



AMC Pacer X 1975

- 1. Ny skrotningspremie i Sverige**
- 2. Sveriges stora center för utveckling av elbilar har öppnat i Göteborg**
- 3. En miljard extra till snabbbladdning i budgeten**
- 4. Livsfarliga krockkuddar i 52 miljoner bilar**
- 5. Hård kritik bland elbilsägare mot norsk kilometerskatt**
- 6. Så lite tjänar Kinas bilarbetare**
- 7. Fejkat motorljud i kommande Lamborghinis är oacceptabelt**
- 8. Motorhaveri i flera av Volvos polisbilar**
- 9. Mini fimpar manuella växellådor**
- 10. Toyota testar bränslecellsteknik i Hilux**
- 11. Kangoo med plats för sju och tusen konfigurationer av sätena**
- 12. Faceliftad Tesla Model 3 för 519 170 kronor**
- 13. Nu börjar nya Renault Clio att säljas**
- 14. BMW Vision Neue Klasse presenterad**
- 15. Premiär för AVATR 12**
- 16. Sova på bilen allt vanligare**
- 17. Flopparna på Auto Shanghai 2023**
- 18. AMC Pacer X sågades i test**

1. Ny skrotningspremie i Sverige – om du köper elbil istället

Publicerat 06/09/2023 av Maths Nilsson

Snart får du betalt för att skrota din gamla bensin- eller diesebil. Men bara om du köper eller leasar en elbil istället. Satsningen kostar 500 miljoner kronor.



Den som skrotar sin bil med förbränningsmotor kommer kunna få en tillfällig premie under 2024 och 2025. För att få skrotningspremien måste bilägaren istället köpa eller leasa en elbil. Satsningen kommer att kosta 250 miljoner per år och presenterades idag av klimatminister Romina Pourmokhtari på en presskonferens. Några ytterligare detaljer om ersättningsnivån har inte getts.

– Sverige ska ha en ambitiös och effektiv klimat- och miljöpolitik. Vi ska fortsätta ligga i framkant och hålla en hög fart i vår klimatomställning. Det paket av åtgärder och satsningar som regeringen nu går fram med gör att Sverige kan arbeta långsiktigt och målmedvetet med klimatomställningen och minska utsläppen, säger klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari.

Regeringen hoppas att skrotningen av äldre bilar ska ta fart.

Regeringen satsar totalt fyra miljarder på klimatet, den största delen går till att betala ut den redan skrotade klimatbonusen, 1,3 miljarder kronor kostar den. Stora resurser tillförs också till att tunga eldrivna och andra miljövänliga lastbilar och arbetsmaskiner ska kunna introduceras på marknaden; 992 miljoner kronor för år 2024, 1493 miljoner kronor för år 2025 och 1493 miljoner kronor för år 2026. Därtill inför regeringen ett tillfälligt marknadsintroduktionsstöd för lätta ellastbilar som uppgår till 450 miljoner kronor år 2024, 550 miljoner kronor år 2025 samt 660 miljoner kronor år 2026. Förslagen bygger på en överenskommelse mellan regeringen och Sverigedemokraterna.



2. Sveriges stora center för utveckling av elbilar har öppnat i Göteborg

Posted by Kristofer Rask september 4 2023

Nu har testanläggningen SEEL invigts i Säve i Göteborg.



Här ska företag, universitet och forskningsinstitut kunna utveckla, forska kring och testa teknik som elmotorer, batterier och fordon.

Det hela är en miljardsatsning backad av staten, företag, Chalmers och Rise. Målet bakom den viktiga anläggningen är att ge Sverige en ledande ställning inom elektrifiering.

– Sverige har en stolt tradition inom fordonssektorn och med SEEL stärker vi landets konkurrenskraft ytterligare. Den testning och forskning som bedrivs här kommer att ha en avgörande plats för övergången till ett elektrifierat transportsystem, sa Ebba Busch, energi- och näringsminister som medverkade under invigningen.

