



*Citroën B15 1938–56.*

- 1. Smart luftkonditionering i Volkswagen ID.7**
- 2. Det här vet vi om Volvo EX30**
- 3. JAC är ett nytt VW-Kinamärke**
- 4. JA5 Polestar hotar Tesla**
- 5. Nya kinesiska elbilen JAC e-JS4 lär floppa totalt**
- 6. Sverigepremiär på nya Peugeot 408**
- 7. Elektriska Maxus T90EV lär bli en succé**
- 8. Londontaxin LEVC TX i Sverige**
- 9. Stora mängder batterimetaller hittade i Norge.**
- 10. Stort betongutsläpp i Stockholm kan ha skadat tusentals bilar**
- 11. Citroën Traction Avant**
- 12. Monsterkontrakt för Hamilton**

## Teknikens Värld

### 1. Smart luftkonditionering i Volkswagen ID.7

PUBLICERAD: 19 JAN 2023, KL 15:33 AV SANNE VÄLI-TAINIO.

I nya elbilen Volkswagen ID.7 introduceras också ny, smart klimatanläggning. Bland annat anpassar sig systemet efter solens infallsvinkel och kan förstås även anpassas efter användaren.



*Med Volkswagen ID.7 introduceras även ny, smart luftkonditionering.*

Nyligen presenterades **Volkswagens nästa elbil: ID.7, en eldriven sedan**. Det blir också den första modellen som får ett nytt styrsystem för ventilationen i bilen. Förutom att bilen kan aktivera luftkonditioneringen innan passagerare sätter sig (vilket inte är nytt i sig) har den också smarta ventiler samt röststyrning.

Många märken och modeller erbjuder möjligheten att kyla kupén när det är varmt och värma den när det är kallt, även innan man ens sätter sig, tack vare en app. Men i ID.7 har man tagit steget längre, menar **Volkswagen**. Om dörren öppnas under riktigt varma dagar fördelar bilens smarta luftventiler luften snabbt över ett stort område i kupén med hjälp av dynamiska horisontella rörelser. Passagerare kan själva välja att få luftflödet rakt mot kroppen eller att det används för indirekt ventilation av hela kupén. Modellen blir den första med ett sådant system.

När den automatiska funktionen är igång reagerar systemet på omgivningen. Exempelvis känner en sensor i vindrutan av solljusets infallsvinkel och om solen skiner starkt på ena sidan av bilen anpassar sig ventilationen utefter det. Först mot den del av bilen som är varmare på grund av solen och sedan mot passagerarna om de har solen i ansiktet.

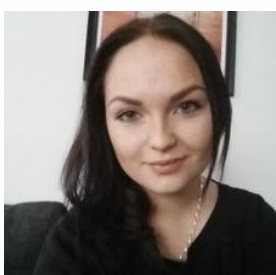


*Luftkonditioneringen kan styras väldigt anpassat utefter olika behov.*

Klimatkontrollfunktionen kan naturligtvis styras också och är placerad på den översta nivån av manövrering på den nya 15-tumsskärmen, alltså så att den alltid är synlig och lätt-tillgänglig. Med hjälp av menyn i skärmen kan alla luftventiler styras digitalt vid varje uttag. Styrkan och riktningen på rörelserna kan justeras och därefter sparas som individuella preferenser.

Systemet kan också aktiveras genom röststyrning och förstå önskemål som sedan kan lagras som sparade program. Exempelvis kan man använda kommandot "Hej Volkswagen, mina händer är kalla" för att starta ett program för att aktivera rattvärmen. Dessutom skickas samtidigt varm luft mot händerna på ratten i fem minuter.

Det är oklart om systemet kommer bli tillgängligt i flera modeller och när det i så fall sker.



**Sanne Väli-Tainio**



## 2. Det här vet vi om Volvo EX30 – lanseras i sommar

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad i dag, 11:03.

**Volvos lilla elbil EX30 släpps i sommar och ska kriga om de yngre kunderna.**



*Så här tror vår illustratör Larson Design att Volvo EX30 kommer att se ut.*

**Volvos minsta bil, XC40, är inte särskilt liten.** Det finns ett utrymme i modellutbudet för en mindre och billigare bil. Det har Volvo insett och kommer därför med elbilen EX30 som är "crossover" – det vill säga en bil som är en blandning mellan suv och vanlig standardbil.

Det innebär att luftmotståndet blir lägre. EX30 kommer att bli den snålaste elbilen från Volvo, särskilt med bakhjulsdrift.

Låg elförbrukning rimmar bra med Volvos tanke att bilen ska locka yngre kunder med lite mer begränsad budget. Instegsmodellen av EX30 kommer att ha ett lågt pris med volvomått mätt och till stor del erbjudas online genom abonnemang.

Volvo EX30 bygger på samma tekniska grund, plattformen SEA2, som Geely-kusinerna Smart #1, Smart #3, Polestar 4 samt Zeekr 003. Smart #3 är 4,4 meter lång och har 268 hästkrafter i grundutförande. Toppmodellen får fyrhjulsdrift med 422 hästkrafter och gör 0–100 km/h på 3,9 sekunder. Det Mercedes-ägda trimmarhuset Brabus har också vässat Smart #1 till 428 hk och 543 Nm. Troligen får Volvo EX30 liknande drivlinor.



*Smart #3 är en koncernkusin.*

SEA2-plattformen innebär också att EX30 får 400-voltsteknik, vilket i sin tur betyder att bilen inte kommer att tillhöra de snabbast laddande bilarna på marknaden.

Vi vet ännu inte vilka batterier EX30 får och hur lång räckvidden blir. Troligen kommer det att finnas ett mindre och billigare batteri som ger cirka 40 mils räckvidd och ett större som ger cirka 50 mil.

Enligt Volvo Cars vd Jim Rowan är Volvo EX30 tänkt att lanseras den 15 juni i år.



*Polestar 4 är en annan nära släkting.*



*Zeekr 003 är den fjärde kusinen.*



*Volvo EX30 fotograferad i Kina.*



### Spionbilder på Volvo EX30 – får irriterande VW-funktion



### Volvo-chefen avslöjar när nya EX30 lanseras



### Här smygvisar Volvo nästa elbil



### Polestar 4 lanseras 2023 – en mindre suv-coupé



### Smart #3 – Volvos nya crossover-kusin



*Magnus Fröderberg*



### 3. Video: JAC är ett nytt VW-Kinamärke

Av Magnus Fröderberg och Alrik Söderlind. Publicerad 2023-01-26 08:00.

JAC Motors ägs till 75 procent av Volkswagen. Nu kommer den första JAC-bilen till Sverige: e-JS4. Vi kollar in den!



