



Glas 2500 V8 1967.

1. Biltillverkningen rasar på grund av energikrisen
2. Nissan säljer till ryska staten
3. Kia och Hyundai satsar 143 miljarder på mjukvara
4. Dieselmotor byggs enkelt om till vätedrift
5. Ora 300 Pro har fått svenskt pris
6. MG presenterar privatleasing på elbilen MG4 Electric från 3 990 kronor
7. Alrik kör MG4
8. 14 700 kr/mån för privatleasing av nya Polestar 3
9. Vi har klämt på nya Polestar 3
10. Renaults Volvo-baserade hybrid byggs i Sydkorea
11. Volkswagen ID. Buzz med sju sittplatser
12. Lexus UX får 40 procent längre räckvidd
13. Foxtron Model B
14. BMW iX1
15. BMW börjar också med spel i sina bilar
16. Sport och komfort i BMW 635 CSi
17. Alternativt sextiotal från England
18. En dag hos Saab 1960
19. BilTV med Perstad
20. Quiz Citroënfrågor
21. GLAS V8

1. Varningen: Biltillverkningen rasar på grund av energikrisen.

Publicerad 2022-10-13 kl 11:42. Text Erik Söderholm.

Den svåra energikrisen i Europa riskerar att slå extremt hårt mot bilindustrin, enligt analysfirman S&P. Det är framför allt komponentbrist från underleverantörer som kan få tillverkningen att stå stilla. Enligt rapporten kan en miljon färre bilar byggas per kvartal med start senare i år. Den trenden riskerar att fortsätta under nästa år, något som kan innebära **ännu längre leveranstider för bilköparna**.



Bilköparna kan tvingas vänta ännu längre på leverans under nästa år, enligt en ny varning från analysfirman S&P.

Eftersom biltillverkarna är beroende av att varje komponent levereras i exakt rätt tid riskerar produktionen att behöva stoppas om delarna inte finns på plats.

– Trycket på leverantörskedjan i bilindustrin kommer vara intensivt, säger analytikern Edwin Pope till **Automotive News**.

S&P räknade tidigare med 4–4,5 miljoner byggda bilar i Europa per kvartal. Om energibristen leder till elavbrott kan den siffran sjunka till 2,8 miljoner. På ett år riskerar minskningen att bli 4,8–6,8 miljoner bilar.



Erik Söderholm

2. Nissan säljer till ryska staten – går back 7,7 miljarder.

Publicerat av Mia Jacobs 11 Oktober, 2022.

Nissan lämnar över hela den ryska verksamhet till staten – för 1 euro (11 kronor). Det betyder en förlust på motsvarande drygt 7,7 miljarder kronor för det japanska bilföretaget.



Nissan lämnar nu Ryssland helt och hållet, till ett högt pris.

Nissan är det senaste globala företaget som nu helt lämnar Ryssland. I dag kom nyheten att man överlåter aktierna i Nissan Manufacturing Russia till det statsägda NAMI för 1 euro.

Enligt avtalet har företaget rätt att köpa tillbaka företaget inom sex år, [uppgir Reuters som citerar det ryska Industri- och handelsdepartementet](#).

Nissan avbröt produktionen i mars

Redan i maj lämnar Nissans majoritetsägare franska Renault Ryssland, [något som Dagens PS tidigare rapporterat om](#). Renault säljer då sin andel i Rysslands största biltillverkare AvtoVAZ för en rysk rubel.

I försäljningen ingår produktions- och forskningsenheterna i St Petersburg, och försäljnings- och marknadsföringsavdelningen i Moskva uppgir Reuters.

Redan i mars avbryter den japanska biltillverkaren produktionen i St Petersburg på grund av störningar i leverantörskedjan.

Renault tar smäll på 3,6 miljarder

Nu förväntar sig företaget alltså en förlust på drygt 100 miljarder yen (drygt 7,7 miljarder kronor), men gör inga förändringar i årsprognoserna för finansåret som sträcker sig fram till mars 2023.

Renault, som äger 43 procent av Nissan räknar med att beslutet innebär en smäll på 331 miljoner euro (drygt 3,6 miljarder kronor) för företagets nettoinkomst under andra halvan av 2022, uppgir Reuters.

Läs även: [Nya Nissan X-Trail ska kännas som en elbil.](#)

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Klart: Renault drar sig ur Ryssland.



Nokian lämnar Ryssland – kostar miljardbelopp.



Rysk bilförsäljning rasar – ned 75 procent.



Bilmarknaden backar – nu skrivs prognosen ned.



Miljardsmäll när Scania överger Ryssland.

3. Kia och Hyundai satsar 143 miljarder på mjukvara.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 12/10/2022.

Nu satsar Kia och Hyundai på att utveckla nya bättre operativsystem. Alla bilar ska ha OTA-uppdatering från 2025 och vara uppkopplade via Nvidia. Satsningen kostar 143 miljarder kronor.



Kia, Hyundai och Genesis satsar på sin egen mjukvara istället för att göra sig beroende av Google eller någon annan leverantör

Med start 2023 kommer alla nylanserade fordon från Hyundai Motor Group vara utrustade för att ta emot Over-The-Air (OTA) mjukvaruuppdateringar så att kunderna hela tiden kan hålla sina fordon uppdaterade.

Kunder ska också kunna lägga till funktioner, om det är mot betalning berättar inte Kia och Hyundai. Enligt företagen är de numera en "mjukvarudriven mobilitetsleverantör" istället för biltillverkare.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup. Har tidigare arbetat bland annat på Aftonbladet. Nås på maths.nilsson@carup.se.

4. Ny uppfinning: Dieselmotor byggs enkelt om till vätedrift.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 12/10/2022.

Här är nyheten som kan göra befintliga dieselmotorer renare och klimatsmarta. Forskare har lyckats konvertera befintliga dieselmotorer till vätedrift. Uppfinningen sänker CO₂-utsläppen med 85 procent.