SEEL är Sveriges testbädd för elektromobilitet och ingår i den europeiska satsningen IPCEI Batteries. Där ingår också motsvarande centren med företag från Belgien, Finland, Frankrike, Italien, Polen och Tyskland. Testbädden i Säve är öppen för företag från hela Europa och övriga världen där de kan bedriva sin forskning och utveckling.

– Rise styrka är att samla aktörer för att kraftsamla och driva forskning och utveckling i världsklass. Hos SEEL möts industrin och forskningen för att accelerera omställningen inom elektrifiering och stärka svensk fordonsindustris konkurrenskraft, säger Pia Sandvik, VD RISE.

Seel spelar en särskilt viktig roll för Sveriges inhemska transportsektor vilket inkluderar CEVT, Scania, Volvo Cars och Volvo Group. De är alla aktiva partners i samarbetet och kommer att bedriva utveckling vid totalt tre Seel-anläggningar. Utöver den i Göteborg invigs också en anläggning i Nykvarn och en i Borås under september.



Kristofer Rask



3. En miljard extra till snabbladdning i budgeten

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2023-09-05

Uppdaterad 2023-09-05

Regeringen avsätter extra pengar till utbyggnaden av laddinfrastrukturen i höstens budget.



Energi- och näringsminister Ebba Busch (KD) passade på att presentera en budgetnyhet i samband med invigningen av Scantias nya batterifabrik i Södertälje under tisdagen.

I samband med invigningen av Scantias nya batterifabrik i Södertälje avslöjade energi- och näringsminister Ebba Busch (KD) att regeringen avsätter ytterligare en miljard kronor i höstens budgetproposition till snabbladdning.

Totalt satsas 2,5 miljarder kronor till utbyggnaden av Sveriges laddinfrastruktur.



Magnus Fröderberg



I Scania's batterifabrik görs batteripack till deras elektriska lastbilar. Battericellerna tillverkas av Northvolt i Skellefteå.



4. Livsfarliga krockkuddar i 52 miljoner bilar

Publicerat 06/09/2023 av Maths Nilsson

Defekta krockkuddar kan göra att 52 miljoner bilar från 12 tillverkare måste återkallas.



Livsfarligt metallsplitter kan flyga in i kupén hos bilar från BMW , Ford , Fiat-Chrysler, General Motors, Hyundai , Kia, Maserati , Mercedes-Benz , Porsche , Tesla , Toyota och Volkswagen-gruppen. Två person har dödats av felet och sju har skadats, uppger NHTSA och Reuters.

Amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA larmar om en ny krockkuddeskandal under uppsegling. Det handlar om att 52 miljoner bilar har krockkuddar som kan vara livsfarliga vid en olycka. Kuddarna har en felaktig uppblåsare som gör att metallfragment slungas in i kupén. Sex personer i USA ska ha fått ansiktsskador och en person ska avlidit till följd av defekten. I Kanada respektive Turkiet har en person dödats och en skadats av metallfragment.

NHTSA har redan begärt ett frivilligt återkallande, men bildelstillverkaren ARC vägrade att gå med på det. NHTSA försöker nu tvinga fram en återkallelse genom ett offentligt möte den 5 oktober, uppger **Reuters**. Om återkallelsen går igenom är det en av de största någonsin som drabbat bilindustrin.

När krockkudden blåses upp kan metallsplitter slungas in i kupén.

Felet ska finnas i en uppblåsare för krockkuddar som använts fram till 2018 i bilar från BMW, Ford , Fiat-Chrysler, General Motors, Hyundai, Kia, Maserati, Mercedes-Benz, Porsche, Tesla, Toyota och Volkswagen Group. Felet uppges bero på svetslagg och gör så att metallsplitter kan slungas in i bilen när krockkudden blåses upp.

– Krockkuddar som går sönder när de beordras att utlösas är helt klart defekta, eftersom de både misslyckas med att skydda fordonspassagerare som de borde, och själva utgör en orimlig risk för allvarliga skador eller dödsfall, uppger NHTSA.