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

**Rättelse:** I filmen talar jag också om GAC som har märket Aion. Men GAC och JAC är olika firmor. Förlåt för förvirringen! /Alrik

**JAC e-JS4** är en eldriven SUV som importeras av RSA Motors, som också har agenturen till Maxus och BYD:s transportbilar.

e-JS4 kostar från 529 900 kronor och har ett batteri på 65,7 kWh, räckvidd på 30 mil. Laddningen är mycket långsam, 50 kW, men både baksäte och bagageutrymme är rymligt.

JAC, som tidigare var en helt statligt ägd firma grundades redan 1964 och tillverkade länge enbart olika typer av lastbilar, men 2002 kom märkets första mpv och 2010 presenterades deras första elbil.

**JA-namnet ska uttalas** som BYD eller BMW: alltså J A C.

**Intressant nog** har man också byggt bilar åt kinesiska konkurrenten Nio. VW kom in i bilden 2016 då man tecknade ett samarbetsavtal och 2017 grundades JAC Volkswagen Co. Redan 2018 kom det gemensamma nya elbilsvarumärket SOL, med en hel del Seatkopplingar

Men åter till VW:s kinaengagemang: Volkswagen Group China grundades 1985 och tillverkade redan 2017 över tre miljoner bilar i landet – tillsammans med sina kinesiska partners SAIC och FAW. 2020 såldes det 3,8 miljoner VW-bilar i Kina, vilket betyder att VW är den största tillverkaren i landet, och att man har över 50 procent av sina inkomster där.



2017 ökade VW sin ägarandel av JAC från 50 till 75 procent, vilket fick de andra partnerna, SAIC och FAW, att protestera i rädsla för att de skulle bli förfördelade.

Att JAC hjälper ryska Moskvich att **starta produktionen av bilar i Renaults gamla Moskvafabrik** och att JAC e-JS4 numera säljs under namnet Moskvish 3 rimmar illa med den västerländska bojkotten av Ryssland. Drygt 30 procent av bilarna som säljs i Ryssland är numera kinesiska märken.



*Bagageutrymmet rymmer 450 liter.*



**Kinesiska elbilen lockar med 50 miles räckvidd för under 100.000 kronor**



**Läsarna svarar: Därför köper vi kinesiska bilar**



**Moskvitch gör comeback i år**



**Alrik Söderlind**



**Magnus Fröderberg**

#### 4. Uppdaterad Polestar hotar Tesla – längre räckvidd och snabbare laddning

Av Elias Medelberg, Publicerad 2023-01-23, 14:25.

Polestar 2 kommer inom en snar framtid att visas i ett rejält uppdaterat utförande. Redan nu har mycket information läckt ut. De nya siffrorna skvallrar om längre räckvidd, snabbare laddning och mer effekt.



*Polestar 2 ska liksom sina Volvosyskon XC40 och C40 Recharge snart uppdateras och bli bakhjulsdriven i grundutförande.*

Populära Polestar 2 fick en skjuts i försäljningsstatistiken när den billigare och framhjulsdrivna versionerna lanserades under 2021. Redan vid **första provkörningen** efterfrågade vi drivning på bakhjulen även för bilarna utan fyrhjulsdraft. Nu blir det verklighet, precis som **Volvo nyligen gjorde om med Polestarens plattformssyskon XC40 och C40 Recharge**.

**Räckvidden ökar avsevärt.** En Long range Dual motor ska, enligt läckta uppgifter publicerade av tyska **nextmove**, ha en räckvidd på upp till 592 kilometer enligt WLTP-körcykeln.

Idag bjuder drivlinan med samma namn på som bäst 487 kilometer. Ökningen beror delvis på batteriet som nu ska vara på 82 kWh, jämfört med tidigare 77. För de bilar som har det mindre batteriet är kapaciteten fortsatt 60 kWh.

De bakhjulsdrivna bilarna ska även de kunna ta sig längre på en laddning. WLTP-räckvidden för en Long range Single motor på upp till 551 kilometer blir 635 kilometer i samband med övergången. En Standard range Single motor tar sig 518 kilometer, 27 kilometer mer än Model 3 i grundutförande. Resterande P2:or får fortsatt se sig slagna av sina huvudkonkurrenter från Tesla.

All numbers marked orange are Preliminary and subject to change

Polestar 2  
Complete MY24 offer  
Europe

Long range Dual motor with Performance pack	Long range Dual motor	Long range Single motor	Standard range Single motor
82 kWh CATL Range up to <b>569 km</b> (WLTP) <b>350 kW / 476 hp / 470 bhp</b> <b>740 Nm / 546 lb-ft</b> 0-100 km/h (0-62 mph) <b>4.2 sec</b>	82 kWh CATL Range up to <b>592 km</b> (WLTP) <b>310 kW / 421 hp / 415 bhp</b> <b>670 Nm / 494 lb-ft</b> 0-100 km/h (0-62 mph) <b>4.6 sec</b>	82 kWh CATL Range up to <b>635 km</b> (WLTP) <b>220 kW / 300 hp / 296 bhp</b> <b>490 Nm / 361 lb-ft</b> 0-100 km/h (0-62 mph) <b>6.1 sec</b>	69 kWh LG Range up to <b>518 km</b> (WLTP) <b>200 kW / 272 hp / 268 bhp</b> <b>490 Nm / 361 lb-ft</b> 0-100 km/h (0-62 mph) <b>6.4 sec</b>

Packs	Packs	Packs	Packs
Performance(Included) Pilot Plus	Pilot Plus	Pilot Plus	Pilot Plus

Options	Options	Options	Options
Nappa upgrade Metallic Paint	Performance software upgrade Nappa upgrade 20" V Spoke Metallic Paint	Nappa upgrade 20" V Spoke Metallic Paint	Nappa upgrade 20" V Spoke Metallic Paint



Nya Polestar 2 Long range Single motor har en räckvidd som är bättre än alla tillgängliga Model 3. Tesla har dock ingen direkt jämförbar motståndare till 2, antingen har bilen ett "för litet" batteri eller fyrhjulsdraft.

**Laddeffekten blir** klart mer konkurrenskraftig med en maxeffekt på 205 kW istället för "ynka" 155. 10 till 80 procent ska avklaras 7 minuter snabbare och det med ett större batteri, alltså har bilen tagit emot mer ström vid 80 procent. Bilarna med 69 kWh-batteriet ligger dock på mer modesta 135 kW efter uppdateringen.