Ingenjörer och forskare från Universitetet i Sydney har lyckats konvertera befintliga dieselmotorer så att de kan köras på vätgas. Forskarna har på 18 månader utvecklat en ny insprutning som gör att vanliga dieslar till 90 procent kan köras på väte, [uppges Techxplore](#).

Forskarn uppges att alla alla dieselmotorer som används i bilar, lastbilar och traktorer inom jordbruk och gruvindustri kan använda den nya tekniken. Ja, i stort sett alla dieselmotorer som finns.

Vätas som tas fram med hjälp av förnybar energi är betydligt bättre för klimatet än dieselbränsle. I en forskningsartikel i **International Journal of Hydrogen Energy** uppges den nya motorn reducera CO₂-utsläppen till 90 gram per kWh, vilket reducerar utsläppen med 86 procent.

– Denna nya teknik minskar avsevärt CO₂-utsläppen från befintliga dieselmotorer, så den kan spela en stor roll för att göra vårt koldioxidavtryck mycket mindre, särskilt i Australien med all vår gruvdrift, jordbruk och andra tunga industrier där dieselmotorer används flitigt, säger professor Shawn Kook som lett projektet.

Forskarna säger sig ha bevisat att de relativt enkelt kan använda befintliga dieselmotorer och förvandla dem till vätgasmotorer. Det här skulle kunna snabba på övergången till vätegasdrift och reducera behovet av utveckling av dyra bränsleceller.

Ingenjörerna behåller den vanliga dieselinsprutningen, men lägger till ett nytt system där väte sprutas direkt in i cylindrarna. Om vätet sprutas in vid rätt tidpunkt undgår de stora utsläpp av kväveoxider.

Motorn kan också köras på väte som inte är helt rent, vilket är en stor fördel. Dessutom får vätemotorn 26 procent bättre verkningsgrad än när den körs på diesel. Nu hoppas forskarna ha färdig teknik ute på marknaden om 1-2 år.

5. Ora 300 Pro har fått svenskt pris.

PUBLICERAD AV SANNE VÄLI-TAINIO.

14 OKT 2022, KL 13:26.

Nu har kinesiska nykomlingen Ora 300 Pro fått svenskt pris och tillverkaren bekräftar att de första bilarna redan har anlänt till Sverige. Därmed kan leverans ske redan i år.



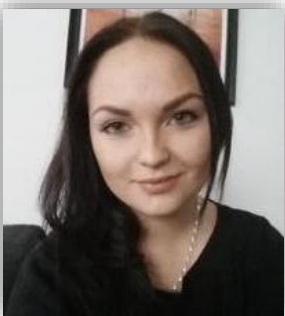
För ett par veckor sedan stod det klart att ännu ett **nytt elbilmärke från Kina ska etableras i Sverige: Ora**. Den första modellen vi får bekanta oss med heter i Sverige 300 Pro. Vi känner igen den som **Funky Cat från när den testades av Euro NCAP nyligen**, men namnet fick inte följa med hit.

Det vi känner till sedan tidigare är att 300 Pro halvkombi som är 424 centimeter lång och har ett batteri på 48 kilowattimmar som ska räcka till 31 mils räckvidd. Nu säger Ora att det finns ett större batteri att välja som ska ge 42 mils räckvidd. Men snabbladdningen är endast på 70 kilowatt, vilket innebär att batterierna tar 38 respektive 48 minuter att ladda upp till 80 procent från 20.

Bilen har också de vanligaste och mest nödvändiga hjälpsystem som filhållningsassistent, adaptiv farthållare, 360-graders backkamera, automatiskt helljus, röstigenkänningssystem och backstartshjälp, för att nämna några.

Ora 300 Pro har nu fått svenskt pris. Den kan privatleasas på antingen tolv, 24 eller 36 månader från 2 995 kronor i månaden, eller köpas från 414 900 kronor. Vi vet sedan tidigare att det inledningsvis kommer finnas sex show rooms/återförsäljare i Stockholm, Göteborg, Malmö och Uppsala – men vi får vänta ytterligare ett par veckor innan man avslöjar vilka återförsäljarna blir. Försäljningen startar den 19 november.

– Jag är sjukt taggad på att få komma i gång och lansera den här grymma elbilen. Vi kommer att ta Sverige med storm. Med stor passion ser jag oerhört mycket fram emot att få jobba med Ora som är så skönt enkel, glad och personlig, säger Mikael Andersson,



Sanne Väli-Tainio



6. MG presenterar privatleasing på elbilen MG4 Electric – från 3 990 kronor.

Skriven och publicerad av Kristofer Rask 2022-10-14.

MG har framgångsrikt etablerat sig i Sverige genom attraktiva priser på flera elbilsmodeller.



Snart är det dags för nästa elbil i form av MG4 Electric att kliva in på den svenska marknaden.

Idag presenterar MG för första gången privatleasingpriserna för MG4 Electric. Priserna kommer att starta på 3 990 kronor per månad för 36 månader. Det baserat på en klimatbonus på 50 000 kronor. De första leveranserna kommer i början av 2023.

I Sverige erbjuder MG enbart Luxury Long Range-versionen av MG4 med ett batteri på 64 kWh och en räckvidd på upp till 435 kilometer enligt WLTP. Snabbladdning är möjlig med upp till 135 kW. För hemmaladdning finns 11 kW AC-laddning.

Storleksmässigt är MG 4 marginellt större än Volkswagen ID.3. Den mäter 4 287 mm på längden, 1 836 mm i bredd och 1 504 mm på höjden. Hjulbasen är på 2 705 mm och kupén är rymlig för sin storlek. Bagageutrymmet är på 350 liter och med fällda säten 1 165 liter. Kontantpriset är sedan [tidigare bekräftat](#) till 414 990 kronor.

10 000 MG i Sverige

MG har haft en otrolig utvecklingsresa i Sverige sedan lanseringen 2021. Idag når MG 10 000 registrerade bilar i Sverige, varav majoriteten (cirka 8 000) är heelelektriska elbilar. MG är i år det fjärde mest registrerade elbilsmärket.

