kia Niro och Hyundai Kona.

När vi tittar i prislistan förstår vi att nymodigheterna i Kia Niro inte är gratis. För att få den moderna bildskärmen framför ratten måste vi köpa pluspaket 2 för 19.900 kronor. Testbilen är i det utförandet, med ett kampanjpris på 295.700 kronor.

Plötsligt känns det helt okej att låta sig informeras analogt. Mervärdet av den digitala skärmen framför ratten i Kia känns för övrigt tveksamt. Informationen som ges i den analoga Hyundai Kona är tydligare.

Eftersom bilarna har likadan teknik har de samma prestanda. Toppfarten är runt 160 kilometer i timmen. Det är fartresurser som räcker för alla normala trafikmiljöer, i Sverige och utomlands.

Ljudnivån är "så där" i båda bilarna. Det läcker in vägljud och motorn hörs när den måste jobba. Inte förstahandsvalet för en lång bilsemester.



Ett paket för 19 900 kronor krävs för digital förarmiljö i Kia.



Tvådelat ryggstöd utan genomlastningslucka.

Båda bilarna känns alerta att köra och styrningen förmedlar en bra väggänsla. Fjädringen är relativt fast, typisk för biltypen.

Den stora skillnaden mellan bilarna hittar vi bakom främre ryggstöden. Kia Niro är 19 centimeter längre och har tio centimeter längre avstånd mellan fram- och bakhjul. Det betyder att Kia Niro har märkbart bättre benutrymme i baksätet. I Hyundai Kona kan en vuxen sitta bakom en annan vuxen, men det är trångt. I Kia Niro finns inga tveksamheter, baksätet är rymligt.

Samma sak i lastutrymmet, Hyundai har tio centimeter kortare lastgolv och dessutom tio centimeter lägre lasthöjd under insynsskyddet. Under golvet finns dock stuvfack, vilket Kia Niro saknar.

Båda bilarna ger mersmak. Motorerna är trevliga och den automatiska växellådan gör körningen enkel och bekväm. Bränsleförbrukningen är bevisligen låg, WLTP-siffran ljuger inte.

Men vilken av dem är bästa köpet? För en gångs skull är svaret lätt. Värdesätts baksätes- och bagageutrymme är det Kia Niro som gäller. Annars slår du till på Hyundai Kona. Att bilen mäter kompakta 4,16 meter är ett plus i många situationer, inte bara när du ska parkera.

Prismässigt har dessutom Hyundai Kona en fördel. Bilen säljs i tre versioner med en prislapp som startar på 234 900 kronor. Men det gäller att lusläsa utrustningslistorna, Kia och Hyundai håller inte jämna steg.

Billigaste versionen Kona Life har automatisk klimatanläggning och autobroms som upptäcker fotgängare och cyklister. Höjer du insatsen till 254 900 kronor får du Kona Trend, med finesser som en sju tum stor pekskärm, Apple Carplay, backkamera, nyckellös öppning och rattvärme. Kia Niro börjar på 275.800 kronor då den tidigare billigaste versionen för 259.900 kronor inte längre finns i utbudet.

Personligen tar jag billigaste Kona och pengarna jag sparar lägger jag på en kurs i franska och på en begagnad Harley- Davidson. Det blir roligare så.

Hyundai Kona Hybrid

Miljö

Koldioxidutsläpp: 115 gram/km vid blandad körning.

Förbrukning: 0,50 liter/mil vid blandad körning.

Ekonomi

Pris/Privatleasing: Från 234.900 kr / Från 3.395 kronor per månad.

Miljöförmåner: Nej.

Årlig fordonsskatt: 2.000 kronor per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Garantier: Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans 5 år.

Teknik

Bensin: 1,6 liter. 105 hk, 147 Nm. Elmotor: 43 hk, 170 Nm. Total effekt 141 hk. Batterikapacitet 1,6 kWh.

Drivning: Framhjulsdrift.

Växellåda: 6-växlad automatlåda.

Acceleration 0–100 kilometer i timmen: 11,2 sekunder.

Toppfart: 160 km/tim.

Digitalt

Pekskärm: Ja. 7 och 10,25 tum som tillval.

App: Ja. BlueLink.

Apple Carplay/Android Auto: Ja/Ja (tillval).