Battery & Charging

Model	Long range Dual motor with Performance pack	Long range Dual motor	Long range Single motor	Standard rang Single motor
Battery manufacturer	CATL	CATL	CATL	LG
Type	400V architecture Lithium-ion	400V architecture Lithium-ion	400V architecture Lithium-ion	400V architecture Lithium-ion
Capacity	82 kWh	82 kWh	82 kWh	69kWh
Battery cells	NMC (Nickel-manganese-cobalt chemistry)	NMC (Nickel-manganese-cobalt chemistry)	NMC (Nickel-manganese-cobalt chemistry)	NMC Nickel-manganese-cobalt chemistry)
Warranty	8 years or 160,000 km (100,000 miles) with 70% state of health	8 years or 160,000 km (100,000 miles) with 70% state of health	8 years or 160,000 km (100,000 miles) with 70% state of health	8 years or 160,000 km (100,000 miles) with 70% state of health
AC charging capability	Up to 11kW	Up to 11kW	Up to 11kW	Up to 11kW
DC charging capability	Up to <b>205 kW</b>	Up to <b>205 kW</b>	Up to <b>205 kW</b>	Up to <b>135 kW</b>
AC charging time	Up to <b>37</b> 0% to 100%	Up to <b>37</b> 0% to 100%	Up to <b>37</b> 0% to 100%	Up to <b>71</b> 0% to 100%
DC charging time	Up to <b>28 mins</b> 10% to 80%	Up to <b>28 mins</b> 10% to 80%	Up to <b>28 mins</b> 10% to 80%	Up to <b>34 mins</b> 10% to 80%

Den maximala snabbladdningseffekten ökar men AC-effekten ska enligt läckan fortsatt ligga på 11 kW.

Sprinten 0–100 km/h går även den fortare än tidigare. Köper man en bil med Performance-paket kapas accelerationstiden med 0,2 sekunder från dagens 4,4.

**Men den tydligaste förändringen** står de bakhjulsdrivna modellerna för. Från stillastående till 100 km/h tar Long range Single motor nu 6,1 sekunder på sig. Med en Standard range Single motor blir tiden 6,4 sekunder.

Tidigare var siffrorna 7,4 sekulnder för båda, men då med framhjulsdriift.

Den snabbare accelerationen kommer bland annat av mer effekt och vrid. Den svagaste Polestar 2:an ger nu ifrån sig 272 hästar och 490 newtonmeter. En avsevärd ökning mot dagens 231 hk respektive 330 Nm.

Electric motors, Efficiency & Powertrain				
Model	Long range Dual motor with Performance pack	Long range Dual motor	Long range Single motor	Standard range Single motor
Motor type	Front ASM, rear PMSM	Front ASM, rear PMSM	Rear PMSM	Rear PMSM
Acceleration 0-100km/h (0-62mph)	4.2 seconds	4.6 seconds	6.1 seconds	6.4 seconds
Top speed	205 km/h / 127 mph	205 km/h / 127 mph	205 km/h / 127 mph	205 km/h / 127 mph
Power	350 kW / 476 hp / 470 bhp	310 kW / 421 hp / 415 bhp	220 kW / 300 hp / 296 bhp	200 kW / 272 hp / 268 bhp
Torque	740 Nm / 546 lb-ft	740 Nm / 546 lb-ft	490 Nm / 361 lb-ft	490 Nm / 361 lb-ft
Torque with software upgrade	740 Nm / 546 lb-ft	740 Nm / 546 lb-ft		
Energy consumption	WLTP: 16.4 kWh/100 km (16.4 kWh/62 miles) (264.5 Wh/mile)	WLTP: 16.0 kWh/100 km (16.0 kWh/62 miles) (258.1 Wh/mile)	WLTP: 14.8 kWh/100 km (14.8 kWh/62 miles) (238.7 Wh/mile)	WLTP: 14.8 kWh/100 km (14.8 kWh/62 miles) (238.7 Wh/mile)
Electric range	WLTP: 569 km / 353 miles	WLTP: 592 km / 368 miles	WLTP: 635 km / 395 miles	WLTP: 518 km / 322 miles
Drag coefficient	0.278 Cd	0.278 Cd	0.278 Cd	0.278 Cd
Powertrain type	AWD	AWD	RWD	RWD
Gearbox	Single-speed	Single-speed	Single-speed	Single-speed

*De läckta specifikationerna tyder på att P2 kommer att bli snäppet snabbare efter uppdateringen.*

**Priset för kalaset** vet vi ingenting om ännu och frågan är om Polestar kan parera den **chocksänkning som Tesla precis gjort**. De förbättrade Polestar 2:orna kommer vi troligen få se officiellt om inte allt för länge och under årets första halva borde orderböckerna öppnas.

De första leveranserna sker sedan förhoppningsvis någon gång innan hösten.



**Video: Alrik kör Polestar 2 Long range Single motor – bästa valet?**

## 5. Nya kinesiska elbilen JAC e-JS4 lär floppa totalt

Av Marcus Berggren 20 Januari 2023.

Nya bilmärken intar den svenska marknaden i rasande fart. Nu är det dags för ännu ett, närmare bestämt kinesiska JAC som ska sälja den nya elbilen e-JS4 som ska konkurrera med utrymme och snabba leveranser.



*JAC e-JS4 ger sig in på den svenska marknaden utan någon vidare USP.*

Det är norska RSA, som bland annat är importör för Maxus och BYD transportbilar, som ansvarar för JAC på den svenska marknaden. Vi begav oss till Arlandastad för att stifta en närmare bekantskap.

### **JAC e-JS4 är ännu en kinesisk elbil**

JAC e-JS4 är en elbil som bygger på en fossilbilsplattform. Det är emellertid inte någonting unikt, men det innebär en rad paketeringssvårigheter, något som emellertid JAC inte verkar oroa sig för.

I Kina säljs bilen som Sehol X4 medan den i Europa, Egypten och Libanon heter JAC JS-4. I Ryssland säljs samma bil som Moskvitch 3 och tillverkas i Renaults gamla fabriker.

Det JAC e-JS4 stoltserar med enligt importören RSA är klassledande utrymmen – den har ett bagageutrymme på 520 liter – och snabba leveranser.

Det sistnämnda är extra viktigt i en tid då väntelistorna på nya bilar är riktigt långa.



*Interiört erbjuder JAC e-JS4 ett funktionellt tänk.*

### **Räckvidd och laddning**

JAC e-JS4, vars namn känns som hämtat från en dammsugarmodell, är den första modellen som RSA kommer att lansera på den svenska marknaden.

Bilen har en räckvidd på 434 kilometer enligt WLTP tack vare ett 65,7 kWh stort batteri.

Den har 193 hästkrafter och 340 newtonmeter som går ner i backen via framhjulen. 0 till 100 kilometer i timmen avverkas på 9,4 sekunder.