– Att det har levererats 10 000 bilar på 16 månader är en fantastiskt resa och vårt mål är fortfarande att bli det största elbilsmärket i Sverige, säger Tomas Ernberg, VD, Hedin MG Sweden AB.



7. Video: Alrik kör MG4 – En VW ID.3-dödare?

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-10-14, 16:45.

Vi är först ut med att köra nya MG4 på svensk mark – en direkt konkurrent till Volkswagen ID.3 och Kia Niro EV.



FILM: <https://youtu.be/WzFyQj8dI1g>.

För MG är det en väldigt viktig bil som ska driva försäljningen i Sverige och ta MG till plats nummer ett bland elbilar under 2023. Fabriken i Kina ska kunna leverera hela 20 000 MG-bilar till Sverige, så det ska inte behöva bli för långaleveranstider. De första bilarna har redan börjat levereras.

Privatleasingpriset är 3 990 kronor för 36 månader och 1 000 mil om året. Vill man köra 1 500 mil per år ökar månadskostnaden med 150 kronor. Vill man köpa ligger priset på 414 990 kronor.

Att privatleasa en VW ID.3 med 58 kWh batteri kostar från 5 245 kr och priset är 509 900 kr! Kan VW vara värd så mycket mer?

Batteriet är på 64 kWh, räckvidden 43 mil enligt WLTP och max snabbladdning är 135 kW. 0-100 km/h går 7,9 sekunder.



Magnus Fröderberg

8. 14 700 kr/mån för privatleasing av nya Polestar 3 – kommer detta att gå?

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 13/10/2022.

Polestar siktar mot stjärnorna med sin nya modell Polestar 3. Bara ett fåtal svenska bilköpare kommer att ha råd med modellen som ska konkurrera med Porsche Cayenne. Med utrustning kostar Polestars nyhet 1,2 miljoner kronor. Privatleasing börjar på 14700 kronor i månaden med vinterdäck. Samtidigt som Thomas Ingenlath visade den nya modellen sänkte börsen aktien med sex procent.



Den största överraskningen när **Polestar 3** presenterades på onsdagen i Köpenhamn var prislappen. Nästan en miljon för den billigaste modellen var betydligt dyrare än vad de flesta bilköpare hade hoppats på.

Visserligen är prislappen lägre än för konkurrenterna Mercedes EQS SUV och BMW iX50, men summan får ändå många att hicka till. Polestar säger att de siktar in sig på Porsche Cayenne, en bil som kostar från 1 030 000 kronor i laddhybridutförande.

För den som funderar på att privatleasa bilen är det bara att lägga undan mellan 14700 kronor och 18 234 kronor i månaden, ovanpå de nya boräntorna och elräkningen. Enligt Polestar kostar ett billån 29 147 kronor i månaden, men de har glömt att lägga in restvärde i sin kalkylator, så fullt så dyrt är inte billånet. [Här kan du bygga och se hur mycket din egen Polestar 3 kommer att kosta.](#)

Polestar siktar mot stjärnorna, och Polestar 3 verkar faktiskt vara något extra, för den som gillar den speciella stilen. Den har nästan lika lång räckvidd som klassledande Mercedes och teknik som ligger i den absoluta framkanten.

Men frågan är om varumärket redan nu räcker för att konkurrera med Porsche, BMW och Mercedes? Det är en enorm chansning och ett högt spel av ett nystartat bilmärke. Risker är att köparna är för få för att nå Polestars aggressiva volymmål.



Börsen var i alla fall inte särskilt imponerad, de skickade ner Polestars aktie med sex procent samtidigt som bilen visades. Strax före New York-börsens stängning noterades ett nytt all-time-low på 5,06 dollar.

Redan nästa år är det tänkt att Polestar ska sälja över 100 000 bilar, mer än en fördubbling mot vad de kommer att klara i år. Och då börjar ändå inte Polestar 3 säljas förrän i slutet av året, det kommer att bli minst sagt tufft att det klara det målet.

Risken är att Polestar åker på en riktig stjärnsmäll med sin högtflygande prisstrategi i kris-tider. År 2025 ska 290 000 bilar säljas enligt affärsplanen. Trots att Polestar 3 verkar vara en väldigt bra bil kommer det bli extremt tufft att nå dit.





9. Vi har klämt på nya Polestar 3.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG 2022-10-14 KL 14:35.

En liten kombi förklädd till en suv.



FILM: https://youtu.be/ZY37MbN_dKk.

Det är mycket som är konstigt här i världen. Eller som man kan fundera på i alla fall. En sån sak är att Polestar och Volvo ska släppa två bilar med en månads mellanrum och Polestar får vara först ut. Det är lite konstigt. Det andra är att man tjarar om att det är en suv, men det är en väldigt låg bil för att vara en suv. Den mäter 161 på höjden, vilket inte är lågt, men det är bara några centimeter högre än en Volvo V90 Cross Country, som jag inte tror någon av oss skulle klassa som en suv. En riktig suv från Göteborg, alltså en XC90, mäter 178 centimeter. Volvos mindre suv XC60 mäter in på 166 centimeter, fem centimeter högre. Andra konkurrenter som Kia Sorento mäter in på 170 och Kia Sportage är 165 centimeter hög.

Polestar förklarar detta med att det är en suv för den elektriska tidsåldern. Men looken och känslan för mig är en kombi. Och det värmer ju i hjärtat. Jag hittade Håkan Samuelsson, tidigare VD för Volvo och numera styrelseordförande för Polestar, och försökte övertala honom att det var en kombi och inte en suv, men han höll inte med. Markfrigången är tillräckligt hög för att det ska vara en suv.

Jag tror helt enkelt att Polestar råkade göra en bil som är för låg för att vara en suv egentligen, så för att amerikanarna ska köpa denna, vilket Polestar verkligen vill, så måste man tjata om det.



Nu ska jag sluta tjata om det här, men är du svensk i ditt hjärta så är det här en kombi. Men räkna inte med att kunna lassa in en diskmaskin där bak, tillverkarna i den elektriska tidsåldern verkar ha bestämt sig för att lagom bagage är gott nog och fokuserar istället på att få till så mycket utrymme som möjligt inne i bilen. Och det kan jag gilla. Och förakta.