Hittills har en person i en Chevrolet dödats, medan åkande i Audi, Kia, Chrysler, Chevrolet har skadats. Det finns två kända fall utanför USA, där åkande i en Volkswagen och en Hyundai skadats av metallfragment från krockkudden.

Uppblåsarna till krockkuddarna är tillverkade av bildelsföretagen ARC och Delphi Automotive. Delphi ägs numera av svenska Autoliv och har tillverkar 11 miljoner uppblåsare på licens. Resterande 41 miljoner enheter är tillverkade av ARC.

Det är inte första gången det blir problem med krockkuddar i bilar. Mer än 30 personer har dödats av farliga kuddar från Takata som sitter i över tiotals miljoner bilar. Krockkuddarna kan explodera och slunga in metallsplitter i bilen. I USA har bilarna återkallats på grund av lagkrav och krockkudden har bytts ut. I Sverige rullar enligt **Vi Bilägare** omkring 150 000 bilar fortfarande med farliga krockkuddar som kan explodera, då biltillverkarna inte är tvingade att åtgärda det livsfarliga felet.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. **[Mer information och kontaktuppgifter.](#)**

5. Hård kritik bland elbilsägare mot norsk kilometerskatt

Publicerad 2023-09-06 kl 14:30

Text Erik Söderholm

Norska elbilsägare kan få en rejäl skattesmäll om en kilometerskatt införs.



Staten kan förlora miljarder i skatteintäkter när antalet elbilar på vägarna ökar. Elbilsägare behöver bara betala några hundralappar i fordonsskatt medan skatten för en ny bensin- eller diesebil kan vara långt över 10 000 kr om året.

Därför har en så kallad **kilometerskatt**, där bilägarna betalar för sin körsträcka, debatterats flitigt de senaste åren.

Även i elbillandet Norge diskuteras just nu en kilometerskatt, och ett nytt förslag innebär att den typen av system skulle kunna införas 2029. Det ska inbringa elva miljarder norska kronor från bilägarna, hävdar **norska skattemyndigheten**.

Enligt förslaget ska det kosta 2,90 norska kronor, motsvarande tre svenska kronor, per mil att köra.

- För en bilägare som kör 1 500 mil per år innebär det en kostnad på 4 500 kr.
- För en bilägare som kör 4 000 mil per år innebär det 12 000 kr.
- Elbilsägare kan även bli av med undantaget från vägtullar i storstadsområden. Det kan i så fall kosta ytterligare tusentals kronor.

Förslaget har väckt starka känslor i landet där åtta av tio nyregistrerade bilar är eldrivna.

– Nu har de fått alla att byta till elbilar. Sedan kommer avgifterna. Om bensinen blir billigare kanske jag går tillbaka, säger bilägaren Karianne Johnsen till **Bergens Tidene**.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare



Nya förslaget om kilometerskatten: Så mycket får du betala



Forskarnas besked: "Kilometerskatten får inte bli för dyr"



Här möts kilometerskatt av svidande kritik: "Sämst i världen"

6. Offer för priskriget – så lite tjänar Kinas bilarbetare

Publicerat 06/09/2023 av Maths Nilsson

Här är offren för det tuffa priskriget på bilar i Kina. Bilarbetare har fått sänka sin lön kraftigt och kan idag tjäna få lite som 6 000 kronor i månadslön. – Vissa fabriker tröttar ut dig och är villiga att betala dig mer. Vissa fabriker tröttar ut dig, men är snåla. Vissa fabriker tröttar inte ut dig, utan svälter dig eftersom lönerna är för låga, berättar bilarbetaren Liu för Reuters.



En Volkswagen ID.4 byggd i Kina säljs för mindre än halva priset jämfört med i Sverige.

Konkurrensen på den kinesiska bilmärknaden har blivit stenhård. Fallande efterfrågan i kombination med priskriget som Tesla startade i oktober förra året har lett till mycket tuffa förhållanden. Idag kostar många elbilar mindre än hälften i Kina jämfört med i Europa. En Volkswagen ID.4 som i Sverige kostar 584.000 kronor ligger i Kina på 262 000 kronor.

