



*Citroën DS 1955*

- 1. Volvo EX30 den lilla revolutionen**
- 2. Bilarna som nya Volvo EX30 gjort osäljbara**
- 3. BMW:s nya X1 M får fyra avgaspipor**
- 4. Ferrari presenterar SF90 XX Stradale och Spider**
- 5. Provtur med Opel Astra Electric**
- 6. Marknadens billigaste transportbil**
- 7. Porsche byter logotyp**
- 8. Opel gör om sin logotyp för en eldriven framtid**
- 9. BMW verkar ändra Alpinas logotyp**
- 10. Chefsdesignern Franz visar upp Tesla Cybertruck**
- 11. Volvos el-lastbil klarar 74 ton och rullar 12 timmar om dagen**
- 12. Yamaha motors slutar med snöskotrar**
- 13. Citroën DS 19**



## 1. Volvo EX30 – den lilla revolutionen

Av Alrik Söderlind

Publicerad 2023-06-28 Uppdaterad: 2023-06-29

**Volvos nya småttning är definitivt snabbast till 100 km/h, men mycket viktigare än så, det är starten på en ny vågad väg för Volvo.**



**Utifrån ser det ut som vilken bilintroduktion som helst.** Vd Jim Rowan på scenen med ett gäng experter som berättar om nyheterna. Det skojas om storleken på bilen, och blandas in lite allvar kring det faktum att små bilar är snällare mot klimatet och världens resurser än större.

En liten bil men en stor nyhet.

Självklart nämner man inte elefanten i rummet, den gigantiskt tunga Volvo EX90 vars lansering är försenad, och med dagens retorik är långt ifrån smart.

På läktarna sitter över 200 journalister och överallt går Volvos talespersoner runt med ett gult halsband, för att kunna berätta mer om Volvos minsta suv någonsin.

Extremt spartanskt! Framför ratten finns inga instrument/varningslampor utan en sensor som mäter ens koncentration. "Knapparna" på ratten är även de extremt budgetmässiga. Skärmen är bra men inte stor, den lär dissas av kinesiska kunder som vill ha liggande "bioläge". "Hastighetsmätaren" finns högst upp till höger på skärmen, likt hos Tesla. "Tillräckligt bra", säger Volvo, som sparar pengar och halvledare genom att inte ha en hastighetsvisare framför ratten.



**Rent konkret är systemet som varnar** för om en cyklist kommer farandes bakifrån, så att man inte ska öppna dörren med en otäck olycka som resultat, samt systemet som håller utsikt efter andra fordon i korsningar och kan nödbromsa om föraren inte ser det som kommer, de enda Volvospecifika nyheterna.

Andra tillverkare har haft de här lösningarna, så riktiga nyheter är det inte.

Rent tekniskt finns det heller ingen stor nyhet som man som köpare kommer att kunna skryta med, men på ett djupare plan påstår man att det här är den mest koldioxidsnåla bilen någonsin från Volvo, om man ser på utsläpp under hela bilens livscykel. På 20 000 mil ska den inte generera mer än 30 ton koldioxid – det lär vara 25 procent mindre än för en liknande Volvo XC40.

**Kanske är det världsrekord** att 25 procent av aluminiumet är återanvänt, 17 procent av plasten och att 17 procent av den övriga metallen har hämtats från en tidigare tjänstgöring.

Faktabladet säger att EX30 är två decimeter kortare än XC40 som också visades i Milano, för sex år sedan. Man tappar 135 liter bagagevolym, en dryg decimeters lastlängd och framförallt benutrymme i baksätet, som dessutom sitter närmare golvet. För vuxna blir benvinkeln inte bra. Det är lite märkligt med tanke på att axelavståndet nästan är lika långt, men förklaringen är att bilen har blivit en decimeter lägre, och därmed inte riktigt lika rymlig i kupén.

En stor del av presentationen ägnas åt inredning, material och design. Det går att välja mellan olika "rum", eller designteman; återanvänt jeanstyg, återanvänd plast, ylle eller ett material från tallolja.

Backspeglarna är snygga och det är även de inre dörrhandtagen. Justeringen av luftflödet känns däremot extremt billigt med en enkel plastsnodd runt reglaget. Plastkvaliteterna och tygerna håller dock god kvalitet, är inte "skrapiga" eller syntetiska.



**Men den stora "nyheten" är att EX30 är Volvos nya antiskrytbil.** Spola tillbaka tiden 60 år och titta på Renault 4. Den köpte man för att det saknades en massa utrustning, bilen hade enkla lösningar, man skröt med att man inte behövde en massa "onödiga saker" och ställde sig vid sidan om lyxjakten. En bil som är en bil, less is more ...

Men Volvo går inte hela vägen, men nästan.

Säkerheten sägs vara på högsta nivå och det finns fem radar, fem kameror och tolv ultraljudssensorer, som jobbar tillsammans med en mängd säkerhetssystem. Automatisk fart-hållare och rattvärme ingår också i den enklaste Coreversionen. Infotainmentskärmen är Googlebaserad och har massvis med funktioner och underhållning. Mjukvaruuppdateringar ska ske via nätet.

I utrustningspaket nummer två kallad Plus för 35 000 kronor ingår dessutom exempelvis Pilot Assist som kan hjälpa till med körningen, parkeringssensorer fram, en snygg blå interiörbelysning och fyra olika ambientbelysningsteman, dubbla zoner för klimatanläggningen, bättre luftfilter och rening av kupélufte, elmanövrerad baklucka, digital nyckel, trådlös telefonladdning samt bättre högtalare.

Bagageutrymmet är 101 liter mindre än i XC40 – är det avgörande för dig? 318 liter mot 419 liter. Baksätet är 50/50-delbart och har inget mittarmstöd – billigt!

**I det finaste utförandet kallat Ultra** för ytterligare 38 000 kronor ingår bland annat glas-tak, 19-tumsfälgar, svart takspoiler, 360-graders kamera, parkeringshjälp, 22 kW ombord-laddare och elinställbara framstolar.

Men allt det här går inte att få: massage i stolarna, läderklädsel, ventilerade sitsar, V2L, V2G, riktigt snabb DC-laddning, extraskärm till passageraren, kareokeanläggning, doftsystem, stor "bioskärm", head up display, hastighetsmätare rakt framför föraren. Ja, till och med ett nedfällbart armstöd i baksätet eller en genomlastningslucka går inte att få i Volvos nya lilla lyxbil!

Det är sparsmakat på en nivå dit inte ens Tesla har nått och det finns exempelvis enbart två knappar för fönsterhissarna, som sitter vid armstödet i mitten. Bilen har dessutom endast högtalare fram, i instrumentpanelen som en så kallad ljudlimpa. Det ska spara pengar, vikt och ge mer utrymme i dörrsidorna.



*Baksätet är klart trängre än i XC40, vilket beror på att EX30 är en decimeter lägre, man sitter ganska nära golvet med skarp knävinkel.*

Det är inte bara produkten i sig som har förenklats och rationaliserats. Så har även utvecklingen och produktionen. Bilen bygger på den så kallade SEA-plattformen som konkurrentbilarna Geely Smart #1 och Zeeker X. Produktionen sker i Kina, Zhiangjiakou, på gemensam lina.

**Motorer, batteripack, styrsystem, hjulupphängningar** och så vidare delas lika. Man använder samma verktyg för produktionen. De olika varumärkena har sedan finjusterat egenskaper och gjort var sin kaross och inredning – på bilbyggarspråk: Top Hat.

Det här sparar mycket tid och pengar. Men Volvo har därtill tagit en mängd beslut som gör att bilen blir billigare att bygga. Tre färdiga utrustningspaket och ett enda tillval – tonade rutor bak – gör produktionen rationellare. I "den gamla tiden" betydde premium att man kunde skraddarsy sin bil med exakt de tillval man ville ha.