JAC kommunicerar ingen laddeffekt, men de påstår att 30 till 80 procent tar 45 minuter, att jämföra med Tesla Model Y, som kostar ungefär lika mycket, där 10 till 80 procent tar 25 minuter.

Syskonet JAC iEV7S har kan laddas upp till 37 kilowatt, vilket verkar vara samma siffra som för e-JS4.

### **Pris och lansering**

JAC e-JS4 kostar från 529 990 kronor – 10 000 kronor mer än en Tesla Model 3.

Det är att jämföra med exempelvis Tesla Model Y som kostar från 539 990 kronor eller Kia Niro EV som kostar 530 500 kronor.

Enligt RSA vill inte alla kunder ha Tesla, men om valet står mellan en JAC och en Tesla lär inte en enda kund välja en JAC. Tesla erbjuder också snabba leveranser då det haft överproduktion.

På plats i Arlandastad fick vi även känna och klämma på bilarna. Även om dörrarna kändes solida gjorde inte interiören det.

Infotainmentsystemet var inget att hänga i julgranen och bilens touchknappar fungerade knappt. Något som åtminstone imponerade var innerutrymmena.

Det återstår att se hur det går för JAC och den nya modellen e-JS4, men förutsättningarna för att de ska lyckas är nästintill obefintliga. **Bilen går att beställa redan nu.**



*JAC e-JS4 har en räckvidd på cirka 43 mil.*



*JAC skryter om att e-JS4 har imponerande innerutrymmen.*

Läs även: [Ryska Moskvitch erövrar Renaults fabriker.](#)  
Läs även: [Rea på Tesla i Sverige – priserna sänks rejält.](#)



**Marcus Berggren**



## 6. Sverigepremiär: Nya Peugeot 408

Av redaktören @bytbil.com 2023-01-30.

Här är de svenska priserna.



*Peugeot 408.*

**Nya Peugeot 408 erbjuds i två versioner: En bensindriven historia med 130 hästkrafter och en plug-in-hybrid med 225 hästkrafter.**

**Priserna börjar på 419 900 kronor.**

– Sedan nya Peugeot 408 presenterades i samband med konstprojektet The Sphere på det franska muséet Louvre-Lens har många varit nyfikna på Peugeots nya modell. Vi är mycket glada över att äntligen kunna presentera nya Peugeot 408 för Sverige.

Så säger Philip Beermann, produktchef på Peugeot Sverige.

**529 900 för plug-in-hybriden**

Nya Peugeot 408 erbjuds alltså i två utföranden.

Den första är en bensinmotor med 130 hästkrafter.

Den andra som plug-in-hybrid med 225 hästkrafter. Båda är automatare.

– Vi lanserar bensinversionen för 419 900 kronor. Plug-in hybriderna erbjuder vi för 529 900 kronor i en exklusiv First Edition-version för de 50 första kunderna, säger Beermann.

**På plats i mars**

Det är Peugeots högsta utrustningsnivå GT som är standard för de båda drivlinorna.

Som exempel ingår det alltid Alcantaralädersel, digital tredimensionell instrumentering, handsfree motoriserad baklucka, elstolar med massage i både förarsätet och främre passagerarsätet samt uppvärmd läderratt.

408 mäter in dryga 4,7 meter på längden, är 1,8 meter bred och har en höjd på 1,5 meter.

Den andra veckan i mars är det planerat att nya Peugeot 408 ska vara på plats ute hos återförsäljarna. Men redan nu går den alltså att beställa.



**Relaterade artiklar:**



**Peugeot 508 svidar om inför kvällen**



**Officiell: Nya generationen av Peugeot 308**



**Peugeot 308 har lanserats i Sverige**



**Då lanseras Peugeots elektriska kombi**

## 7. Elektriska Maxus T90EV lär bli en succé

AV Marcus Berggren.

20 Januari, 2023.

Marknaden för elektriska pickuper blir allt hetare hos våra grannar på andra sidan Atlanten. I Europa är verkligheten emellertid en annan och nu har det blivit dags för den första elektriska pickupen att göra sin debut – Maxus T90EV.



*Maxus T90 EV lär sälja som smör.*

**Vi har tidigare rapporterat om Maxus T90EV**, då kallad eT90. Den bygger på en fossilbil som säljs bland annat som MG Extender och Suzuki Equator Next.

### **Maxus T90EV ett väldigt smart drag**

Marknaden för pickisar har stört dykt i Sverige med hänsyn till att skatten är så ofantligt hög. På bara några år har marknaden gått från cirka 10 000 bilar till strax över 2 000.

Maxus ser det som en möjlighet och väljer därför att lansera en elektrisk pickis.

Maxus T90EV är bakhjulsdriven, något som är vanligt för pickuper i USA men inte i Sverige. Det är något som kan avskräcka en del kunder på den här sidan Atlanten.

Elmotorn är emellertid placerad på bakaxeln, något som ökar trycket bak och därför även greppet.

Utseendemässigt ser T90EV ut som en gryta bestående av alla pickisar på marknaden, men är inte ful för det. Interiören är en funktionell historia med slittåliga ytor, något som höjer känslan av att det rör sig om ett verktyg.



*Maxus T90EV är den första eldrivna pickisen för den europeiska marknaden.*

Maxus T90EV är tänkt att vara en oerhört spartansk och funktionell skapelse och stoltserar således inte med lyx och flärd, precis som sig bör för en pickup.

Pickisen har 177 hästkrafter och 310 newtonmeter i vridmoment. Toppfarten är begränsad till 105 kilometer i timmen.

#### **Praktiska kuriosor**

Tjänstevikten på 2 375 kilogram, som är förvånansvärt låg, innebär en lastvikt på imponerande 925 kilogram och en dragvikt på 1 000 kilogram.

Räckvidden enligt WLTP är 334 kilometer medan det tar 45 minuter att ladda från 20 till 80 procent. Batteriet är på 88,5 kilowattimmar.

Maxus T90EV lär således sälja bra inte minst med hänsyn till att den fyller ett, hittills, helt tomt segment på den europeiska marknaden. Den stoltserar dessutom med godkänd räckvidd och goda lastmöjligheter.

Maxus T90EV kostar från 579 900 kronor exklusive moms medan de enda tillvalen är annan färg på lacken än vit samt en laddkabel och **[går att beställa redan nu.](#)**

**Läs även: [Provkörning av Rivian R1T.](#)**



**Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

## 8. LEVC TX – Funkar Londontaxin i Sverige?

AV Gustaf Gripenlöf Karlberg 29 Januari, 2023.