Nu kommer rapporter om att det är bilarbetarna i Kina som får betala det högsta priset för priskriget och den stenhårda konkurrensen. **Reuters har gjort en stor granskning** av förhållandena i branschen och intervjuer 10 chefer och sju fabriksarbetare i bilbranschen. Dessutom har de granskat lönerna i jobbbannonser från 30 olika bilföretag.

En Volkswagen ID.4 byggd i Kina säljs för mindre än halva priset jämfört med i Sverige. Foto: Volkswagen Press

Bilarbetaren Mike Chen, 32, hos SAIC-Volkswagen uppger att hans lön idag är drygt en tredjedel av den lön han fick 2016 när han anställdes. Dessutom har fabriken övergått till att bygga bilar på natten för att spara in energikostnader på luftkonditionering.

– SAIC-VW brukade vara den bästa arbetsgivaren och jag kände mig hedrad att arbeta här. Nu känner jag mig bara arg och ledsen, berättar Mike Chen för Reuters.



BYD Atto 3 var Sveriges mest nyregistrerade elbil i juli. Nu avslöjas det att bilarbetare hos BYD kan tjäna så lite som 7500 kronor i månaden.

Enligt Reuters granskning är överkapaciteten i Kinas bilindustri enorm. Endast 54 procent av fabrikernas kapacitet på 43 miljoner bilar utnyttjas. Följden har blivit stora lönesänkningar för bilarbetare, trots att det är olagligt att sänka löner i Kina.

BYD, som var Sveriges mest registrerade elbil i juli, annonserade i juli ut en tjänst på sin fabrik med en grundlönen på 2 360 yuan och en beräknad månadslön på 5 000-7 000 yuan. Det motsvarar 7500-10700 kronor. Enligt Reuters granskning ligger bilarbetarnas genomsnittliga timlön på mellan 14 och 31 yuan, motsvarande 21 till 47 kronor. En bilarbetare hos Changan Automobiles berättar att han tjänade endast 4000 yuan, 6000 kronor både i maj och juni. Genomsnittslönen i Kina i juni var 17 200 kronor.

Europeiska bilbyggare har i jämförelse med de kinesiska betydligt bättre villkor. En bilarbetare i Tyskland har ofta en månadslön på mellan 30 000 och 60 000 kronor med olika tillägg. Hos Volvo Cars kan en montör idag tjäna drygt 44 000 kronor i månaden med olika tillägg, **enligt IF Metall**.

BYD Atto 3 var Sveriges mest nyregistrerade elbil i juli. Nu avslöjas det att bilarbetare hos BYD kan tjäna så lite som 7500 kronor i månaden.



Maths Nilsson

Feber

7. Fejkat motorljud i kommande Lamborghini är oacceptabelt

Av Bobby Green

2023-09-05 KL 12:00

Kommer inte att hända.



FILM: <https://youtu.be/go6kxyKSDZ0>

En Lamborghini ska låta fränt, så är det bara. Men hur blir det när de nu också tvingas mot elektrifiering? En helt eldriven bil låter ju som en symaskin och det är ju inte direkt världens härligaste ljud. Då kan man ju smacka dit ett par högtalare som fejkar motorljud istället? Helt oacceptabelt dock enligt Lamborghinis CTO Rouven Mohr. Det kommer inte på fråga att framtida Lamborghinis kommer ge ifrån sig fejkade motorljud - äkta vara ska det vara. Istället ska man se till att ljudet är så autentiskt det bara kan bli, men exakt hur detta ska gå till är man dock inte klara med än. Just nu tittar man på att förstärka ljudet elmotorerna ger från sig, men hur det kommer låta återstår att se. Det hela är mest för att man ska känna sig som ett med bilen, och att det faktiskt är den som låter när man trycker på gaspedalen och inte ett förinspelat kassetband som drar igång.

En sak är ju dock säker - det kommer ju aldrig gå att få en elbil att låta lika bra som en vrålande V12:a på höga varv.

[thedrive.com](https://www.thedrive.com)



Bobby Green



FILM: <https://youtu.be/yqRz bj5hNWY>



Så här låter Porsche Taycans fejkade motorljud
Bra eller anus?