Jämfört med Tesla är basversionen snålutrustad och man har trots allt fler utrustningsnivåer, som bygger mer komplexitet vid tillverkningen, än Tesla som i princip endast erbjuder två uppgraderingar, bättre autopilot och "total självkörningsförmåga".

Intressant är också att fokuset ligger mer på lågt pris än "premiumprestanda." Instegsbilen har ett så kallat litiumjärnfosfatbatteri, som ger kortare räckvidd eftersom det på given volym har lägre energiinnehåll. Det är billigare att tillverka och har inte heller kobolt i sig. Egenskaperna i kyla är inte lika bra och märkligt nog – prispress – har man inte försett den versionen med en värmepump för uppvärmning, vilket de flesta moderna elbilar har. Räckvidden på vintern blir inte lång eftersom den officiella "sommar-WLTP-siffran" är 35 mil.



*Benutrymmet räcker för en person på 1,8 meter.  
Det är relativt trångt för fötterna under framstolarna.*

**Premiummärken som Audi, BMW och Mercedes** har ännu så länge inte byggt bilar med de billigare "järnbatterierna", men Teslas instegversioner har den tekniken.

På utsidan kan man notera att strålkastar rengörare inte finns. Man har använt aerodynamiken för att leda bort smuts och utvärderat hur sikten påverkas av nedskitat glas, och vid branschnormen 20 procent nedsmutsning sägs ljusutbytet fortfarande vara bra. Eller, tillräckligt bra, skulle man kanske kunna säga?

Dörrhandtagen är av traditionell utanpåliggande modell, vilket är sämre för aerodynamiken, men vilket troligtvis gjort bilen billigare eftersom vanliga låskolvar kan användas. cW är för övrigt 0,28, mot 0,33 för XC40.

Lite konstigt är det att bromssträckan enligt Volvos datablad är två meter längre (38 meter) än för syskonet XC40. Bilen är trots allt runt 200 kilo lättare, och däcken inte BMW i3-smala. Åretrunddäck finns som tillval, inte som standard när XC40 i elversion lanserades. Den läxan har man lärt sig.

### MODELLVARIANT: VOLVO EX30

Modellvariant	Listpris
Single Motor Core	429 000 kr
Single Motor Plus	464 000 kr
Single Motor Extended Range Core	489 000 kr
Single Motor Extended Range Plus	529 000 kr
Single Motor Extended Range Ultra	567 000 kr
Twin Motor Performance Plus	559 000 kr
Twin Motor Performance Ultra	597 000 kr



**Den lilla nykomlingen är onekligen ett stort steg för Volvo**, med sin tydliga prispress. Det som traditionellt har förknippats med premium – som gedigen byggkvalitet, ombonad interiör, lyx och den mest avancerade tekniken är som bortblåst ur EX30.

Det är inget fel på känslan i materialen, men det smakar trots allt mycket mer budgetbil än "First Class". Och batteritekniskt finns inget som imponerar på tekniknörden, som Solid statebatterier eller dylikt, som det sägs att flera kinesiska tillverkare ska komma med under året. Batteriskrytet är i stället lågprisbatterierna. Laddningen är inte heller anmärkningsvärt snabb, utan medelmåttig för en ny modell.

Bilen har ingen centraldator med megakapacitet, vilket är trenden i elbilsvärlden. Det finns helt enkelt inget som tar elbilsutvecklingen vidare, men småbilar brukar inte heller vara teknikdrivande.

Det som däremot är revolutionerande är vinstmarginalen, som brukar vara riktigt dålig för småbilar. Bruttomarginalen för Volvos elbilar har varit sju procent, nya lilla EX30 ska leverera 15–20 procents marginal – trots att den är mycket billigare.

**Och det här är bara steg två** från den första elbilsgeneration som byggde på en blandplattform. Steg tre kommer runt 2025, med bland annat en gigapress, där man tillverkar bak- och frampartier av aluminium i ett stycke – så som Tesla gör. 107 komponenter som ska sammanfogas ersätts av en.

Då sägs prisskillnaden att tillverka en förbränningsmotorbil och en elbil vara noll – och vinsterna per byggd bil bli ännu större.

Volvo har alltså satsat allt på lågt pris för att maximera vinsterna. Strategin är inte dum, det har Tesla bevisat. Men frågan är vad som händer när "äka lågprismärken" som MG, Renault eller folkmärket VW har konstruerat elbilar från grunden med högsta möjliga prispress.

Vad står då Volvo för? Kan man vara premium och prispressande? Och är det rätt strategi att Smart och Zeekr bygger dyrare och "finare" bilar?

#### **KAXIGASTE VERSIONEN KOMMER NÄSTA ÅR**

EX 30 Cross Country får svarta skärmbreddare, svarta 18- eller 19-tumsfälgar, hasplåt fram, svarta paneler fram och bak, och kan också beställas med terrängdäck och ett robust takräcke. Markfrigången är givetvis högre. Vad bilen kommer att kosta och hur mycket räckvidd man förlorar på förvandlingen återkommer vi med längre fram.



### FAKTA: VOLVO EX30

Drivlina	Twin Motor Performance	Single Motor Extended Range	Single Motor
Drivning	Fyrhjulsdrift	Bak	Bak
Systemeffekt	428 hk (315 kW)	272 hk (200 kW)	272 hk (200 kW)
Vridmoment	543 Nm	343 Nm	343 Nm
Acceleration 0–100 km/h	3,6 sek	5,3 sek	5,7 sek
Toppfart	180 km/h	180 km/h	180 km/h
Batterikapacitet brutto	69 kWh	69 kWh	51 kWh
Batterikapacitet netto	64 kWh	64 kWh	49 kWh

MOTORNYTT

Batterityp	NMC	NMC	LFP
Max laddeffekt DC	153 kW	153 kW	134 kW
Laddtid 10–80 % (DC)	26,5–28 min	26,5–28 min	26 min
Max laddeffekt AC	22 kW	22 kW	11 kW
Laddtid 0–100% (AC)	4 tim (32 A trefas)	4 tim (32 A trefas)	6 tim (16 A trefas)
Räckvidd (WLTP)	Upp till 460 km	Upp till 480 km	Upp till 344 km
Förbrukning (WLTP)	16,7 kWh/100 km	15,7 kWh/100 km	16,3 kWh/100 km
Tjänstevikt	1 943 kg	1 830 kg	1 833 kg
Dragvikt	1 600 kg	1 400 kg	1 000 kg
Grundpris	559 000* kr	489 000** kr	429 000** kr

\* Med utrustningspaketet Plus. \*\* Med utrustningspaketet Core. Priser: Volvo EX30





## 2. Bilarna som nya Volvo EX30 gjort osäljbara

AV ALRIK SÖDERLIND

Publicerad 2023-06-29

Uppdaterad 2023-06-28

Nu prispressar nya Volvo EX30 bort en lång radda bilar från marknaden. Leveranserna startar i slutet av detta år.



*Vi har plockat fram bilarna som kan bli offer för Volvos prispress med nya EX30.*

Instegsversionen med 272 hk på bakhjulen och en räckvidd på 35 mil lär räcka mycket bra för de flesta som inte behöver storfamiljsutrymmen och sällan ger sig ut på långresor.

Likt Tesla är det inte bara det låga priset som lockar, utan även varumärket och känslan av att köpa en modern och bra bil, med ett tryggt andrahandsvärde.

Priset för EX30 startar på 429 000 kronor och därmed är följande bilmodeller mer eller mindre uträknade, vi tar dem i bokstavsordning.