För bagaget är litet. 484 liter står det i specifikationen, men det är inklusive utrymmet under lastgolvet som är på 90 liter. Det är en positiv sak att man får plats med mycket under golvet, men det är inget som jag tycker ska räknas in i totalen. Hur som helst så är det användbara utrymme 394 liter. Och med tanke på att formen på bagaget är som det är så är det inte läge att börja lasta något stort här.

Polestar 3 är och kommer alltid vara femsitsig. Vill man ha sju säten får man köpa en Volvo. Det är väl logiskt, men Thomas Ingenlath säger att en sjusitsig bil inte skulle passa varumärket för det här är minsann en bil som är sportig. Men en suv. Det är en lyxig premium-produkt, men som är "quite affordable".

På presentationen så pratade Thomas om att folk sedan häst-och-vagn-tiden har velat sitta högt i sina fordon för att få bra vy över omgivningen, men samtidigt är Polestar väldigt nöjda med att man kan sitta lågt i den här. Som i en sportbil.

Ni hör, det är inte så logiskt.

Polestar hade nog hellre fått presentera Polestar 5 först om de hade fått bestämma. Den bilen är låg, sportig och ser ut som en Polestar ska göra i framtiden. Polestar 3 är en crossover som framifrån känns väldigt Volvo. Bakifrån har den en mer unik look tycker jag och är riktigt snygg.



Designen är ju något som ska göra att Polestar sticker ut och Polestar 3 är snygg. Att den ser lite ut som en Volvo tror jag inte göra något, snarare tvärtom.

Men på insidan är det inte så roligt. Polestar pratar om fina material och att de ska vara premium. Det är rent och avskalat, men de detaljer som jag har vant mig med från Polestar saknas verkligen. Två anonyma skärmar, som visserligen har ett trevligt innehåll som är snyggt designat, är det enda man ser förutom ratten som känns trist och Volvo. Alla knappar är borta och man öppnar till och med handskfacket på skärmen. Känns det igen från en viss amerikansk elbil? Oh ja, och det är inte ett recept för att sticka ut. Material är ok men det finns inget i inredningen som får mig att bli kär. De fula säkerhetsbältena finns där men annars är det könlöst.

Polestar 3 är tung och jag undrar varför, det finns varken plats för en massa människor eller bagage. En anledning är ett gigantiskt batteri på 111 kWh. Från det får man ut 61 mil WLTP med den vanliga versionen, 56 mil med performance-paketet. Det är ok, men inte imponerande.

Två motorer finns och därmed också fyrhjulsdraft. Vanliga versionen levererar 489 hästar och Performance-versionen några till, närmare bestämt 517 hästar. Relativt snabbt går det framåt, men inte magiskt snabb. 5,0 respektive 4,7 sekunder räcker gott och väl men är inget som står ut.

Polestar 3 kostar 970 000 kronor, Performance-paketet kostar 70 000 kronor till. Då ingår det mesta, men det går att köpa dyr klädsel om man vill. Ett pilotpaket kommer att gå att beställa någon gång i vår, då får man LiDAR på taket. Men det går alltså inte att beställa.

Beställer du nu så får du din bil tidigast kvartal tre nästa år, alltså om ett år. Väntar du in LiDAR får du nog vänta ett år från i vår. Man kommer att tillverka bilen i Chengdu, Kina till en början, i mitten av 2024 även i USA i Volvos fabrik där.

Polestar 3 ska bli väldigt intressant att provköra. Den måste ju vara rolig att köra, annars är frågan vad den bidrar med. Kanske är det här en bil som passar alla eller ingen. Kanske lyckas man leverera en bil som har suvens fördelar och kan vara sportig.

Personligen hade jag nog gått iväg till Porsche-handlaren och köpt en snik-Taycan Sport Turismo om jag hade en miljon att köpa bil för. Den lastar till och med mer, både fram och bak, vilket är smått bisarrt.



Det här är Polestar 3!
Är den värd en miljon?



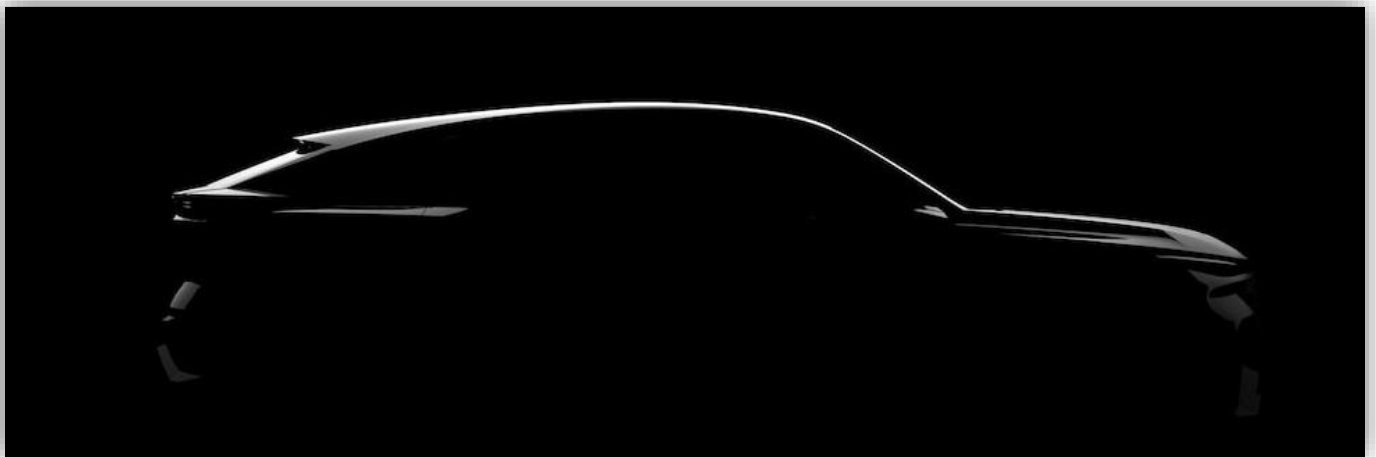
ROGER ÅBERG

10. Renaults Volvo-baserade hybrid byggs i Sydkorea.

PUBLICERAD AV ROBIN TÖRNRO.