Porsche investerar i företag som gör fejkat motorljud
Så att man får till det där unika Porsche-ljudet



Det här kommer bli Lamborghinis fjärde modell
En närmare titt på eldrivna Lanzador

8. Motorhaveri i flera av Volvos polisbilar

Publicerad 2023-09-05 kl 6:30 Text Erik Söderholm

Motorerna i flera polisbilar från Volvo klarar inte bilarnas högre vikt. Topplockspackningen måste nu bytas ut på verkstad.



V90 är en av Volvomodellerna där topplockspackningen kan behöva bytas.

Motorerna i flera polisbilar från Volvo klarar inte bilarnas höga vikt, och måste därför tas in på verkstad. Det bekräftar Polismyndigheten och Volvo Cars för Vi Bilägare.

Mer exakt handlar det om Volvo XC90, V90, V90 Cross Country och XC60 i polisutförande och av modellår 2020–2022.

”Topplockspackningen byts för att bättre klara de påfrestningar polisbilars högre vikt utgör”, uppger Magnus Holst på Volvo Cars pr- och kommunikationsavdelning.

Exakt hur många bilar som omfattas är oklart.

– Det har handlat om några fall hos oss som har behövt bytas ut, säger Malin Sahlström, pressekreterare på polisens nationella medicenter.

Att anpassa bilmodeller för polistjänstgöring är inte helt enkelt. Dels körs bilarna på ett helt annorlunda sätt än vanliga bilar och dels är polisbilarna betydligt tyngre vilket ställer högre krav på komponenterna.

I England har BMW:s polisbilar ofta **råkat ut för motorhaveri** efter att bilarna först stått på tomgång länge och sedan körs på full gas.



Erik Söderholm



Första bilderna: Här är polisens nya vapen mot fartsyndarna



Nu rullar fler nya polisbilar ut på vägarna



Klart: Polisen kör Volvosuv – och V90 med prestandamotor



Polisens nya vapen för att fånga fartsyndare i trafiken



9. Mini fimpar manuella växellådor

Uppdaterad: 06 sep. 2023 Publicerad: 06 sep. 2023

Mini har lanserat nästa generation av sin klassiska halvkombi Cooper. Detta signalerar en nystart för modellen, men även slutet för den manuella växellådan hos märket.



Mini har avslöjat att de slutar med manuella växellådor.

Mini kommer alltså inte att erbjuda ett manuellt växellådsalternativ i någon av sina framtida modeller.

Beskedet kommer från märkets vd **Stefanie Wurst**, i en [intervju med Top Gear](#).

Bensin- och eldrift

Den nya generationen av Mini Cooper lanserades i slutet av förra veckan på mobilitetsmässan IAA i München.

Modellen är byggd på en ny plattform och har än så länge bara visats upp i eldriven skepnad.

Framöver kommer även en bensindriven modell att visas upp.

I samma veva lanserades även en ny generation av Mini Countryman, som också kommer att erbjudas med både bensindrivna och elektriska drivlinor.

Specialmodell sist ut

Tidigare i år lanserades den manuellt växlade specialmodellen JCW 1 To 6 Edition, baserad på utgående Cooper, och denna blir alltså den sista manuellt växlade Minin.

Produktionen är begränsad till bara 999 exemplar, som en hyllning till den tävlingsbil som man körde i årets upplaga av Nürburgring 24-timmars.



Specialmodellen JCW 1 To 6 Edition blir den sista manuellt växlade Minin.

Fortsätter med motorsport

Att de manuella växellådorna nu överges betyder emellertid inte att man överger racing helt och hållet.

Tvärtom säger sig Wurst vara övertygad om att Mini bör fortsätta med motorsport. "Prestanda hjälper fortfarande till att sälja bilar", förklarar han.

Inte lätt välja serie

Vilka racingserier Mini kan tänkas tävla i framöver har dock inte framkommit.

Wurst förklarar att valet av serie är svårt, eftersom långt ifrån alla elbils-baserade tävlingsserier har varit framgångsrika.