### **DESSA BILAR ÄR "CHANSLÖSA" MOT EX30 SINGLE MOTOR CORE:**

**CITROËN Ę-C4.** Pris 514 990 kr. Räckvidd 35 mil. Uddafågel med mycket sämre prestanda, som aldrig blir en storsäljare i Sverige. Man måste vara märkesentusiast för att köpa.

**CUPRA BORN 58 kWh.** Pris 479 900 kr. Räckvidd 42 mil. Visst, lite längre räckvidd, men långt ifrån lika snabb och marginellt rymligare.



*Honda e.*

**HONDA E.** Pris 382 100 kr. Räckvidd 22 mil. En designikon med ett pris som visar hur långt efter Honda är när det gäller att bygga elbilar på ett kostnadseffektivt vis.

**HYUNDAI KONA ELECTRIC.** Pris 419 900 kr. Räckvidd 30 mil. En trivsamt bil med låg energiförbrukning och bättre baksäte än i Volvo EX30. Men usel snabbladdningseffekt och vem tror att den här bilen klarar en värdetappsduell mot Volvo? Uträknad på svensk marknad.

**LEXUS UX 300E.** Pris 629 900 kr. Räckvidd 31 mil. Den här bilen har i princip alltid varit osäljbar eftersom kombinationen av pris och räckvidd är usel. Visst är det en Lexus, med fina materialval, men det tar slut där.

**MAZDA MX-30.** Pris 415 900 kr. Räckvidd 20 mil. Egen design och mysig interiör till trots, MX-30 var likt Honda e utslagen långt innan EX30 kom. Men nu kan man sluta erbjuda den.

**MG ZS.** Pris 412 990 kr. Räckvidd 44 mil. Den är rymligare, känns mer som en SUV och har en anständig räckvidd. Men den är åldrad och MG-varumärket får den att kännas som ett budgetval man bara gjort för prisets skull. Men är det max utrymme för pengarna i elbilsvärlden som gäller har den absolut sitt berättigande.

**MG4 61 kWh.** Pris 424 990 kr. Räckvidd 43 mil. Är de extra åtta milen mot EX30 avgörande, då finns det en marknad för denna bil. Annars känns den plastigare och mindre premium.



*Mini Cooper SE.*

**MINI COOPER SE.** Pris 393 500 kr. Räckvidd 23 mil. En småbil med låg försäljning, som numera känns tandlös när den ska konkurrera med köpare som söker en snabb, skojig liten cityelbil. Urusel snabbladdning och minimalt baksäte.

**NISSAN LEAF 62 kW.** Pris 461 070 kr. Räckvidd 38 mil. Åldrad och långsamladdande bil med Chademokontakt (inte CCS) – vilket gör det svårare att hitta snabbladdning på långfärd. Den finns i ett billigare utförande som går 28 mil, för 379 700 kr, men även den är ständö på marknaden.

**OPEL CORSA-E.** Pris 469 900 kr. Räckvidd 33 mil. Ingen icke Opelfantast väljer denna trängre och sämre bil före en mycket modernare Volvo.

**PEUGEOT e-208.** Pris 469 900 kr. Räckvidd 36 mil. Samma bil som Opel Corsa-e. En tokdyr småbil.

**RENAULT MEGANE E-TECH.** Pris 479 900 kr. Räckvidd 30 mil. Högkvalitativ inredningskänsla och större bagageutrymme. Men dåligt baksäte och mediokra elbilssegenskaper. Definitivt för dyr för vad den ger.

**RENAULT ZOE Z.E. 50.** Pris 469 990 kr. Räckvidd 38 mil. Gamla storsäljande Zoe är ingen dum bil, men den är definitivt passé. Privatleasingerbjudandet är löjligt dyrt: 7 290 kr/månad.

**VW ID.3 58 kWh.** Pris 479 900 kr. Räckvidd 42 mil. Likt Cupra Born lite större i baksätet än EX30 men ... för dyr. Att man inte kan ha dragkrok ökar inte köpsuget.

#### **BILARNA SOM VOLVO EX30 LONG RANGE GJORT OSÄLJBARA:**

**EX30 Long Range** har ett batteri på 69 kWh och en räckvidd på 48 mil. Pris från 489 000 kronor.

**BYD ATTO 3.** Pris 532 900 kr. Räckvidd 42 mil. En mysig liten suv, som dock har för hög prislapp för sitt eget bästa. Tappade köpskäl när Tesla sänkte sina priser på Model Y, och nu blir det ännu tuffare.

**KIA NIRO EV.** Pris 530 500 kr. Räckvidd 46 mil. Är baksätet kritiskt och behöver du 475 liters bagage mot Volvons 350 finns det fortfarande köpskäl för Niro, men laddningen är mycket sämre, och bilen känns inte så fräsch som man hoppats, med den nya generationen. Försäljningen av Niro EV har rasat i år. Tesla Model Y satte in den första hårda stöten, kommer den sista dödsstöten underifrån, från Volvo?



*Mercedes EQA.*

**KIA E-SOUL.** Pris 504 800 kr. Räckvidd 45 mil. En liten och trevlig mpv, med bra baksäte men väldigt litet bagageutrymme: 300 liter. Långsam laddning och långt ifrån lika snabb och attraktiv som EX30. Uträknad.

**MERCEDES EQA.** Pris 557 990 kr. Räckvidd 40 mil. Känns väldigt åldrad och kan inte ens skryta med ett större bagageutrymme än Volvons. Bara 190 hk-motor i det billigaste utförandet för 557 990 kr. Skippa den.

**VOLVO XC40 69 kWh.** Pris 581 000 kr. Räckvidd 47 mil. Är den två decimeter längre XC40 värd 100.000 kronor mer än en snabbare och spänstigare EX30? Svar ja, om baksätet och bagageutrymmet avgör saken. Kvalitetskänslan är också högre. Annars är den stendöd.

## BILARNA SOM BLIVIT SVÅRARE ATT SÄLJA PÅ GRUND AV EX30 TWIN MOTOR PERFORMANCE

Pris 559 000 kr. Räckvidd 46 mil. 422 hk. 0–100 km/h på 3,6 sekunder.

**BMW iX1.** Pris 640 500 kr. 42 mils räckvidd. En storleksklass större än Volvo EX30 och avgjort mer premium i känslan och gissningsvis ännu mer underhållande att köra. Men är den värd närmare 100 000 kronor än den snabbare lilla Volvon?

**POLESTAR 2 LONG RANGE DUAL MOTOR.** Pris 674 000 kr. Räckvidd 55 mil. En klart större bil med högre kvalitetskänsla, mer "vanligbils-känsla" och förmodligen också komfort. Men baksätet är inte speciellt bra. 0–100 km/h på 4,5 sekunder är nästan en sekund långsammare än lill-Volvon...



*Tesla Model 3 Long Range.*

**TESLA MODEL 3 LONG RANGE.** Pris 587 900 kr. Räckvidd 60 mil. 0–100 km/h på 4,4 sekunder. Marginellt dyrare än lilla men supersnabba Volvo EX30, vilket bevisar hur bra priser Tesla har. Men det finns säkert personer som inte vill ha Tesla av olika skäl, och då kan kanske en liten Volvo locka?

**VOLVO XC40/C40 TWIN MOTOR.** Pris från 651 000 kr. Räckvidd 54 mil. Nästan 100 000 kronor dyrare än sitt mindre och snabbare syskon. Är man ute efter körglädje lär EX30 ta hem matchen rätt enkelt. Andrahandsvärdet lär också bli mycket bättre. Men de större 40-bilarna är mer gedigna och rymligare.