Få fordon är lika ikoniska som den klassiska, svarta Londontaxin. År 2017 lanserades en ny, eldriven version med namnet LEVC TX och nu har den kommit till Sverige.



*LEVC TX är den senaste generationen av den klassiska Londontaxin.*

Alla som har besökt den brittiska huvudstaden under de senaste åren har nog noterat och uppskattat vilket lyft som de nya, eldrivna taxibilarna har inneburit för stadsmiljön.

Den gamla Londontaxin TX4 var ärligt talat en ganska trång och skramlig skapelse, som lät som en traktor och spydde ut dieselavgaser.

Samtidigt hade den uppenbara styrkor som persontransport i stadstrafik med kompakta dimensioner, plats för fem passagerare och en löjligt tight vändradie.

Målet med nya LEVC TX var således att bevara Londontaxins ikoniska formspråk och dess unika, stadsanpassade egenskaper, men anpassa konceptet till den moderna världen med bättre ergonomi och ljudlös, utsläppsfri eldrift.

### **Volvo-relaterade rötter**

LEVC är en förkortning av London Electric Vehicle Company, och företaget jobbar som namnet antyder specifikt med att bygga eldrivna fordon anpassade för London.

Märket ingår precis som Volvo i den kinesiska Geely-koncernen, som köpte in sig i företaget – tidigare kallat The London Taxi Company – under det tidiga 2000-talet.

Släktskapet mellan LEVC TX och Volvos bilar är tydligt för den bilintresserade, då många mindre komponenter och detaljer känns igen från märkets modeller.

Mycket av det mekaniska under skalet är också lånat från Göteborg.

### **Optimalt taxiformat**

Många som har stiftat bekantskap med LEVC frågar sig nog varför det inte finns fler specialdesignade taxibilar, eller varför TX inte har slagit stort även utanför Storbritannien.

Formatet är nämligen snudd på perfekt för en taxi i stadstrafik.



*Få bilar bjuder på en lika bra taxiupplevelse som LEVC TX.*

Att bilen är designad som taxi från första början märks inte minst på hur interiören är disponerad.

Passagerarna huseras bakom en mellanvägg i ett utrymme som med sina hårda, slittåliga ytor påminner om en buss i miniatyr.

Sex passagerare får plats utan problem, varav tre sitter bekvämt i en soffa längst bak medan de övriga sitter något mindre komfortabelt på bakåtvända, utfällbara stolar på mellanväggen.

Upplägget är trevligt för passagerarna som får avskildhet, och ökar säkerheten för föraren.

Vill förare och passagerare kommunicera med varandra utan att höja rösten finns det ett intercomsystem att tillgå.

En annan fiffig detalj är den integrerade handikapprampen som kan fällas ut ur tröskeln på höger sida.

Bagaget huseras antingen på golvet i passagerarutrymmet eller framför mellanväggen bredvid föraren, på den plats där man i en konventionell bil hade hittat ett passagerarsäte. Man har också lyckats bra med att bevara bilens charm och framtoning.

Den närmast kubformade profilen med sina rundade hörn känns lätt igen, och retrodetaljer som de svartmålade plåtfälgarna med kromade snobbringar knyter an med tidigare generationer av Londontaxi.

### **En fröjd i stadstrafik**

Även köregenskaperna är perfekta för en taxi som rullar mycket i innerstan.

Detta beror på att LEVC TX trots sin storlek är otroligt smidig och lättplacerad.

Karossens breda, lådlika form ger inte bara bra innerutrymmen, utan sörjer också tillsammans med den höga körpositionen för att man hela tiden vet precis var man har bilens fyra hörn.

Eldriften förgyller både kör- och åkupplevelsen genom att göra bilen kvick och smidig, men samtidigt tyst och följsam, att köra.



*Passagerarutrymmet rymmer sex åkande med lätthet.*

Bäst av allt är dock vändradien. Hjulen är placerade längst ut i hörnen, och framhjulen går att ställa i stort sett tvärs med färdriktningen.

Svängradien är således på ringa 10,1 meter, och möjligheten att göra en rundpall i en genomsnittlig gatukorsning utan att behöva backa är någonting som man inte tröttnar på i första taget.

Jag har aldrig kört gamla TX4, men de som har gjort det säger att föraren nu sitter mycket bekvämare med betydligt mer benutrymme.

Jag kunde med mina dryga 190 centimeter emellertid ändå inte skjuta bak stolen riktigt så långt som jag ville.

### **Oväntat utdaterad drivlina**

LEVC TX övertygar alltså som taxi på många punkter, men tyvärr märks det att bilen lanserades för ett antal år sedan när man tittar på drivlinan.

För att vinna förtroendet hos Londons konservativa taxichaffisar valde man att satsa på ett ganska litet batteri som gav en räckvidd på runt 10 mil, och sedan komplettera detta med en räckviddsförlängare i form av en bensinmotor från Volvo.

I en perfekt värld hade bilen klarat en hel dags körande på bara batteriet för att endast i undantagsfall behöva stötta upp med bensinmotorn, och det kanske också är möjligt i Londons innerstad där medelhastigheten är strax över gångfart och det knappt finns några motorvägar.

I Stockholm kommer bilen däremot inte ens från de södra förorterna till Arlanda och tillbaka på en laddning, och i tid räknat tar den resan upp långt mindre än en arbetsdag.

Resten av dagen får man förlita sig på bensinmotorn, och i hybridläget är bilen ärligt talat ganska törstig.

En lösning kan vara att ladda bilen löpande under dagen, men eftersom bilens maximala laddeffekt bara ligger på 50 kW tar det evigheter att ladda batteriet trots dess ringa storlek.



*Trånga stadsgator hanteras med lätthet tack vare den tigha vändradien.*

Dessutom pekar mycket mot att vi inom några år kommer att ha en miljözon i centrala Stockholm där endast rena elbilar och de mest miljövänliga gasbilarna är välkomna, och då tappar allt utrustat med en förbränningsmotor snabbt sin relevans som taxi.

### **Summan av kardemumman**

När vi tog LEVC TX på en provtur i Stockholm för ett drygt år sedan var vi övertygade om dess förträfflighet som taxi, och det intrycket består till stor del.

Den är oerhört smidig att köra, och eldriftens följsamhet gör det lätt att som förare leverera en tyst och avslappnad åkoplevelse.

Utrymmet och det antal passagerare som man bekvämt kan transportera är också svårslaget sett till bilens yttermått.

På grund av den korta räckvidden på el, avsaknaden av ordentlig snabbladdning och den stundande, laddhybrids-fientliga miljözonen är jag skeptisk till om de Stockholms-baserade taxiförarna bör anamma bilen.