I dagsläget finns det dock redan en Mini-baserad tävlingsserie i Storbritannien kallad Mini Challenge UK.

Så länge denna serie lever kvar lär märket således ha en arena att tävla på.

Läs även:

[Mini blickar tillbaka: Släpper två nya elbilar](#)



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Motorjournalist. Redaktör på Högsta Växeln.

10. Toyota testar bränslecellsteknik i Hilux

Publicerad av Felix Björklund 5 sep 2023 kl 17.02 Uppdaterad 5 sep 2023 kl 17.08

När Toyota presenterar en ny vätgasdriven prototyp handlar det om pick up-modellen Hilux. Nu ska pilotprogrammet bena ut om projektet är affärsmässigt hållbart.



Toyota Hilux vätgas

I över tio år har Toyota sålt bilar med bränsleceller. Japan har investerat hårt i vätgassamhället som en bärande del i sin plan att bli utsläppsfria – och biltillverkaren har tragglat på med att försöka göra fordonsalternativ till detta samhälle.

När Mirai lanserades var det tekniskt sett intressant, men mer som ett rullande experiment än som en kommersiellt gångbar produkt.

När generation två kom hade förmågan skärpts enormt och när Ny Teknik pratade med Yoshizaku, Tanaka, chefsingenjör på Toyota med ansvar för utvecklingen av modellen beskrev han den nya bilen som **"en helt annan skapelse"**.

Och nu kommer då ytterligare en bränslecellsskapelse från Toyota. Denna gång har man i stället för i en personbil satsat på en drivlina i pick up-modellen Hilux. Projektet genomförs i England där Toyota tillsammans med Ricardo, Thatcha Research, D2H och European Thermodynamics ska se om man det bär sig hela vägen till kommersialisering.

Drivlinan utgår från samma delar som dem Toyota har i sin Mirai. Exakta prestandaasffror för Hiluxen går Toyota inte ut med, men i Mirai handlar det om 134 kW elmotor som matas av en bränslecell på 128 kW och ett litiumbatteri som täcker upp med 31,5 kW och 1,2 kWh.



Vätgastankarna är tre til antalet, om de är samma 5,6 kg som i personbilen framgår inte, dock är den förväntade räckvidden i bilen 600 km och det ska ta fyra till fem minuter att tanka fullt.

Totalt sett ska tio prototypfordon byggas och sedan ska de testas rigoröst för alla upp-tänkliga scenarier en Hilux-ägare kan tänkas hamna i. Det återstår att se när Toyota är redo att ge besked om en fortsättning.

Utöver Toyota arbetar även Hyundai och BMW med utvecklingen av vätgasdrivna bränsle-cellsbilar. Den senare har en modell som **Ny Teknik provkörde i våras** och som tillverka-ren säger **ska massproduceras 2025**.



11. Kangoo med plats för sju och tusen konfigurationer av sätena

Publicerad 2023-09-06

Under mässan IAA presenterade Renault en nyhet för alla på jakt efter en elbil med plats för fler än fem.



Renault Kangoo kommer nu i en förlängd version som då får namnet Grand Kango E-Tech Electric. Bakom det långa namnet döljer sig en bil med plats för upp till sju personer – eller en massa last. Används alla säten rymmer bagaget ändå 500 liter.

Trots att den nya längden är själva grejen nämner Renault inte bilens yttermått. Vi får i alla fall veta att skjutdörrarna har förlängts med 18 centimeter till att nu vara 83 centimeter långa. Med det ska det bli enklare att ta sig in även till den tredje raden. På den sista raden finns enligt Renault klassens bästa knäradie på 16,4 centimeter.

Insidan är flexibel med stolar som kan fällas, skjutas fram och tillbaka eller tas ut helt för ett enormt lastrymme på 3.750 liter. Inte mindre än 1.024 olika konfigurationer, lovar Renault. Utöver det finns det förvaring på totalt 58 liter i olika fack på insidan.