## BILARNA SOM ÄR VÄLDIGT SVÅRA KONKURRENTER TILL VOLVO EX30



*MG4.*

**MG4 STANDARD.** Pris 329 900 kr. Räckvidd 35 mil. MG:s nya lågprismodell, där man likt Volvo EX30 Standard Range valt ett "järnbatteri" i den billigaste varianten. Batteriet är lika stort som i Volvon men motorn är "bara" på 170 i stället för 272 hk. Det här lär bli den nya folkelbilen eftersom privatleasingpriset är på attraktiva 2 995 kr! Det billigaste privatleasingalternativet för EX30 är 6 690 kr/månad, men då ingår även service och underhåll.



**SMART #1.** Pris 42.490 euro i Tyskland. Räckvidd 44 mil. Syskonbil med samma motor och batteripaket som Volvos Extended Range-modell. Mer ombonad interiör, med bland annat hastighetsmätare framför ratten! Samma längd och gissningsvis mycket likartade utrymmen. Det finns även en fyrhjuldriven Brabusversion med 428 hk, som dock tar hela 3,9 sekunder att nå 100 km/h. Den modellen kostar 48 990 euro i Tyskland (något svenskt pris finns ännu inte) och Volvos prestandabil kostar 48 490 euro i Tyskland.

Volvo är alltså lite billigare än Smart! Det gäller även den bakhjuldrivna versionen.

Visst är det lite märkligt att en Volvo är enklare utrustad och har lägre pris än en systerbil med varumärket Smart? Geely äger Smartvarumärket tillsammans med Mercedes.

**TESLA MODEL 3,** bakhjuldrift. Pris 479 000 kr. Räckvidd 49 mil. Har likt billigaste EX30 litiumjärnbatterier. Mycket större än Volvon och Teslas laddnätverk med den smidiga långfärdsupplevelsen är tveklöst en stor fördel. Teslan känns därtill nästan ombonad i jämförelse! För att komma upp i jämförbar Teslaurustningsnivå måste man åtminstone gå upp till "Plusnivå" på Volvo, som då kostar 529 000 kronor. Att man kan få en bil i princip omgående är givet en stor fördel.



*Zeekr X.*

**ZEEKR X.** Pris ej klart. Räckvidd och prestanda likvärdigt med Volvomodellerna. Zeekr har en svensk hemsida men har i skrivande stund inte presenterat priserna. Modellen ska börja levereras till Sverige ungefär samtidigt som EX30, i slutet av året.

Det verkar som om Zeekr blir premiumversionen av de tre, med bland annat "biofåtölj-fällning" av de bakre sitsarna, husdjursläge på luftkonditioneringen likt Tesla, en mer påkostad interiör med hastighetsmätare framför ratten, lite större frunk än Volvons, elektroniskt öppningsbara dörrar, större skärm som kan skjutas till passagerarens sida med bioläge, head up-display, ett litet utlyftbart "kylskåp" eller värmeskåp mellan framstolarna, en specialversion med liggläge och massage på passagerarplats fram, och så vidare.

Zeekr är tydligt lyxversionen, frågan är hur mycket dyrare den blir än Volvon?

### 3. BMW:s nya X1 M får fyra avgaspipor

Publicerat 28/06/2023 av Erik Aspegren

Fyra avgaspipor gör nya BMW X1 M till ett synbarligen imponerande kraftpaket. Visst, det kanske inte är en "full M-maskin" – men den nya SUV:en har BMW:s mest kraftfulla fyrcylindriga motor någonsin.



BMW presenterade nyligen den mest kraftfulla versionen av sin minsta SUV. Nya X1 M35i xDrive har en ny 2,0-litersmotor, ett aggressivt utseende och bättre prestanda än sina syskon. Det kommer också att vara den första BMW-modellen med det senaste infotainment-systemet iDrive 9 när den börjar säljas senare i år.

Nya BMW X1 M35i har många nya M-specifika förbättringar, trots att det inte är en full M-version. Bland annat en funktion kallad "M Sport Boost"-läge som aktiveras när man håller ned den vänstra växlingspaddeln i två sekunder. Då ändras motor, växellåda och chassi till sina sportigaste inställningar. Dessutom har nya X1 också en hastighetskänslig servoassistans som anpassar styrförhållanden utifrån hastigheten.

Trycker du gasen i botten så kommer du upp i 100 km/h på 5,2 sekunder. Med en effekt på 312 hästkrafter når man en maxhastighet, elektroniskt begränsad, på 250 km/h. Det är en liten effektfördel gentemot sin närmaste konkurrent, Mercedes-AMG GLA 35, som producerar 302 hästkrafter. Accelerationen från 0–100 km/h är dock exakt samma för de tyska högpresterande SUV:arna.

Alla X1 M35i kommer med fyrhjulsdraft och en M-vässad 7-växlad automatlåda från övriga X1-modeller. Det är möjligt att BMW:s nya motor kommer användas i andra kommande bilar som X2 M35i och M135i.



Det finns gott om tillval interiörmässigt såsom alcantara-, Sensatec- eller lädersäten, aluminium i kabinen och kolfibertrim med lika många M-logotyper.

Prismässigt kommer nya BMW X1 M35i xDrive att börja på cirka 550.000 kr vilket är ungefär 50.000 kr billigare än X1 30e laddhybrid, som ger en effekt på 326 hk.

Det är prissatt att gå ungefär likadant med Mercedes-AMG GLA 35, som börjar på samma pris. Produktionen sker i den bayerska staden Regensburg och modellen börjar säljas senare i år.



**Erik Aspegren**

#### 4. Ferrari presenterar SF90 XX Stradale och Spider

Bobby Green

2023-06-29 kl 13:20

Första XX-bilarna för gatan.



Ferrari rullar nu ut SF90 XX **Stradale** och **Spider**. De här beskrivs som gatlegala versioner som blandar det bästa av Special Series och XX-programmet. Det här blir också första gången som Ferrari bygger en XX som man faktiskt får köra på vanliga vägar. Lite märkligt ändå eftersom hela konceptet med XX var att ta fram hårresande banracers som inte behövde massa bekvämligheter eller förhålla sig till olika regler som gäller för gatan. XX-bilarna är bara för Ferraris egna privata bandagar och även om man betalade dyra pengar så ägde man egentligen inte bilen själv utan lånade den bara från Ferrari, eftersom man inte fick ta med sig den hem och så vidare. Med dessa två nykomlingar har man alltså tummat lite på sina egna regler.

SF90 XX Stradale kostar från 770 000 Euro medan Spider kostar från 850 000 Euro. Ferrari kommer bygga 799 av coupén och 599 av cabben. Och inte helt oväntat har varenda exemplar redan bokats av kunder med djupa fickor. För pengarna kommer de att få en SF90 som mest skiljer sig på den aerodynamiska fronten. En jättevinge har monterats på bakluckan vilket inte har hänt på en Ferrari sedan F50 samtidigt som en stor splitter har skruvats fast framtill. Det finns även några aktiva karosdelar som öppnar sig och hjälper till med marktrycket när det börjar gå undan. Insidan har fått ännu greppvänligare stolar och som vi kan se kan man få sexpunktsbälten.



FILM: <https://youtu.be/2xbg44TCiww>.

Förbränningsmotorn är fortfarande samma dubbelturbomatade V8:a på 4,0 liter som tidigare men den har fått nya kolvar och ett bättre kylsystem. Effekten har ökat med 17 hästar till 786 totalt. Det sitter fortfarande en elmotor på varje sida fram som driver framhjulen och ytterligare en mellan motorn och dubbelkopplingslådan där bak. Här har effekten ökat med 12 hästar totalt till 229. Den kombinerade effekten anges till 1 015 hästar. Batteripaketet är fortfarande på blygsamma 8 kWh och på el kan man köra i upp till 2,4 mil. Det roliga är att när man gör det är bilen helt framhjuldriven.



FILM: <https://youtu.be/F--NRAyCPyU>.