14 OKT 2022, KL 11:15.

Renaults samarbete med Geely kommer att mynna ut i en suv med hybriddrivlina som bygger på samma plattform som Volvo-modeller. Nu förhandsvisas konceptbilen.



Tidigare i år blev det klart att **Renault och kinesiska Geely ingår samarbete**. Något som betyder att Renault ska använda sig av CMA-plattformen som ligger till grund för bland annat **Volvo XC40** och **Lynk & Co 01**. För Renaults del gäller det bilar främst avsedda för den sydkoreanska marknaden men även för viss export. Då stod det även klart att Geely kommer att stå för hybridtekniken medan Renault ansvarar för designen.

Nu visar de ett första smakprov av vad vi kan förvänta oss när den första produktionsmodellen av samarbetet kommer att lanseras under 2024. Innan dess kommer vi dock få ta del av en konceptbil.

Vi kan se att det blir en coupésuv som placerar sig i D-segmentet där bland annat **Renault Arkana** huserar idag. Vi kan skymta något skarpare linjer hos siluetten än vad vi är vana vid från Renault idag.

Renault ska under de kommande sex åren investera 900 miljoner euro i Sydkorea och vd **Luca de Meo** anser att landet kommer att fungera som en viktig produktionsbas för företaget under de kommande åren. Bland annat tack vare att Sydkorea har frihandelsavtal med ett stort antal länder.



Robin Törnros



11. Första bilderna: Volkswagen ID. Buzz med sju sittplatser.

Skriven och publicerad av Kristofer 2022-10-14.

Volkswagen ID. Buzz ska komma både med fyrhjulsdraft och som en förlängd version med sju sittplatser. Antagligen någon gång under nästa år och möjligtvis i samband med en lansering i USA.



Nu har de första bilderna på den sju-sitsiga och längre ID. Buzz dykt upp. Det via en presentation som Volkswagen Commercial Vehicles tagit fram riktad till investerare.

Den första bilden visar den längre ID. Buzz ovanifrån. Här kan vi tydligt se de tre stolsraderna. Rad två får tre sittplatser precis som idag och den tredje raden får två sittplatser.

Den andra bilden illustrerar tydligt den förlängda karossen med en längre hjulbas. Samma bild bekräftar också fyrhjulsdraften.

De två bilderna avslöjar också att denna varianten möjligtvis kan komma med ett glastak som sträcker sig över de två främre stolsraderna.





En tredje bild i presentationen med texten: "ID. Buzz – Detta är bara början. Mer ska komma..." ackompanjeras av en bild på en ratt med logotypen GTX. Alltså emblemet för ID-seriens mer kraftfulla och sportigare fyrhjulsdrivna versioner.

Vi får dock inget om de tekniska detaljerna som batteristorlek och motorkapacitet. ID. Buzz har idag ett batteri på 77 kWh och en motor på 150 kW (201 hk) som driver bak-hjulen.

Andra ID-modeller med fyrhjulsdrift är idag utrustade med en dubbla uppsättning motorer som har en total effekt på 220 kW (295 hk). Vi vet sedan tidigare också att MEB-plattformen har stöd för batterier med en batterikapacitet på upp till 111 kWh.

En kvalificerad gissningen är att det är detta vi kommer att få se i en förlängd 7-sitsig ID. Buzz.



Kristofer Rask

12. Lexus UX får 40 procent längre räckvidd.

Publicerad 2022-10-12 kl 8:32 (uppdaterad 2022-10-12 kl 8:39). Text Erik Söderholm.

Lexus uppdaterar kompaktmodellen UX med ett betydligt större batteri.



Lexus har hittills inte haft några större framgångar med **elbilsmodellen UX 300e**. Den har bara registrerats i 174 exemplar i Sverige jämfört med 880 exemplar av Mercedes EQA och över 5 500 exemplar av Volvo XC40 som elbil.

I väntan på den större elbilen **Lexus RZ** som är på ingång uppdateras nu UX-modellen med ett betydligt större batteri på 72,8 kWh mot tidigare 54,3 kWh. Det förlänger räckvidden med 40 procent till 45 mil för att göra modellen mer konkurrenskraftig.

En annan nyhet är ett modernare infotainmentsystem med pekskärm som kan uppdateras över nätet, och även styrning och stötdämpare har setts över. Modellen ska dessutom vara tystare än tidigare tack vare bättre ljudisolering.

Någon svensk prislapp finns ännu inte men den tidigare modellen har prishöjts från 579 900 kr till 629 900 kr under de senaste månaderna. Mercedes EQA 250 med en räckvidd på 49 mil kostar som jämförelse från 577 900 kr.



Erik Söderholm



Det gamla infotainmentsystemet som styrdes med en sorts "datormus" är nu ersatt av ett modernare system med pekskärm.



MER FRÅN VI BILÄGARE:



Här är Lexus nya elbil – med en kontroversiell nyhet.



Lexus ger efter för trycket – överger ”datormusen”.



Svenska köpare snuvas på Lexus nya V8-modell.



Test visar: Tesla har bäst interiörluft – Lexus sämst.



13. Foxtron Model B – ny konkurrent till Volkswagen ID.3.

Publicerad av Magnus Fröderberg.

2022-10-12 kl 16:26.

Iphone-tillverkaren Foxconn ger sig in i bilvärlden med en elbil som designats av Pininfarina.



Foxtron Model B ska tillverkas i Kina och USA.

FILM: <https://youtu.be/GH9wbFKBLqA>.



Foxconn är en jättekoncern som är mest känd för att tillverka Iphone åt Apple. Nu kliver de in på bilmärknaden med elbilen Foxtron Model B som ska lanseras officiellt den 18 oktober. Men redan nu har de första bilder släppts.

Foxtron Model B använder en helt ny plattform som har öppen källkod. Den är alltså även tänkt att användas av konkurrerande företag.