I städer som Malmö eller Göteborg har man inte det sistnämnda problemet, och då känns bilen genast som ett rimligare alternativ.

Det gäller dock även i dessa fall att man håller sig i innerstan, för i högre farter maler sig bilen igenom sin korta elektriska räckvidd med en rasande fart.

Sin briljans till trots är LEVC TX alltså svår att rekommendera som taxi i Sverige.

Hade den varit en ren elbil med en räckvidd på över 40 mil – vilket nästa generation av bilen med största sannolikhet kommer att vara – hade den däremot haft alla förutsättningar att bli en verklig vinnare.

### **Högsta Växelns helhetsintryck av LEVC TX**

#### **Slutbetyg: 3,5/5**

LEVC TX bjuder på en närmast oslagbar taxiupplevelse för både förare och passagerare. Med en kort räckvidd på el, en avsaknad av snabbladdning och hotet om stundande, laddhybridfria miljözoner passar den emellertid dåligt för svenska förhållanden.



*Bakdörrarna öppnar långt för ett enkelt insteg.*

**Läs även: Vi testar den galnaste elektriska skåpbilen.**

**Läs även: Peugeot ska bli ett helt elektriskt bilmärke.**

**Podcast: "Vi körde 100 mil på en dag med elbilar".**



**Gustaf Gripenlöf Karlberg**

Motorjournalist på Högsta Växeln. Redaktionen hobbymeck med en förkärlek till bilar av det äldre och lite underligare slaget. Kör bland annat en Saab V4 från 1974 och en Fiat 500 från 1971.

## 9. Stora mängder batterimetaller hittade i Norge.

Publicerad 2023-01-30 kl 14:15 (uppdaterad 2023-01-30 kl 15:22). Text Magnus Kvandal.

Efter stora fyndet i Kiruna – nu rapporterar norska myndigheter om ”ansenliga mängder” värdefulla mineraler på deras havsbottnar.



**Två veckor efter** att svenska LKAB gjort vad de kallar **Europas största fynd** av jordartsmetaller meddelar norska myndigheter att de gjort en liknande upptäckt.

Enligt en ny **resursvärdering** från Oljedirektoratet finns det ”ansenliga mängder” värdefulla metaller och mineraler på de norska havsbottnarna. Enligt myndighetens uppskattningar finns det bland annat 38 miljoner ton koppar, 45 miljoner ton zink, 2,3 miljoner ton guld och 1 miljon ton kobolt på den norska kontinentalsockeln, såväl som en rad sällsynta jordartsmetaller som används i produktionen av allt från elbilmotorer och batterier till solceller och vindkraftverk.

**Flera av fyndigheterna**, bland annat neodym, kobolt och magnesium, finns med på EU-kommissionens lista över kritiska råvaror, som kommer att vara avgörande när värden rör sig bort från fossila bränslen.

Att det finns stora mängder värdefulla råvaror på havsbottnarna har varit känt länge. Där emot är de miljömässiga konsekvenserna av att utvinna dessa fortfarande okända, och miljöorganisationer **manar till försiktighet**.

**Norges olje- och energiminister** Terje Aasland öppnade i höstas för att djuphavsbrytning kan komma att bli en viktig industri för landet i framtiden.

– Förutsatt att utvinning kan ske på ett lönsamt sätt, och med en acceptabel grad av miljöpåverkan, kan det här bli en spännande ny näring, sa han **till nyhetssajten E24** i november.

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Norge öppnar för kritiserade idén: "Spännande näring"**



**Metaller från elbilar måste återvinnas mer: "Resursslöseri"**



**Nya varningen: Batteripriserna går åt fel håll**



**Europas största metallfynd hittat i Kiruna**



**Genombrottet: "Förändrar tusenårig teknik"**



## 10. Stort betongutsläpp i Stockholm kan ha skadat tusentals bilar

Av Hanna Brante, Publicerad 2023-01-27 13:54, uppdaterad 2023-01-27 15:47.

Bilister som körde förbi Nacka forum i helgen kan vilja slå en extra titt på "smutsen" de fick på bilen. Ett betongutsläpp kan nämligen ha lett till kostsamma skador på tusentals fordon.



*Anmälningarna till Stockholms stad om betongskadade bilar efter ett läckage vid tunnelbanebygget i Nacka blir allt flera.*

**Det ser ut som vanlig smuts** men går inte bort i tvätten. Har du kört på väg 222, Värmdöleden, förbi Nacka Forum i helgen kan din bil ha täckts med betong, rapporterar **SVT Nyheter Stockholm**.

Läckan uppstod på eftermiddagen lördag 21 januari, och tog en dryg timme att åtgärda. Flera drabbade ska dock inte ha märkt skadorna förrän de senare försökt tvätta av den gråa "smutsen" på sina bilar. Vid det laget hade betongen bränt fast i lacken.

Reparationsnotan ska ha landat på 150 000 kronor bara för en drabbad bil, enligt SVT. Då tiotusentals fordon kör på väg 222 varje dag beräknas totalkostnaden för läckaget uppgå i ett mångmiljonbelopp.

– Hitills har 127 personer hört av sig och anmält skadan och vi tror att det egentligen är fler som är drabbade, sa Emma Sahlman presstalesperson på Region Stockholm till SVT under torsdagen.

Drabbade ombeds att anmäla skadan till sitt försäkringsbolag samt kontakta Region Stockholm.



**Bilder och video: Bro över E4 i Stockholm sprängdes i luften**



**Ternström: Den mest bisarra bil-olyckan i världshistorien**



**De byggde en bil av betong!**



**Stänkskydd på bilar skulle spara bilägarna en miljard om året!**

## 11. Citroën Traction Avant

Publicerad 18 maj 2014 (uppdaterad 20 november 2014). Text Mårten Carlsson.

Citroën Traction Avant fyller 80! Född 1934 – nedlagd först 23 år senare.



*Citroën Traction Avant 7B 1934*

Den 18 april 1934 visade Citroën upp framtiden för pressen. Tidningen L'auto beskrev den lyriskt som: "Så ny, så vågad så fylld av innovationer att den förtjänar epitet sensationell!" Citroënförsäljare hade dock fått tjuvkika under skynket ett par veckor innan. Med 7CV satade man allt på ett kort, den gamla fabriken revs och en helt ny fyra gånger större byggnad uppfördes på mindre än ett år, för storskalig produktion. Då var man ännu inte klar med bilen som skulle byggas där...