**Bobby Green**



**Vassare version av Ferrari SF90 Stradale på gång  
Får kanske över 1000 hästar**



**En inblick i en av Ferraris mest exklusiva klubbar  
Corse Clienti**



**Ferrari FXX K kunde bli vassare - här är FXX K Evo  
Får fetare vinge som ger mer downforce**



**Så här tycker Harry om Ferrari SF90 Stradale  
"Mind-boggling"**



**Ferrari SF90 nu även som Spider  
Låt de 1000 hästarna stöka till din frisy**



## 5. Provtur: Opel Astra Electric gör inte mycket väsen av sig

Av redaktören @bytbil.com Text: Simon Hallenslev

– på ett bra sätt!



**Den är tillräckligt bra. Den ÄR elektrisk, även om den ser exakt likadan ut. Vi tar en första provtur i Opel Astra Electric.**

Det är nästan ett och ett halvt år sedan vi tog vår första tur i den då helt nya **Opel Astra**. Sedan dess har den inte syns till så mycket, och det beror inte på att kunderna inte vill ha den. **Opel** har drabbats hårt av bristen på halvledare och kan inte leverera de bilar som beställs. Så medan orderböckerna växer, kör Astra om sig själv. År 2024 kommer den finnas som kombi, men innan dess kommer den finnas i en helt eldriven variant. Jag körde ut från Berlin Brandenburg Airport i Opel Astra Electric för en provtur.

Bytbil samarbetar med Bilbasen som var inbjudna till Berlin av K.W. Bruun.

### **Ta fram förstoringsglasat**

Det är inte dig det är fel på om du inte ser nyheterna. En ny uppsättning 18-tums lättmetallfälgar, bokstaven "e" på bakluckan och avsaknaden av avgasrör är det enda som skiljer Astra Electric från en fossilbränsle driven Astra. Och det är okej i en tid när elbilar alltmer ser ut som rymdskepp.

Opel har inte heller gjort något utsvävande i Astra Electrics kupé. Den är, som en Astra är bäst, tillverkad av vackra material med en layout som är konservativ men också lätt att förstå.

Du får fortfarande de fantastiska framsätena, som är godkända av AGR-organisationen, som forskar om förebyggande av ryggproblem, medan utrymmet är oförändrat från PHEV-versionen.



### Mild uppdatering

Opel Astra Electric har mycket gemensamt med sina Stellantis-syskon. Plattformen är densamma som i **Peugeot 308**, liksom batteriet och elmotorn.

De två sistnämnda har dock uppdaterats till en "version 2.0", så batteriet är nu 54 kWh istället för 50 kWh och elmotorn ger 156 hästkrafter istället för 136. Det är naturligtvis en förbättring, men återigen en mycket mild och diskret sådan. Som om Opel vägrar att dra uppmärksamhet till sig.

Laddningshastigheten är tyvärr fortfarande en underväldigande 100 kW DC.

Med 156 hästkrafter klarar Opel Astra Electric resan från 0 till 100 km/h på 9,2 sekunder. Det är snigelfart för en elbil – men det är inte poängen, om du frågar Opel själva.

I Astra Electric är kraftmängden återhållsam för att säkerställa låg förbrukning, och ärligt talat är Opels kunder förmodligen ändå inte intresserade av ett krafthopp till 100 km/h à la Tesla Plaid.

Enligt WLTP-standarden uppges förbrukningen för Opel Astra Electric vara 14,8 kWh/100 kilometer, men återigen, enligt Opel, kan detta förbättras i verkligheten. Den totala räckvidden är beräknad till 418 kilometer.

### Berlin och motorvägen

Opel Astra Electric må vara långsam i elbilstermer, men den är också lätt! Den väger 1 679 kilo, vilket märks på de slingrande till- och frånfartsvägarna runt Berlin Brandenburg Airport. Även när den eldrivna Opeln kör på Berlins gator drar den nytta av sin lätta vikt.

I kombination med den lätta men exakta styrningen känns Astra Electric smidig. I tät tysk trafik märks det också snabbt att Opel verkar ha orkestrerat bromspedalen bättre. Den känns inte lika svampig och oprecis som den gör i andra elektrifierade Stellantis-produkter.

Efter några timmars blandad stadskörning, kryddad med lite motorväg, visar förbrukningen i displayen 12,1 kWh/100 km. Helt okej! Men jag är mer intresserad av att se hur det ser ut när mängden motorvägskörning ökar. Så jag tar en omväg tillbaka till flygplatsen som inkluderar en sträcka utan hastighetsbegränsning.

Utanför rusningstid är Autobahn relativt fri från trafik. Innan den obegränsade sträckan har jag möjlighet att testa mer nordiska förhållanden vid 120 km/h, där Astra Electric visar sig vara extremt tyst. Kupén är väl ljudisolerad och endast ett litet vindbrus från vindrutan tränger igenom.



Styrningen är lätt i stadstrafik, men tillsammans med ett välbalanserat chassi ger den utmärkt riktningstabilitet. Bilen uppträder lugnt – till och med upp till 170 km/h, där den börjar tappa fart.

Efter tre eller fyra resor till botten av hastighetsmätaren och en timme på Autobahn i allmänhet, anländer jag till flygplatsen med en total förbrukning på 13,9 kWh/100 km enligt displayen. Naturligtvis är detta bara en ovetenskaplig glimt av förbrukningen, men ändå en lovande sådan.

### **Tålamod är en dygd**

Även om introduktionen av den helelektriska Opel Astra ger både importören och de nordiska Opel-återförsäljarna hopp, kan det fortfarande vara ett avlägset ljus i mörkret.

Det går inte att säga när förhållandena kommer att normaliseras. Även om Opel Astra Electric kommer att lanseras i Sverige i slutet av 2023, finns det ingen garanti för att leveranserna kommer att förbättras bara för att Astra nu är elektrisk.

Osäkerheten innebär också att de danska priserna för Opel Astra Electric ännu inte är fastställda, vilket gör det omöjligt att bedöma tyskarnas relevans på den danska marknaden.

### **Astra, när Opel är som bäst**

Om du trodde att Opel skulle göra något vilt, våldsamt och futuristiskt med sin elektriska Astra, har du glömt vem Opel är. Vauxhall Astra Electric gör inte mycket väsen av sig, och det är bra.

**Körupplevelsen är förutsägbar och stabil, medan kupén är konservativ men också okomplicerad och väl sammanställd.** Ingen kommer att tappa hakan över tekniken, men bränsleförbrukningen verkar lovande på den begränsade resa jag fick ta den på. Räckvidden på 418 kilometer är bra för de flesta – om priset matchar.

Opel Astra Electric är ingen doldis och får inga flaggor, fyrverkerier eller fanfarer för sina prestationer – och det är precis så som en del människor vill ha det. Det kan till och med vara exakt vad Opels kunder vill ha. Här är en elbil för dem som behöver en bil mer än en rymdfarkost.

En elbil som känns som en bil. Och om både pris och bränsleförbrukning håller när den kommer ut på vägarna så ser jag inte varför den inte skulle gå bra.

**FAKTA: OPEL ASTRA ELEKTRISK:****Motor & drivlina**

Motor	Elektrisk (fram)
Effekt	156 hk / 270 Nm
0-100 km/h	9,2 sek
Topphastighet	170 km/h
Förbrukning	14,8 kWh/100 km
Räckvidd	418 km
Batteri	54 kWh

**Vikt & mått**

Mått (L/V/H)	437/186/144 cm
Egenvikt	1 679 kg
Bagageutrymme	352 – 1 268 l

**Relaterade artiklar****Officiell: Opel Astra som kombi****Opel bekräftar elektrisk Astra****Nya Opel Astra lanseras som laddhybrid**

## 6. Marknadens billigaste transportbil

Av Marcus Berggren

30 Juni, 2023

Transportbilar är bilvärldens verktyg, varför de oftast måste pressas prismässigt. I Indien har Suzuki tagit det steget längre och introducerat modellen Suzuki **Tour H1**.