OTA (nätuppdatering): Nej.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 416/180/156 centimeter.

Bagagevolym: 361–1.143 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

Tjänstevikt: 1.470 kg.

Maximal släpvagnsvikt: 1.300 kg.

Betyg del för del

Köregenskaper: 4

Säkerhet: 3

Komfort: 3

Miljö: 4

Ekonomi: 4

Totalbetyg: 18 av 25

Plus

Kompakta yttermått.

Låg bensinförbrukning.

Minus

Benutrymmet.

Kort lastlängd.

12. Ford Focus ST – nästan som en RS!

Text: Gert Karlsson.

Publicerad: 2019-08-15 kl 00:00.

Körglädje upplevs alltmer som Fords signum, mycket tack vare lillebror Fiesta ST. Nya Focus ST hakar på med samma inspirerande egenskaper. Kryddad med förfinad 2,3-liters turbomotor på 280 hk och hela 420 Nm blir resultatet snudd på RS-prestanda!



VILKET LYFT! Nya Focus ST är klart snabbare än föregångaren som hade 2-litersmotor på 250 hk och 360 Nm. Men minst lika viktig är den vässade körglädjen tack vare suverän motorrespons, imponerande kurvgrepp och kvick styrning.

Förra generationen Focus ST som kom 2011 blev ingen storsäljare. Den räckte helt enkelt inte till i den stenhårda konkurrensen. Men nu har Ford gjort läxan och det rejält. Första intrycket av nya ST Plus 2,3T EcoBoost är i alla fall klart positivt.

En viktig egenskap är flexibiliteten. Med en knapptryckning, eller några, förvandlas den sportiga och praktiska familjebilen till en aggressiv och utmanande banracer. I och för sig inte unikt men i Focus ST är skillnaden extra påtaglig.

Det förutsätter så klart olika körprogram och nykomlingen erbjuder fyra: Slippery, Normal, Sport och Track. Utgångsläget är alltid Normal och det räcker faktiskt väldigt långt. Men det är när man trycker på den röda Sport-knappen till höger på ratten som det riktigt roliga börjar. Något som både känns och hörs omedelbarts.



DISKRETA. Spana in de röda knapparna till höger på ratten. Den S-märkta kopplar in Sportläget och via Mode-knappen klickar man sig fram till värstingläget Track. Då händer det saker!



DISKRETA. Spana in de röda knapparna till höger på ratten. Den S-märkta kopplar in Sportläget och via Mode-knappen klickar man sig fram till värstingläget Track. Då händer det saker!



DISKRETA. Spana in de röda knapparna till höger på ratten. Den S-märkta kopplar in Sportläget och via Mode-knappen klickar man sig fram till värstingläget Track. Då händer det saker!

För att komma åt värstingläget Track, som bara rekommenderas på bana, måste man gå via Mode-knappen. Kanske en säkerhetsåtgärd så att föraren inte av misstag ska släppa loss Focus ST i full frihet, ja nästan i alla fall. Antisladdsystemet tillåter då lagom mycket släpp men kopplas inte ur helt.

Härlig respons

Låt oss börja med aluminiummotorn. Den härstammar från Focus RS men har förfinats och tagits ner till 280 hk. Volymen är 2.261 cc, alltså betydligt mer än värsta rivalerna. Det märks på maxvridet – 420 Nm kan ingen i GTI-klassen matcha.

Turbon är av typen twin-scroll med antilag-system vilket ger minimal fördröjning. I Sport- och Track-lägena förblir gasspjället lite öppet även när föraren släpper gasen. Det gör att kompressorn fortsätter snurra och laddtrycket byggs därför upp väldigt snabbt igen vid gaspådrag. Responsen är utmärkt, precis som bottendraget. Nya ST kan faktiskt matcha 350 hk starka RS förvånansvärt bra, men lägre vikt bidrar också.

En annan kul grej är så kallad varvtalsmatchning. Det innebär automatisk mellangas vid nedväxlingar, en finess som debuterade i senaste Ford Mustang. Launch Control är mumma för den som vill vara snabbast iväg vid rödljusen. Med optimala starter avverkas 0-100 på 5,7 sekunder medan toppfarten är begränsad till 250 km/h. Detta trots frontspoiler och framför allt stor bakvinge som genererar rejält med downforce.