I en tid när nästan alla bilar byggdes på en ram, med en hög kaross placerad ovanpå och bakhjulsdrift, så tog Citroën steget att rationalisera bort, ja alltihop av föregående. Den nya bilen var framhjulsdreven och då behövdes ingen kardan och så behövde man ingen ram heller utan gjorde en stark självbärande kaross med generös kupé och dryga halvmeteren lägre än de flesta bilar från tiden.

På 1930-talet gick utvecklingen inom kaross och design rasande fort, denna period saknar motstycke i bilens historia, och få anande väl då att Citroëns nya 7CV, eller Traction Avant som den kom att kallas skulle leva vidare ända fram till 1957. Även om tiden sprang ifrån formgivningen rätt fort, så dröjde det länge innan den hann ikapp tekniken under skalet. När den sista Traction Avanten rullade ut från Quai de Javel den 18:e juli 1957 hade man ju redan byggt sin andra tekniska milstolpe, DS, i två år parallellt med sin föregångare.

Den 18:e juli 1957 stannade räkneverket på 759 123 byggda Traction Avanter. De gjordes inte bara i Frankrike utan även i Belgien och i Slough, England. I Sverige var den en storsäljare under flera år. 1950 registrerades 3 007 Citroëner i landet, vilket var en sjundeplats i statistiken. Än idag rullar relativt många B11/B15/Gangstercittror både i Sverige och i andra länder. Så grattis igen, 80 plus en månad och still going strong.



Så här placerade sig den framåtblickande Citroën TA i den svenska försäljningsstatistiken i slutet av 1930-talet. (Sammanställt av Bo Legelius):

**1937**

Nr 1 Ford V8, 4 449 st

**Nr 20 Citroën, 221 st**

**1938**

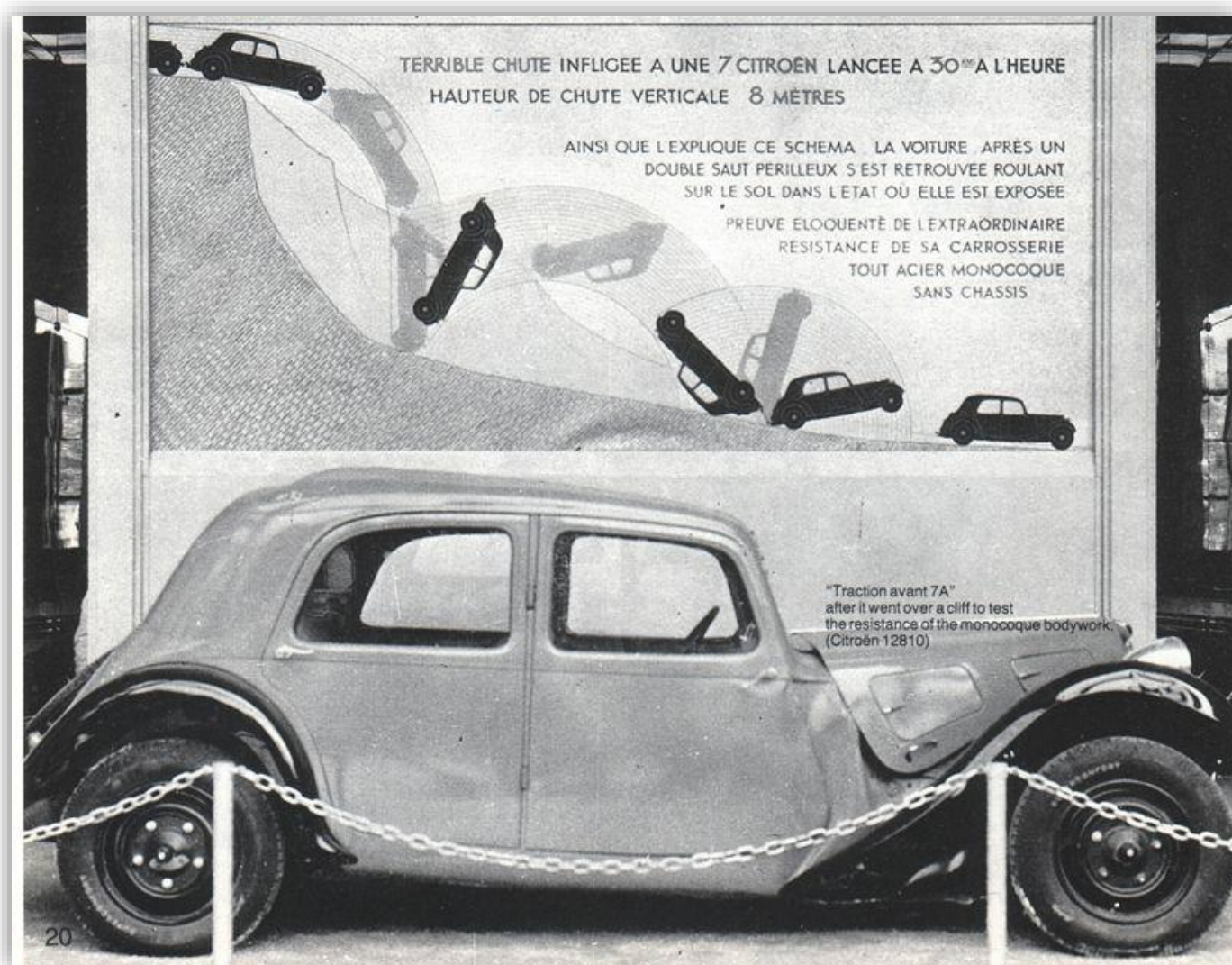
Nr 1 Opel 4cyl, 5 191 st

**Nr 15 Citroën, 504 st**

**1939**

Nr 1 Opel 4 cyl, 4 906 st

**Nr 10 Citroën, 975 st**



*Citröen var bland pionjärerna med att undersöka krocksäkerhet.  
Detta demonstrerades med att rulla bilen utför ett stup!*



*Från 1935 till 1938 fanns även en elegant coupé, men den blev ingen framgång, bara 160 stycken gjordes.*