*Suzuki Tour H1 finns primärt på den indiska marknaden.*

Den indiska marknaden domineras av billiga åkdon, oberoende av huruvida det gäller elbilar eller transportbilar.

Gemene indisk bilköpare är bra mycket mer priskänslig än svenska konsumenter, varför marknaden kryllar av bilar där lägsta pris prioriteras över bokstavligt allt.

### Transportbilen för den sparsamme

Suzuki Tour H1 är **Suzuki Altos** händiga enäggstvilling.

Med ett grundpris på under 70.000 kronor riktar den inte in sig mot den kapitalstarke hantverkaren, något som även reflekteras i listan på utrustning – som är helt tom.

### Extra inget

I Indien saluförs Suzuki Alto K10, som är instegsmodellen av den lilla japanska stadsbilen.

Det som skiljer Alto och Tour H1 åt är främst att Tour H1 har omålade stötfångare, plåthjul utan navkapslar, och ingen antenn.

Bilen kan fås i silver, grått, eller vitt vilket är långt ifrån färgsprakande.

Även om den inte har något infotainmentsystem har den en digital hastighetsmätare, två krockkuddar, och flaskhållare i dörrsidorna.



*Instrumentpanelen är en sparsmakad historia.*

### **Ingen tvättäktat transportbil**

Något som kan komma som en överraskning är att Tour H1 faktiskt kommer med ett baksäte och nackstöd, men de är lätta att fälla ner för att konvertera den lilla bilen till en skåpbil.

För de som driver ett bolag som jobbar med expressbud är Suzuki Tour H1 fel bil för ändamålet.

Under huven ruvar nämligen en enliters pjäs på 67 hästkrafter och 89 newtonmeter.

### **Finns även som gasbil**

Den går även att få i fordonsgasutförande, då med 57 hästkrafter och 82 newtonmeter.

Oavsett motor får du en femväxlad manuell låda som enda alternativ.

Bensinvarianten börjar på motsvarande 63 031 kronor.

Läs även: [Ford E-Transit är årets transportbil 2022](#) [Dagens PS]

Läs även: [Indisk elbil utmanar: Kostar 109 000](#) [Dagens PS]

Läs även: [Recension av Suzuki Jimny Torakku](#) [Högsta Växeln]



### **Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

## Teknikens Värld

### 7. Porsche byter logotyp

PUBLICERAD: 15 JUN 2023, KL 12:46

Nu uppdateras Porsches logotyp för sjätte gången. Men lugn, du kommer känna igen den.



Under slutet av året kommer du se ett nytt emblem på Porsches bilar. Men precis som när det gäller formen på modell 911 går man försiktigt till väga med logotypen. Det handlar om evolution snarare än om revolution.

Trots att förändringarna är få har det tagit formgivare och marknadsstrateger tre år att arbeta fram den nya logotypen. Samtidigt är det inte en slump att den kommer i år när märket fyller 75 år.

Logotypens rötter går att spåra till 1952 och den har tidigare uppdaterats 1954, 1963, 1973, 1994 och 2008. Med de pressmeddelandet om den nya logotypen skickar Porsche även med en del intressant fakta.

#### **VISSTE DU...**

Att den stigande hästen i mitten är från Stuttgarts stadvapen? Namnet har sitt ursprung i hästavel – ”stud garden”.

Att färgerna svart och rött och de stiliserade hjorthornen är hämtade från Württemberg-Hohenzollerns vapen?

Att en första logotyp utlystes i en tävling? I mars 1951 lanserade läkaren och konst-samlaren Ottomar Domnick en tävling vid tyska konstakademier. Förstapriset var 1.000 mark. Ingen av de inlämnade förslagen uppfyllde dock Porsches krav.



Att den amerikanska bilimportören Max Hoffman också spelade en roll i skapandet av logotypen? Han pratade med Ferry Porsche om idén om en logotyp under sitt besök i USA i slutet av 1951. Den 27 december 1951 gjorde Porsche en anteckning: "Rattnav dekorerad med "Porsche" och Stuttgarts vapen eller liknande."

Att den ursprungliga logotypen ritades av Franz Xaver Reimspiess? Han har förmodligen också designat Volkswagens logotyp från 1936. I början av 1952 skissade han den första versionen av Porschelotypen.

Att logotypen har skyddats som varumärke sedan 1952 (DE 657728)? Den får endast användas kommersiellt med uttryckligt medgivande från Porsche AG.

Att vapnet dök upp på bilar fyra år efter Porsche-bokstäverna? I slutet av 1952 fanns logotypen först på ratten, och i november 1954 på motorhuvens handtag på modellen 356 Speedster. Från 1959 prydde den också navkapslarna.

Att den nya versionen utsattes för omfattande tester för att uppfylla de högsta kvalitetsstandarderna? Dessa inkluderade ett klimattest vid Porsche Development Centre i Weissach.

Att Porsche den 1 april 2019 presenterade världens första vapen med en integrerad QR-kod, den så kallade QREST?



**Peter Klemensberger**



## 8. Opel gör om sin logotyp för en eldriven framtid

Posted by Kristofer Rask juni 26, 2023

Opel ska bli helt eldriven till 2028. Målet illustrerar man nu genom att förnya sin blix-logotyp Blitz. Opel beskriver det som en helt ny kompassriktning.



FILM: <https://youtu.be/YqvKKwvmnZ4>.

Den nya logotypen kommer Opel introducera till sina elbilar från och med 2024 och den kommer få en central placering på fronten av bilen. Blixten är redan idag nära förknippad med elektricitet vilket gör den till en idealisk symbol för Opels väg framåt.

– Vår "Blitz" är mer relevant än någonsin tidigare. Det symboliserar inte bara vårt engagemang för demokratisering av innovation och mobilitet utan förmedlar också vårt engagemang för att bli ett helt elektriskt varumärke i Europa år 2028. I år kommer vi redan att ha 15 elektrifierade modeller i vår portfölj och kan stolt säga att Opel är elektriskt, säger Opels vd Florian Huettl.

Opel har flera nya elbilar på gång under de kommande åren. I höst kommer man visa en helt eldriven Opel Grandland och nästa år kommer [Opel Crossland](#) som elbil.



**Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt](#).

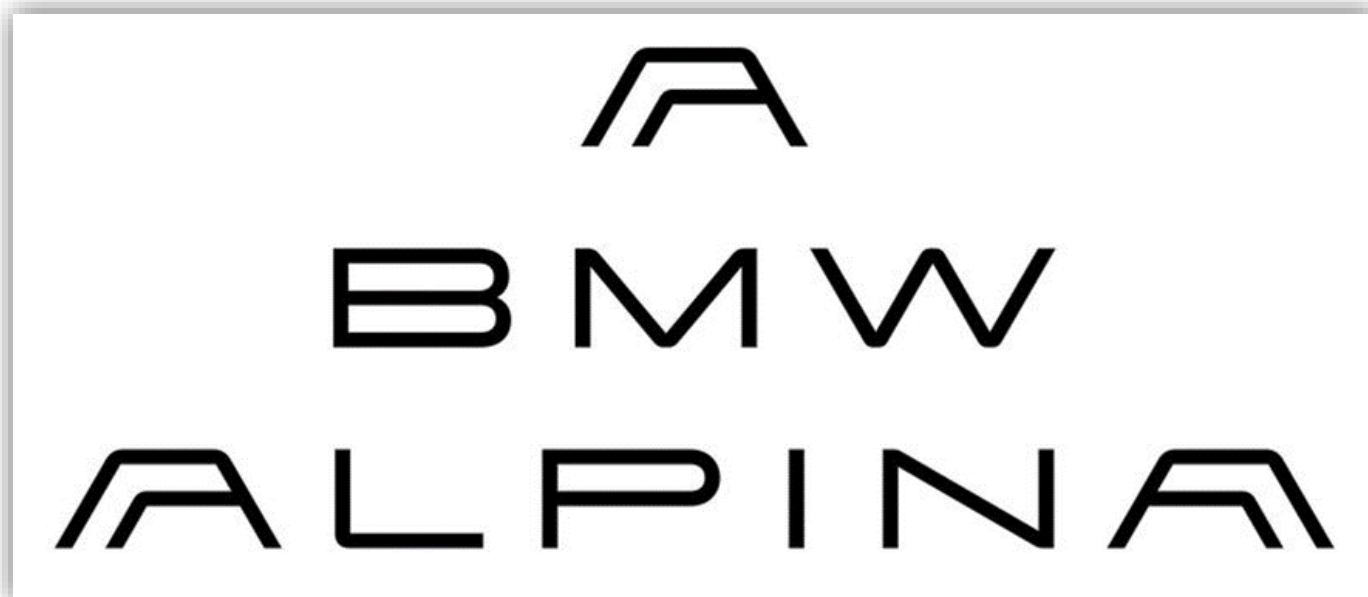
**Feber**

## 9. BMW verkar ändra Alpinas logotyp

Av Bobby Green

2023-06-29 kl 13:00

En del i övertagandet.



Snart kommer BMW att äga Alpina helt och hållet och [nya varumärkesskydd](#) visar att de planerar att uppdatera loggan och typsnitten som används i samband med Alpina i framtid. Om det nya typsnittet kommer att hamna på bilar återstår att se. Vad tycker ni om det ni ser?



*Gamla loggan*



**BMW köper Alpina**  
**Bilförädlaren blir nu en del av BMW Group**



**Så här ser Alpinas version av nya BMW X7 ut**  
**Bättre?**



**BMW M3 Touring vs Alpina B3 Touring**  
**Harry jämför prestanda-kombis38.**



**Bobby Green**



## 10. Chefsdesignern Franz visar upp Tesla Cybertruck

Posted by Kristofer Rask juni 26, 2023

I helgen arrangerade bilmuseet Petersen Automotive Museum i Kalifornien en elbilsträff. Under eventet Electrified Cars & Coffee erbjöds det föreläsningar, mingel och elbilar. På plats fanns bland annat Teslas chefsdesigner Franz von Holzhausen.



FILM: <https://youtu.be/NsJ54vNNEzw>.

Dit tog sig Franz så klart med en av Teslas senaste produkter. En sen prototyp av Tesla Cybertruck. Besöket var väldokumenterat och nu finns det en hel del filmer som ger en närmare titt på Cybertruck.

Tesla Cybertruck får bland annat svängbara bakhjul, något som framgår av ett av de första klippen när Franz anländer till evenemanget.

I samband med att Franz parkerar vid evenemanget är det också tydligt hur stor Tesla Cybertruck faktiskt är. Cybertruck i sitt nuvarande utförande är enligt Tesla själva för stort för europeisk lagstiftning. Det gör att den antagligen **inte kommer hit i sin nuvarande form**.

I ett tredje klipp lämnar Franz evenemanget. Här ser vi bland annat en helt ny typ av dörröppning till skillnad från de som Tesla använt tidigare. Istället för ett dörrhandtag får Cybertruck en knapp på dörrstolparna. Inte helt olikt Ford Mustang Mach-E.

Utöver det exemplaret som Franz körde till evenemanget fanns också ett exemplar utställt. En närmare titt på det går att se i videon:



Kristofer Rask



## 11. Volvos el-lastbil klarar 74 ton och rullar 12 timmar om dagen

Posted by Kristofer Rask juni 28, 2023

Volvo Lastvagnar har levererat tre eldrivna lastbilar av modell Volvo FH till Mattsson Åkeri i Göteborg. Sedan ett par veckor tillbaka kör en av lastbilarna i test i containertrafik i hamnområdet Arendal.



Det hela är en del av ett högkapacitetstest (HCT) och ekipaget kör med två trailers, har en totallängd på 32 meter och klarar en bruttovikt på 74 ton. På depån har åkeriet installerat två snabbladdare med en effekt på 180 kW, där lastbilen kan laddas under förarens raster.

– Att köra länge och tungt med el fungerar väldigt väl så här långt. Vi får med oss lika mycket last som med en diesebil. Lastbilen rullar 12 timmar om dan med ett stopp för laddning när chauffören tar rast. Vi laddar med grön el och får därmed inga Co2-utsläpp. Eldriften innebär också en bättre arbetsmiljö för chauffören, säger Jan-Olof Mattsson, vd på Mattson Åkeri.

För Volvo Lastvagnar är projektet också särskilt viktigt. Genom testet vill man visa att högkapacitetstransporter på eldrift fungerar. Högkapacitetstransporter på väg kan minska förbrukningen med upp till 40 procent på enskilda fordon visar en undersökning från Trafikverket.

– Vi vill visa att helelektriska lösningar fungerar också i applikationer med höga tågvikter och hög nyttjandegrad. Tillsammans med Mattsons, Trafikverket och flera andra partners tittar vi nu på hur vi kan optimera driften av ellastbilen inklusive hur laddning ska ske på mest effektiva sätt, säger Lena Larsson, projektledare HCT-projektet inom Volvos teknikorganisation.



Kristofer Rask

**Feber**

## 12. Yamaha motors slutar med snöskotrar

Roger Åberg 2023-06-28 KL 16:15

Modellår 2024 blir det sista i Europa.



Yamaha kommer att lägga av med snöskotrar. I Japan kommer man att i princip sälja slut på de maskiner man har i lager och sedan är det slut. Här i Europa kommer man att hålla igång verksamheten genom modellår 2024. I Nordamerika fortsätter man ytterligare ett år.

Yamaha började med snöskotrar 1968 så man är inte direkt färskingar i kategorin. Så här 55 år senare ser man att det kommer att bli svårt att hålla igång en lönsam verksamhet. Modellåret 2024 kommer att börja levereras i höst och det kommer man att genomföra precis som vanligt. Men här i Europa blir det alltså det sista modellåret innan man lägger ner.

Yamaha tackar både återförsäljare och köpare som man hyllar som både passionerade och lojala.



**Roger Åberg**



### 13. Citroën DS 19 1955

På Grand Palais-mässan i Paris exploderar en ny bil på bilsenen och hyllas som en sensation av samtidspressen. DS har anlänt.



FILM: <https://youtu.be/LN9qfuXTN8A>.

DS gjorde sin världsdebut på bilsalongen i Paris den 6 oktober 1955. Inom 45 minuter hade 749 beställningar tagits och i slutet av dagen 12.000.

Besökare och journalister från hela världen ser på med total förvåning. En värdig efterträdare till Traction, DS var revolutionerande både genom sin aerodynamiska styling och sitt utbud av ny teknik. Det fick nästan alla andra bilar på utställningen att se föråldrade ut. Avtäckningen av DS var en händelse som gjorde intryck på alla som var närvarande. Femtio år senare talar folk fortfarande om det.