RÄTT MILJÖ. Focus ST storrivs på krokiga asfaltvägar.
Men att få körmaskinen lackad i Orange Fury kostar 13.000 kronor extra.



INSPIRERANDE. Här gömmer sig 2,3-litersmotorn som lämnar 280 hk och 420 Nm.
Resurserna utnyttjas gärna och då blir den törstig.



BANTADE. Snygga 19-tummare med Michelin 35-profilare är standard på Focus ST Plus. Varje hjul är 1,4 kg lättare än på gamla ST.

Effektiv diffbroms

Manuell 6-växlad låda med korta slag är standard och den fungerar till full belåtenhet. Till sin hjälp har föraren växlingsindikator för att kunna spaka så effektivt som möjligt. Till hösten erbjuds även en 7-växlad konventionell automatlåda.

För att om möjligt eliminera hjulspinn har Focus ST begåvats med elektroniskt styrd diffbroms. Den består av två hydrauliskt aktiverade kopplingar som ser till att kraften alltid fördelas till det framhjul som har bäst fäste.

Elektroniskt styrda är även de aktiva CCD-stötdämparna (Continuously Controlled Damping). De sitter även i vanliga Focus men har anpassats för tuffare tempo. Fjädringen är både uppstyvad och sänkt 10 mm. ST Plus rullar på snygga 19-tumsfälgar skodda med Michelin Pilot Sport 4S 235/35 R19. De funkade kanon när det gäller grepp men komforten på knaggligt underlag blir förstås lidande.

Effektiva och tåliga bromsar är ett måste. Här handlar det om ventilerade 330x27 mm skivor fram och solida 302x11 mm skivor bak. Med hjälp av Electric Brake Booster blir bromsverkan alltid maximal och känslan i pedalen konstant även vid hård körning.

Borde vara standard

Styrningen betyder mycket för körglädjen och även här levererar Ford. Härlig känsla och bara två varv mellan fulla rattutslag. I Sport- men framför allt Track-läget ökar motståndet och styrningen blir mer aggressiv.

Interiören bjuder på oväntat bekväma Recaro-sportstolar. De är eljusterbara och har mycket bra inställningsmöjligheter. Till skillnad från förra modellen går de även att sänka rejält så att föraren kan sitta tillräckligt lågt.



Ratt med avfasad nederdel, aluminiumpedaler och detaljer i kolfiberlook ingår också, liksom B&O ljudanläggning på hela 675 watt. Naturligtvis har ST Plus alla säkerhets- och förarhjälpssystem som ordinarie Focus.

Om du blivit sugen på Fords senaste prestandamodell är introduktionspriset 329.900 kronor. Men för att få Track Mode, Launch Control, varvtalsmatchning och annat skoj krävs så kallat Performance Pack. Det kostar förvisso bara 4.000 kronor men borde absolut vara standard.

Det är ju dessa finesser som gör nya Focus ST Plus så flexibel och spännande.



Även som kombi och diesel

Precis som tidigare erbjuds Focus ST även som rymlig kombi. Med 2,3-liters EcoBoost-motor ökar priset till 335.900 kronor och 0-100 km/h tar 5,8 sekunder. Nykomlingen finns även med 2-liters dieselmotor som lämnar 190 hk och 400 Nm. Den går betydligt snålare men är inte alls lika kvick: 0-100 tar 7,6 sekunder för 5-dörrarsvarianten medan kombi är tiondelen långsammare. Toppfarten är 220 km/h för båda. Focus ST Plus kostar lika mycket oavsett motoralternativ. Performance Pack till dieseln blir dyrare och landar på 12.000 kronor eftersom varken eLSD eller CCD är standard.

SNABBA FAKTA

Ford Focus St Plus 2,3T Ecoboost

Kaross: 5-dörrars, 5-sitsig halvkombi.

Motor: Rak 4-cylindrig på 2.261 cc, dubbla överliggande kamaxlar och fyrventilsteknik, variabla kamaxeltider, singelturbo av twin scroll-typ med antilag-system, kompression 10,0:1.

Effekt: 280 hk/5.500 rpm.

Vridmoment: 420 Nm/3.000-4.000 rpm.