Foxconn planerar även att släppa två större modeller kallade Model C och Model E.

Serieproduktionen av Model B ska starta 2023 i Kina och 2024 i USA, i en fabrik som Foxconn köpt av GM. Om bilen kan bli aktuell för den europeiska marknaden är inte känt.



Iphone-tillverkaren Foxconn visar upp egna elbilar.



Sony Honda – Nytt bilmärke har premiär 2025.



Här är iPhone-tillverkaren Foxconns första bil: Foxtron.



Apples bil kommer 2024 – ska byggas av Kia.



Magnus Fröderberg

14. BMW iX1 – Märkets vettigaste elbil?

Publicerat av Gustaf Gripenlöf Karlberg 11 Oktober, 2022.

BMW iX1 är den nya instegsmodellen i märkets elbilsutbud. Vi lade i Högsta Växeln och begav oss till Danmark för att provköra.



Nya iX1 är BMWs nya eldrivna instegsmodell.

Test: iX1.

Positionen längst ner på totempålen innebär att iX1 tekniskt sett ersätter gamla [i3](#), som nyligen togs ur produktion. Utöver positioneringen som eldriven instegsmodell har de två modellerna emellertid inte mycket gemensamt.

Den futuristiskt formade i3:an var en pionjär med smala däck, kolfiberkonstruktion och ett udda dörrarrangemang.

iX1 är i stället helt enkelt en eldriven version av nya generationen av X1, och är således betydligt mer konventionell.

Karossen är i plåt, de fem dörrarna sitter där man förväntar sig, och utöver de blå accenterna är det inget i designen som skriker "detta är en elbil" till omvärlden.

Formspråket är dessutom ganska diskret och attraktivt, vilket inte är en självklarhet på en BMW nu för tiden.

Oväntat stora innerutrymmen

Interiören följer också det sobra och attraktiva BMW-temat, med rena linjer, fina material och solid byggkvalitet.

Att X1 har vuxit flera centimeter på alla ledder jämfört med förra generationen betyder också att den är nästan oförsämrat rymlig för att vara märkets minsta SUV.

Jag själv kan med mina dryga 190 centimeter sitta hyfsat bekvämt bakom mig själv, och bagageutrymmet är nästan jämnstort med [storasyskonet iX3](#) (490 liter i iX1 mot 510 i iX3).



Interiören följer ett attraktivt formspråk, men alltför många kontroller är touchbaserade.

För att vara en liten instegsmodell bjuder bilen också på oväntat mycket lyx – stolarna vår testbil stoltserade exempelvis med både ventilation och massage.

På mittkonsolen har man tyvärr gjort sig av med merparten av de fysiska knapparna och istället monterat samma böjda display som i alla andra moderna i-bilar.



Baksätet är oväntat voluminöst.



iX1 är i grunden en eldriven X1.

Jag har fortfarande svårt för upplägget som är både meckigt och distraherande, med oändliga menyer, en föga intuitiv layout och förvirrande reglage för basala funktioner som ventilationssystemet.

Man har nu dessutom tagit bort det klassiska iDrive-hjulet på mittkonsolen, vilket betyder att man varje gång någonting ska justeras måste böja sig fram och svajpa runt på skärmen.

Bara en drivlina på menyn

På drivlinefronten finns det initialt bara ett alternativ att tillgå.

Effekten ligger på 313 hästar, varav 40 endast är tillgängliga i det speciella Boost-läget. Kraften går, till skillnad från i bakhjulsdrivna iX3, till alla fyra hjul med en elmotor på varje hjulaxel.



De klassiska BMW-njurarna är inte fullt så enorma som på andra i-bilar.



Bagageutrymmet i iX1 matchar nästan det i storebror iX3.

Batteriet är på 64,7 kWh och bilen klarar av snabbladdning upp till 130 kW. Detta sörjer för att man kan ladda från 10 till 80 procent på 29 minuter vid rätt förhållanden.

För att förhållandena ska vara så optimala som möjligt kan navigatören automatiskt förvärma batteriet inför laddstopp. Använder man inte navigationen kan man också slå på förvärmningen manuellt.

Den officiella räckvidden för vår rikligt utrustade testbil med stora 20-tumsfälgar låg på runt 41 mil, men vill man komma lite längre gör man rätt i att hålla sig till de lätta standardfälgarna på 18 tum.

Då stiger den officiella räckvidden till runt 44 mil.



Från bakom ratten påminner iX1 om en iX i miniatyr.



iX1 är flink på kurviga vägar, men inte särskilt rolig.

Som en iX i miniatyr

Som körupplevelse kan iX1 lättast beskrivas som en [BMW iX](#) i miniatyr, vilket på det stora hela är ett högst positivt betyg.

Släktskapet med iX märks framför allt på hur lugn och solid bilen känns på vägen.

Ljudnivån i kupén är låg, fjädringskomforten är riktigt bra, och alla kontroller känns väldigt väl avvägda i sin kalibrering och viktning.

Trots att bilen vid vanlig körning primärt är framhjulsdreven är det inte heller några problem med att få ner kraften i backen, och häftigare gaspådrag är alltid helt odramatiska. Resultatet är en synnerligen trevlig och harmonisk upplevelse vid vardaglig körning.

Precis som i iX blir däremot BMW-entusiasten som väntat sig en exalterande körupplevelse tyvärr besviken.

iX1 är förvisso kapabel av att tackla en kurvig väg med fullgod flinkhet, men den känns aldrig särskilt dynamisk eller rolig.

Summan av kardemumman

Det fanns en tid då man kunde förvänta sig att en ny elbil från BMW skulle vara bra, men också ganska underlig.

På senare år har märket emellertid även blivit väldigt bra på att elkonvertera sina mer traditionella modeller, och då få fram något som känns väldigt normalt.

Så är i högsta grad fallet med iX1. Den är förvisso inte körglad som en traditionell BMW, men känns på det stora hela som en helt vanlig liten SUV som bara råkar vara eldriven.