*Och runt 1100 cabrioletter.*

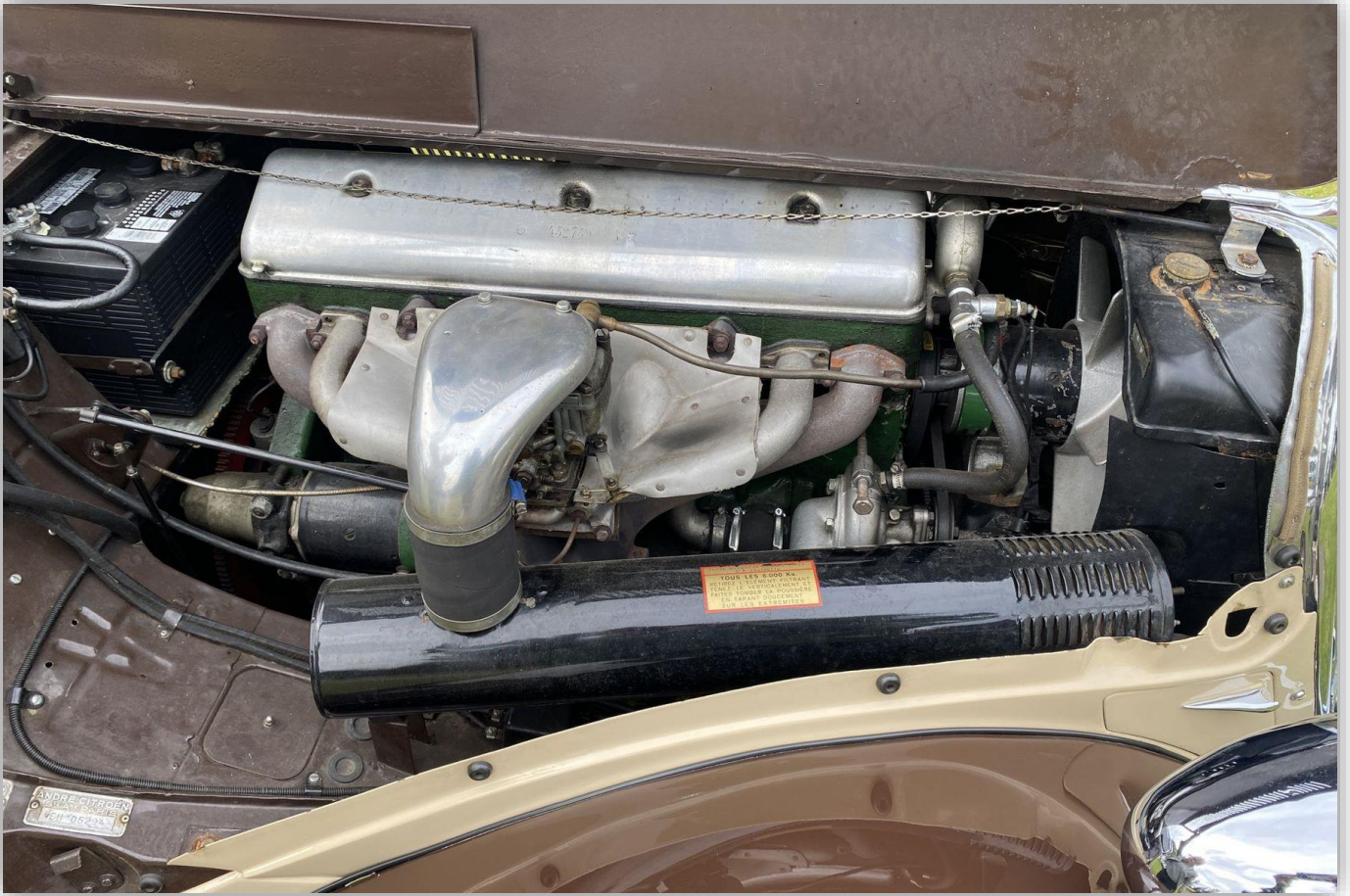


*1938 kom en Commerciale med lång hjulbas och lkastlucka bak.*



*Ändringarna var få under årens lopp. Maj 1946 fick huvsidorna gälar istället för luckor, 1952 flyttade vindrutetorkarna ner till rutans nederkant. PÅ bilden en B15 från 1950.*







## 12. Monsterkontrakt för Hamilton – till 2035?

17 januari, 2023, kl. 21:27 av Anna Andersson

Stannar **Lewis Hamilton** hos **Mercedes** till 2035? Kontraktet går ut efter 2023 och nu snackas det om ett monsterkontrakt värt en miljard kronor.



*Stannar Lewis Hamilton hos Mercedes till 2035?*

Den 38-årige britten befinner sig nu på Antarktis där han postar ett antal inlägg i sina sociala kanaler. Samtidigt som han har tagit semester från Europa pratas det om hans framtid hos Mercedes och det spekuleras i olika detaljer.

– När det handlar om kontraktsförhandlingar har vi ett år på oss, säger **Mercedes** stallchef Toto Wolff till motorsporttotal.com.

– Vi vet var vi har varandra, vår relation har vuxit sig stark de senaste tio åren och när han är tillbaka i Europa så kan vi slå håra huvuden i hop, brottas lite och efter ett par timmar lämnar vi det rummet och röker en fredspipa.

### **Stannar Lewis Hamilton hos Mercedes?**

Enligt den franska sport och näringslivsportalen **Sportune** har det sipprat ut detaljer. Sajtten skriver att det handlar om ett kontrakt över två år, 2024 och 2025 som ger den sjufaldige världsmästaren 45 miljoner Euro om året (runt en halv miljard kronor), samt 25 miljoner Euro om han vinner ännu en VM-titel.

### **23 lopp i F1 2023**

Dessutom ska det diskuteras ett ännu längre kontrakt. Stannar Lewis Hamilton hos Mercedes som märkesambassadör efter den aktiva karriären, fram till och med 2035 får han runt 25 miljoner Euro (280 miljoner kronor i dagens penningvärde) varje år som han inte tävlar. Uppgifterna är inte bekräftade.

**Lewis Hamilton** är en av de förare som tjänar absolut mest i F1, nyligen uppskattade det kanadensiska kreditvärderingsinstitutet DBRS Morningstar hans årsinkomst till 54 miljoner Euro om året (inklusive reklamkontrakt). Han rankas också som den sjunde bäst betalda idrottaren i världen.

**F1 2023 innehåller 23 deltävlingar.**

Det blir ingen tävling i Kina 2023 och det Kinas GP kommer inte heller att ersättas.

Det stod tidigt klart att det inte blir något GP i Kina under F1 2023. Anledningen är den covidsituation som landet befinner sig i. Det pratades om att tävlingen skulle ersättas så att det inte blir ett flera veckor långt uppehåll i april. Nu är det klart att kalendern för F1 2023 ligger fast och att tävlingen i Kina inte ersätts.

Alla lopp för **F1 2023** finns här.

Har du följt F1 via tyska RTL? Då är det över nu. Kanalen ska inte visa Formel 1 framöver, om det är någon annan kanal som visar F1 i free-TV i Tyskland är inte klart. Sky behåller sina rättigheter.

I dag släpper vi ytterligare ett avsnitt av vår F1-podd **Plattan i Mattan** och återigen så har vi gäster med stjärnglans i studion. Lyssna du med!

**SLUT**