Transmission: 6-växlad manuell låda, framhjulsdraft, elektroniskt styrd diffbroms med dubbla kopplingar.

0-100 km/h: 5,7 sekunder.

Toppfart: 250 km/h (elektroniskt begränsad).

Hjulupphängning: Elektroniskt styrda aktiva stötdämpare (CCD), McPherson-ben fram, multilänkbakaxel.

Bromsar: Fram ventilerade 330x27 mm skivor, bak 345x24 mm skivor, elektrisk bromsförstärkare (EBB).

Fälgar: 8x19".

Däck: Michelin Pilot Sport 4S 235/35 R19.

Mått: Längd 4.388 mm, bredd 1.825 mm, höjd 1.458 mm, hjulbas 2.700 mm, spårvidd f/b 1.567/1.556 mm, bränsletank 52 l, bagageutrymme 375 l.

Tjänstevikt: 1.508 kg.

Förbrukning: 7,9 l/100 km (WLTP).

CO2-utsläpp: 179 g/km (WLTP).

Pris: Från 339.900 kronor.



Gert Karlsson



13. Naran Automotive presenterar hyperbilen Naran.

BOBBY GREEN.

2020-11-25 KL 15:20.

Har plats för fyra stycken personer.



I somras smygvisade ett företag vid namn Naran Automotive en hyperbil som lovade över tusen hästar. Nu är bilen som kort och gott heter Naran officiell. Och det som gör den lite speciell är att den faktiskt har plats för fyra stycken personer. Eller man benämner den som 2+2 så det handlar troligtvis om ett nöd-baksäte och säkerligen inget för långa vuxna att placera sig i. Designat har Jowyn Wong gjort och det är han som ligger bakom linjerna på [Apollo IE](#) och [De Tomaso P72](#).

Motorn som är en dubbelturbomatad V8:a på 5,0 liter är monterad framtill, fast bakom framaxeln så bilen räknas som en mittmotorbil. Maskinen är framtagen av tyska Racing Dynamics och utvecklar 1048 hästar och 1036 newtonmeter i vrid. Det är tillräckligt för att skicka bilen från stillastående till 100 km/h på runt 2,3 sekunder och för att ge den en toppfart på över 370 km/h. Kraften skickas till alla fyra hjulen men man kan välja att den bara ska driva på bakhjulen.

Endast 49 stycken exemplar kommer att tillverkas och premiär blir i början av nästa år. Vad man får betala för en bil framgår tyvärr inte just nu.

via [Autocarnaran-automotive.com](https://autocarnaran-automotive.com)

Klassiker**14. Elan - Lotusen som emigrerade.**

Publicerad 2020-11-22 kl 9:30.

TEXT Mårten Carlsson.

SPORTEXPORT.