Den framstår dessutom som ordentligt genomarbetad, och är trots sin roll som märkets minsting en ganska stor, komfortabel och lyxig familjefraktare.

Faktum är att den får mig att undra om en genomsnittlig tvåbarnsfamilj någonsin skulle behöva en större och dyrare el-SUV.



iX1 är kvick med sina dryga 300 hästar.

BMW iX1 xDrive30 (2023)

Motor: Elmotor, 313 hästkrafter, 494 newtonmeter

Kraftöverföring: Automatisk växellåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 5,6 sek

Toppfart: 180 km/h

Elektrisk räckvidd: 414 – 440 km

Vikt: 2 085 kg

Mått: (längd/bredd/höjd): 4500/1845/1616 mm

Pris: från 610 000 SEK

Högsta Växelns första intryck av BMW iX1

Slutbetyg: 4,5/5

Nya BMW iX1 kan vara BMWs vettigaste elbil.

Från bakom ratten känns den som en BMW iX i miniatyr, vilket betyder att den känns väldigt tyst, solid och komfortabel.

Den är dessutom nästan orimligt rymlig och komfortabel för att vara märkets minsting, och således en högst rimlig familjefraktare.



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Motorjournalist. Redaktör på Högsta Växeln.



16. BMW börjar också med spel i sina bilar.

PUBLICERAT AV WILLE WILHELMSSON 2022-10-14 KL 14:30.

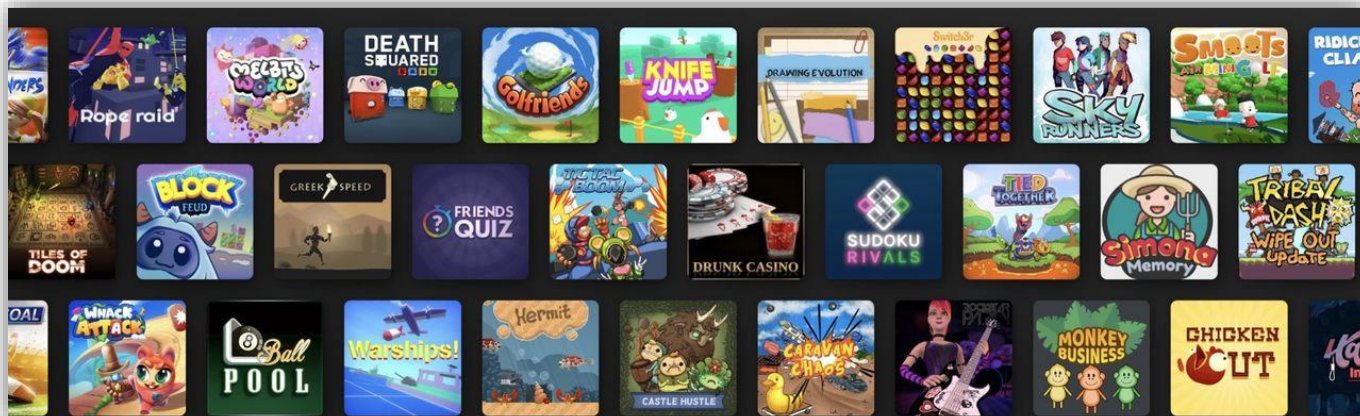
Gör som Tesla.



Snart kommer det att bli möjligt att lira spel i en del av BMW:s modeller skriver företaget i ett pressmeddelande. BMW har inlett ett samarbete med företaget N-Dream vars plattform AirConsole kommer att förse några BMW-modeller med möjlighet att spela vissa enklare spel.

AirConsoles spel kommer att köras på bilarnas infotainment-skärm och styrs via en mobiltelefon. Exakt vilka spel som kommer att dyka upp i BMW:s bilar finns det än så länge ingen information om. Ni hittar några exempel på spel som AirConsole tidigare har släppt till PC, Google TV, Android TV och Fire TV på bilden här nedanför.

BMW:s AirConsole-spel kommer först att dyka upp i BMW:s 7-seriemodeller som släpps nästa år.





**Vi har kraschat med en Tesla i en Tesla.
Nu kan man spela i bilen.**



**Kolla in Tesla Arcade.
Teslas spelsatsning.**



**Nu går det inte längre att spela i en Tesla medan den körs.
Var tidigare möjligt konstigt nog**



Wille Wilhelmsson

16. Sport och komfort i BMW 635 CSi.

Publicerad 2022-04-05 kl 14:00 (uppdaterad 2022-04-06 kl 22:15).

Text Carl Legelius.

Trots att den föddes på sjuttioalet kom 6-serien att bli en av de mest typiska 1980-talsbilarna. I ett välutrustat och välhållet exemplar från slutet av den långa produktions-tiden är det svårt att komma på något som kunde ha blivit bättre.



BMW 635CSi (E24) 1978–87.

Närvaro är ordet som bäst sammanfattar det jag upplever just nu. Den genomsyrar allt – från TRX-däckens bett mot den höstkalla asfalten när jag styr in i ännu en kuperad kurv-kombination, till det väl avvägda motståndet i den stubbiga växelspaken och läderstolens stoppning, den taktila känslan i den översnygga rattens kringla och den exakthet som de vita mätarnålarna klättrar mot högre värden med. Det är otroligt att en så stor och komfortabel bil kan kännas så spänstig!

Kupén är ljus och rymlig, Jag sitter redan från början bra i den läderklädda stolen men kan inte låta bli att ständigt justera den med någon av de tio knapparna som reglerar höjd, längd, lutning och nackskyddens inställning.

På motorvägen mumlar den raka sexan gemytligt, i 100 km/h ligger varvtalet runt 2 000 r/min. Motorn drar snällt och alert från tomgång för att runt 3 500 r/min verkligen vakna till liv – till en skönsång som bara tilltar hela vägen upp till rödmarkeringen. Det är en långbent bil, trean räcker till 160 km/h.

Jag saknar aldrig mer respons, att den raka sexan i Sverigeutförande har tappat 14 hästkrafter på grund av våra särkrav gällande avgasrening på 1980-talet är inget jag stör mig på.