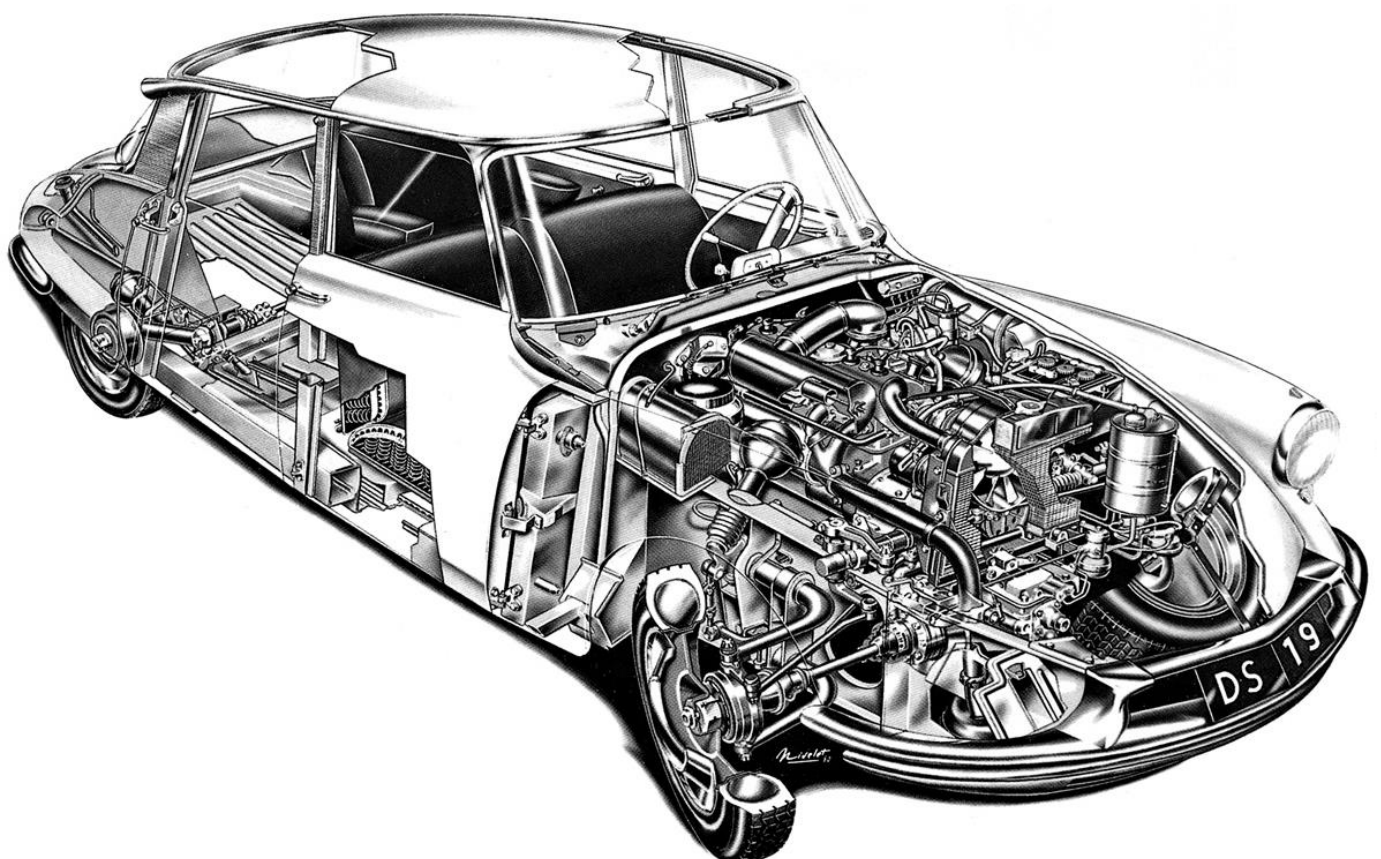
DS var mycket mer än bara ett stilistiskt val. Dess linjer dikterades av de tekniska lösningar som antogs, medan dess design återspeglade en nära passform mellan nytta och harmoni, funktionell bekvämlighet och visuell överklagande. Komfort och säkerhet var redan nyckelvärderna för Citroën och är så än idag.



*CITROËN DS 19 Sedan 1964.*

Kärnan i DS: s många innovationer var högtryckssystemet som krävdes av den hydropneumatiska upphängningen. Detta system drev servostyrningen och skivbromsarna - som också användes av Jaguar vid den tiden för Le Mans 24-timmarsevenemang - liksom växellådan med sin automatiska koppling, som förebådade dagens automatiserade växellådor. DS använde också avantgardistiska material i sin konstruktion, inklusive aluminium för motorhuvorna och plast för taket.

Citroën deltog officiellt i sina första internationella motorsportevenemang med DS och byggde snabbt upp en imponerande meritlista. Dess favoritdiscipliner var rally och långdistansräder





*Citroën DS 23 Pallas 1975.*

Detta underverk av bildesign skapades av två män och deras personalteam. Båda rekryterades ursprungligen av André Citroën och designade Traction 1934. André Lefèvre var ingenjör, medan Flaminio Bertoni var tecknare och skulptör. För att skapa och skulptera DS:s sensuella linjer arbetade Flaminio Bertoni i nära samarbete med ingenjören André Lefèvre, vars främsta intresse var aerodynamiken.

DS är unik inte bara för sin exteriöra styling utan också för sin distinkta interiör. Instrumentpanelen är ett skulpterat konstverk. Föraren kan komma åt de perfekt integrerade reglagen utan att ta händerna från ratten.

Den naturligt sluttande formen släpper in ljuset och accentuerar intrycket av rymd. Hela hytten återspeglar stylisternas ansträngningar att göra bilen exceptionellt ergonomisk. Det inre dörrhandtaget var till exempel av helt ny design. Du behöver inte fumla runt för att låsa upp och öppna dörren, de två åtgärderna utförs i en smidig rörelse.

DS producerades i nästan 20 år och 1 456 115 enheter tillverkades, med den sista enheten som rullade av produktionslinjen den 24 april 1975. En bil med revolutionerande design, DS drev hela bilindustrin framåt. Genom att göra avantgarde-tekniken allmänt tillgänglig satte den tonen för en generation moderna fordon. DS öppnade vägen för framsteg och enbart av denna anledning fick den universellt erkännande. Ett halvt sekel efter sin födelse står DS som ett monument för global design.





*Citroën DS 19 cabriolet 1961.*

Taggar

[DS19](#)

Inskickad av

[Richard Owen](#)

typ

Serieproduktion bil

Byggd på

Frankrike

motor

Infoga-4

blockera material

Gjutjärn

Ventilstyrning

OHV 2 ventiler / cyl

bränsletillförsel

Weber 2-BBL förgasare

deplacement

1.911 cc/116,6 tum<sup>3</sup>

## MOTORNYTT

borra	78 mm/3,07 tum
stroke	100 mm/3,94 tum
komprimering	7.5:1
kraft	55,9 kW/75 hk @ 4.500 varv/min
Specifik utgång	39,25 hk/l
bhp/vikt	61,73 hk per ton
vridmoment	173,5 Nm/128 ft lbs @ 3.000 varv/min
kropp / ram	Stålkropp med glasfibertak över stålram
drivna hjul	FWD
framdäck	165-400 Michelin
bakdäck	155-400 Michelin
frambromsar	Skivor med Power Assist
bakre bromsar	Skivor med Power Assist
Styrning	Kuggstång med Power Assist
F-upphängning	Hydropneumatisk konstant höjd
R-fjädring	Hydropneumatisk konstant höjd
Vikt	1.215 kg/£ 2.679
hjulbas	3.125 mm/123,0 tum
främre spår	1.500 mm/59,1 tum

## MOTORNYTT

bakre spår	1.300 mm/51,2 tum
längd	4.810 mm/189,4 tum
bredd	1.790 mm/70,5 tum
höjd	1.470 mm/57,9 tum
transmission	4-växlad homokinetisk växellåda
Utväxling	3.24:1, 1.94:1, 1.27:1, 0.85:1
topphastighet	~140 km/h/87,0 mph



*Citroën DS 21 Le Caddy 1966.*



# CITROËN

MOTORNYTT

**SLUT**