Drivlina och batteri känns igen från den mindre versionen av Kangoo E-Tech Electric. Det betyder drivning på framhjulen, 122 hästkrafter och ett vridmoment på 245 Nm. Batteriet har en kapacitet på 45 kWh, som här ger en WLTP-räckvidd på 26,5 mil. Det är två mil kortare än hos den mindre versionen. För att maximera räckvidden finns också ett eco-läge där effekten stryps till 76 hästkrafter.

Batteriet går att snabbladda med 80 kW vilket gör det möjligt att ladda 8 mils räckvidd på tio minuter. Ombordladdaren är på 22 kW och med AC-laddning fylls batteriet från 15 till 80 procent på 2 timmar och 40 minuter.



Grand Kangoo E-Tech Electric kommer i tre utföranden, exakt vilka och hur de skiljer sig på den svenska marknaden är ännu oklart. I standardutförande ingår i alla fall bland annat backkamera, och uppkopplade tjänster som schemalagd batteriladdning och förvärmning eller nedkyllning av kupén.

Leveranser är planerade att dra i gång i början av nästa år, men några svenska priser har ännu inte meddelats.



Carl Undéhn



12. Faceliftad Tesla Model 3 för 519 170 kronor

Av redaktören bytbil 2023-09-05

Text Morten B. Bek

Tesla tar återigen upp kampen med konkurrenterna. Omfattande facelift av Model 3 innebär skarpare design, mer utrustning, längre räckvidd upp till 678 km – och fortfarande mycket låga priser.



I vissa fall står **Tesla Model 3** i skuggan av Model Y. Den amerikanska kombimodellen introducerades 2019 och har sedan dess tillverkats i mer än 2 miljoner exemplar, nu tar faceliften design, teknik och utrustning till nya höjder.

Redan i slutet av oktober kommer de första kunderna i Sverige att kunna köra den uppgraderade Model 3, startpriset är 519 170 kronor, och nu ingår längre räckvidd och mer utrustning.

Räckvidden är nu upp till 678 kilometer med 18" hjul

Det är lätt att känna igen den uppräschade **Model 3** från den gamla. Strålkastarna är små och skarpa, bakljusen har fått en ny design med en boomerangform.

På insidan har **Tesla** förbättrat interiören med en 8"-skärm för baksätesspassagerarna (som kan visa YouTube och mer) och förbättringar av infotainmentsystemet med en 15,4"-pekskärm. Ventilade framsäten är nu standard, liksom uppvärmda baksäten, ett soltak i glas, ytterligare brusreducerande fönster, trådlös laddning för två smartphones, en ratt med integrerade knappar för blinkers, ljus och torkare, ett ljudsystem med 17 högtalare i Long Range och 9 högtalare i Standard Range.

Model 3 Long Range AWD med fyrhjulsdraft är uppgraderad till en räckvidd på upp till 678 kilometer med 18" standardhjul och 629 kilometer med 19" hjul. Den kan laddas med upp till 250 kW.



Basmodellen **Model 3** Standard Range RWD har också fått en rejäl ökning av räckvidden och kör nu upp till 554 kilometer på en laddning med 18"-hjul (513 kilometer med 19"-hjul) och kan laddas med upp till 170 kW.

Standard Range-utgåvan kan beställas till ett pris av 519 170 kronor. De nya lackerna Ultra Red och Stealth Grey kostar 23.000 kronor extra.

Long Range-versionen ökar, liksom basmodellen. Priset är nu 609 170 kronor, och priserna för tillvalsutrustning i Standard Range gäller även för Long Range-versionen.