Klassiker

17. Alternativt sextiotial från England.

Publicerad 2022-10-13 kl 07:10. Text Mårten Carlsson.

GALLERI



Galleri

Klassiker

18. En dag hos Saab 1960.

Publicerad 2022-10-15 kl 9:45. Text Mårten Carlsson.

Från tillverkning till tester - Hur kollade man till exempel om det kom in vatten i motorrummet?



FILM: **Saab 93**



19. BilTV med Perstad.

Är finska bilar bättre än svenska? 14-bilstest med Glenning, Arto - den galne finnen!
Snöskoterakueellt, Test Mazda 626.



FILM: <https://youtu.be/5Ffetdvbqnk>.

Klassiker

20. Quiz: Citroënfrågor.

Publicerad 2022-10-14 kl 15:00. Text Mårten Carlsson.

Vi har en ny samlarutgåva ute om Citroën - det firar vi med förhör på detta franska märke!



Starta quiz!



21. GLAS V8.

10.01.2020.

Idag är det bara ett fåtal fans som känner till bilföretaget Hans Glas GmbH från Dingolfing, Tyskland.



FILM: <https://youtu.be/NDzGv2R6zd8>.

Ursprungligen startade detta familjeföretag 1883 med produktion av jordbruksmaskiner. Efter 2:a världskriget insåg de snabbt att den tyska befolkningen skulle behöva nya transportmedel.

Jämfört med Vespa-boomen i Italien förutsåg Glas en stor efterfrågan på skotrar och under juniorchefen Andreas Glas utvecklade de ett motsvarande fordon med en ILO-motor, som såldes från 1951.

Ett barnbarn till företagsbossen Hans Glas hade smeknamnet "Gogg" och såg därmed till att den nya skotern, som snabbt blev marknadsledande i Tyskland: "Goggo-Roller", fick namnet på den nya skotern, som snabbt blev marknadsledande i Tyskland: "Goggo-Roller". Det följdes av större motorvarianter samt lastskotrar och sidovagnsversioner. Jordbruksmaskinverksamheten fortsatte parallellt under namnet Isaria.

Bara ett år efter presentationen av Goggo-Roller började förarbetet med den första Glas-bilen. Detta dök upp 1955 under etiketten av det nygrundade dotterbolaget Goggomobil.

Den mycket lilla bilen med max 20 hk fanns senare även som Coupé och som liten skåpbil. I Förbundsrepubliken Tyskland, som i många andra europeiska länder, återvände välståndet relativt snabbt, vilket ledde till önskan om större bilar.



Glas reagerade 1958 med en större Goggomobil kallad Isar och slutligen 1962 med sin första fyrcylindriga modell 1004, som senare också dök upp som 1204 och 1304 med motsvarande större och kraftfullare motorer. 1963 debuterade den nya medelklasssedanen 1700 på IAA (Frankfurt Motor Show) bredvid sportcoupén 1300 GT och 1700 GT. Alla hade designats av Pietro Frua från Italien.

Kronan på verket i modellportföljen var Glas V8, ursprungligen med en 2, 6-liters motor, som debuterade två år senare på samma plats. Denna V8-motor hade utvecklats från två 1,3-liters fyrcylindriga motorer från 1300 GT monterade i ett block. På grund av sin visuella likhet med Maserati Quattroporte, också designad av Frua, fick bilen populärt smeknamnet "Glaserati".

De ovanligt utformade bilarna ledde till mycket höga produktionskostnader. Ovanpå detta kom avgifterna för de många nya utvecklingarna inom en kort tidsperiod. Denna kostnadsstruktur kunde inte finansieras av försäljningssiffrorna, vilket ledde till att Hans Glas GmbH gled djupt in i rött.

Den 10 november 1966 togs företaget slutligen över av BMW. Den Münchenbaserade biltillverkaren lät Glas-modellprogrammet i uppgraderad form köras av produktionslinjerna ett tag innan produktionen slutligen stoppades.

Glas 1300 GT och 1700 GT blev BMW 1600 GT inklusive det välkända njurgallret.

Den stora Glas V8 muterade till BMW Glas 3000 V8 utan många optiska förändringar och 1704 exporterades till BMW-fabriken i Sydafrika inklusive alla produktionsanläggningar. Där rullade den av produktionslinjen med en liten ansiktslyftning och högerstyrning som BMW 1804 och 2004.

Men låt oss flytta tillbaka till Glas V8. Ursprungligen var det planerat att presentera den nya toppmodellen med en specialutvecklad sexcylindrig motor. Det insågs dock snart att detta skulle medföra höga utvecklingskostnader och det skulle vara billigare att använda identiska delar från den 1, 3-liters fyrcylindriga motorn. Ursprungligen var 110 kW/150 hk tillgängliga för att accelerera den fyrsitsiga coupén till en toppfart på upp till 195 km/h (121 mph). Det ursprungliga målet var att uppnå minst 200 km/h (124 mph), varför prototyper med mer förskjutning gick i testning från början av 1966.

Som ett resultat av BMW-övertagandet släpptes slutligen den planerade toppversionen med 3, 2 liter, men i september 1967 ersatte 160 hk BMW Glas 3000 V8 den tidigare Glas 2600 V8.



Officiellt erbjöds den mindre motorn parallellt, men endast ett fåtal kunder beställde den. Coupékarossen designad av Frua tog över olika tilläggsdelar från befintliga fordon från andra tillverkare utan att visa detta för tydligt. Vindrutetorkarna, fönstervevarna och strålkastarna kom till exempel från Mercedes-Benz reservdelshyllor. Inte konstigt att BMW ville stoppa produktionen så snart som möjligt.

300 exemplar av Glas 2600 V8 producerades, följt av ytterligare 418 enheter av BMW Glas 3000 V8.

Coys of Kensington auktionerar ut ett välbevarat fordon nästa vecka på InterClassics Maastricht i Nederländerna. Denna bil hade förvarats torr de senaste 30 åren. Klubbpriset förväntas bli mellan 50 000 och 60 000 €.



SLUT