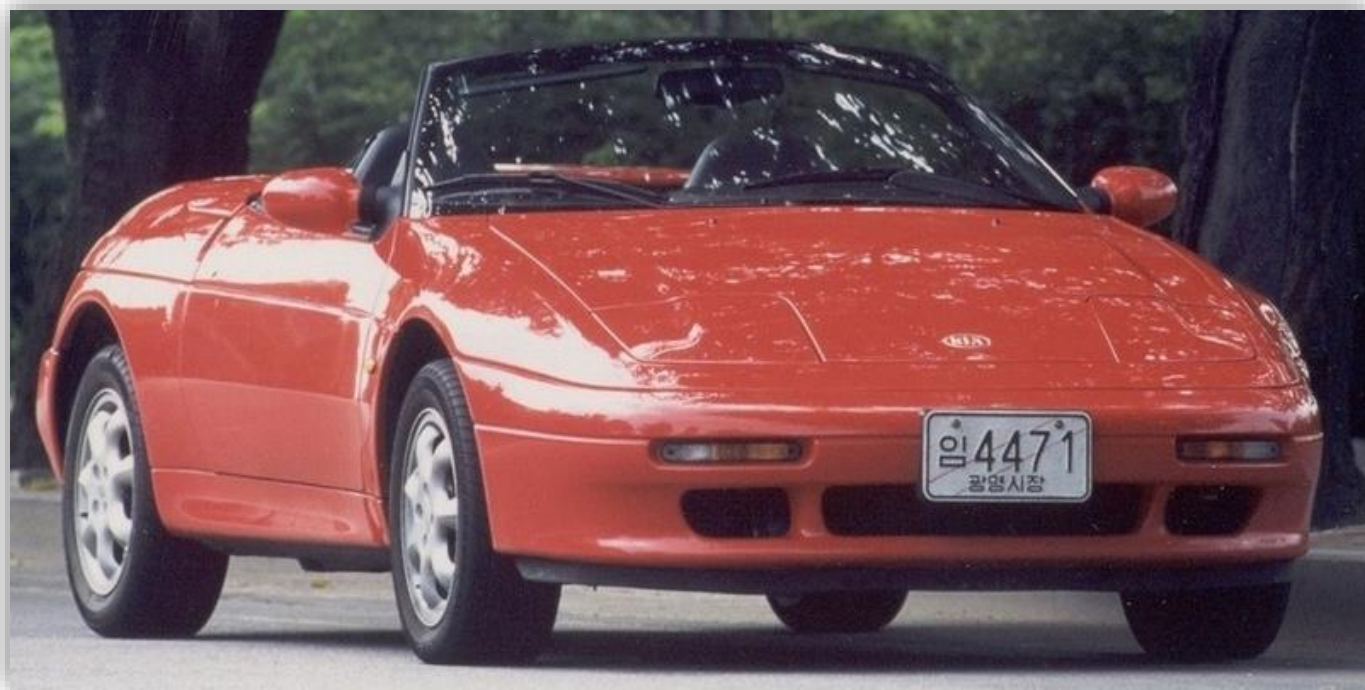
Nya Lotus Elan var en nydanad version av vad gamla Lotus Elan var, en chosfri enkel sportbil med körglädje i fokus.



Under senare delen av åttiotalet hade Lotus bara två modeller att erbjuda. Den potenta men dyra Lotus Esprit, och den fyrsitsiga och dyra Excel. Man behövde en enkel Lotus igen - som Elite och Elan var en gång i tiden, en slags folk-lotus.

Nu hade man General Motors i ryggen och då fanns det möjlighet att kosta på en helt ny modell. Elan M100 kom att bli den dyraste projekt Lotus någonsin utvecklat.

Motorvalet föll på Isuzu och deras 1,6 liters EX1-motor. Men Lotus ingenjörer kunde inte låta bli att pilla lite med maskinen, en standardvariant på 130hk och en turbomatad på 162 hästkrafter kom man fram med.



Och Elan blev framhjulsdreven - den enda Lotus som varit det.

Det gjorde den till en kvick vagn i kurvorna, på Lotusmanér såg man till att hålla nere vikten också. Tjänstevikten hölls precis under 1000 kilo.

Det var upplagt för succé 1989, för den här typen av mer modesta sportbilar hade nästan försvunnit från marknaden. Det fanns i princip bara Alfa Romeo Spider kvar i ligan.

Men några månader innan hade Mazda Miata haft premiär och tagit världen med storm. Lotus Elan var frånåkt redan från start.

Den kom inte i närheten av vad som skulle behövt säljas för att hämta hem kostnaderna, man lade man ner den - första gången - i juli 1992 efter man bara sålt 3855 stycken.

Men så gjordes en inventering och det visade sig man hade massor med motorer över, så 1994 var Elan tillbaks på banan. Man gjorde en upplaga på 800 stycken Elan S2 som fick lite förbättringar i chassi och en allmän översyn. Dessa gjordes mellan juni 1994 och september 1995. Sen lade man ner den igen.

Men brittiska modeller har ibland en säregen förmåga att studsas tillbaka och återuppstå när man minst anar det - så återuppstod Elan en tredje gång, fast långt hemifrån.

Lotus sålde rättigheterna för Elan till Kia, och 1996 presenterade dom sin egen Kia Elan.

Den såg precis ut som originalet förutom nya baklampor av Kias egen design. Under huven var det desto mer annorlunda för där satt nu en 1,8 liters dieselmotor!

Kia Elan gick på export till några länder, i Japan såldes den som Kia Vigato och några bilar hittade till Europa under namnet Kia Roadster.

Den koreanska Elanen byggdes fram till och med 1999 års modell i 1056 exemplar.

MOTORNYTT

SLUT