Relaterade artiklar:



Bytbils bilspion: Volkswagen Golf 8 facelift



Attacken mot Tesla – i svindyr Super Bowl-reklam



Sätt guldkant på tillvaron med specialversion av Tesla Model S



Tesla uppdaterar Model S och Model X

Feber

13. Nu börjar nya Renault Clio att säljas

Av Bobby Green

2023-09-06 kl 16:20

Kostar från 233 900 kronor



I våras rullade Renault ut helt nya Clio och nu är det dags för försäljningen av den att dra igång här i Sverige. Priset är från 233.900 kronor och för den slanten får man istället Clio TCe 90. Denna går även att privatleasa för 2890 kronor i månaden. Bilen erbjuds även som hybrid och då heter den istället Clio E-tech Fullhybrid 145, kostar från 288.900 kronor och går att leasa för 3590 kronor per månad. Notera att det inte handlar om någon laddhybrid som du kan tanka med sladd, utan en sån där vanlig hybrid. Under skalet på denna finns två elmotorer som samsas med en bensinfyra på 1,6 liter. Den sammanlagda effekten anges till 145 hästar och elmotorerna jobbar alltid när bilen startas, och ska kunna driva bilen upp till 80 procent av tiden vid stadskörning.

På bilderna ser vi Esprit Alpine-versionen (333.900 kronor) som får lite fräsigare färg, annan grill, full LED-frontljus, 17-tumsfälgar, vinge på bakluckan och en sportigare interiör med skålade stolar. Bilen går att beställa nu.



FILM: <https://youtu.be/CqplqSoaQq0>.



Bobby Green



**Det här är uppdaterade Renault Clio
Ärtig!**



**Det här är nya Mitsubishi Colt
En Renault Clio i andra kläder**



**Renault, Nissan och Mitsubishi pratar om framtiden
Kommer samarbeta på flera olika plan**

Teknikens Värld

14. BMW Vision Neue Klasse presenterad

Publicerad 04 sep 2023 kl 10:22 Uppdaterad 04 sep 2023 kl 15:00

BMW visar sin nya 5-serie och elbilen i5 på bilsalongen i München, men modellen som brukar vara en världsnyhet hamnar den här gången i skuggan. För vid sidan om står Vision Neue Klasse – bilen som ska förändra BMW i grunden.



Flera tillverkare presenterar de kommande åren en ny generation elbilar. De har det gemensamt att bilens plattform utvecklats för eldrift och ett stort batteri i grunden, utan kompromisser.

BMW visar sin nya elbilsplattform på bilsalongen i München. Plattformen kallas Neue Klasse och enligt BMW är det här ett så stort steg i utvecklingen att de i praktiken hoppat över en hel generation bilar.

Och onekligen ser Neue Klasse ny ut jämfört med **den nya 5-serie** som står bredvid under den speciella vip-visning som BMW arrangerade dagarna före salongen.

När biltillverkare visar konceptbilar är det alltid en fråga om hur mycket som verkligen kommer i produktion. Men flera av BMW:s designers och projektledare försäkrar att det här är väldigt nära formen på en ny **3-serie Sedan**. Lång hjulbas, korta överhäng och stora hjul är mer eller mindre standard på nya elbilar men BMW visar också några nyheter.

Grillen är nedtonad och betydligt mindre än vi vant oss vid. Huven är nedsänkt fram och BMW-ansiktet förstärks av LED-belysningen. Grillen tänds upp och kan användas för att välkomna oss, visa laddstatus eller blinka för att varna.

BMW-märket är inmålat och stämplat i huv och bagagelucka för att minska på antalet delar. Enligt BMW kommer belysning att ersätta krom för att visa konturer och linjer i framtiden, både på utsidan och på insidan.



Insidan

Under skalet lovat BMW 25 procent förbättrad prestanda i batteri och drivlina jämfört med tidigare, och det gäller både räckvidd, laddning och effekt. Men den stora förändringen sker på insidan där BMW byggt en helt ny förarmiljö med fyra komponenter.

1. Nedre delen av vindrutan är förvandlad till en enda stor bildskärm som är synlig för alla passagerare. Till den platsen kan du dra och släppa de appar och den information du vill ha synlig där. BMW vill använda vindrutan för att presentera information för de vill att föraren ska hålla händerna på ratten och blicken på vägen så mycket som möjligt.
2. En stor bildskärm i mittkonsolen är hjärtat i nya iDrive. Skärmen delas in i tre delar där du har information till vänster, karta och navigering till höger och klimatanläggningen i en linjal undertill.
3. En helt ny ratt har utvecklats med osynliga knappar som du använder för att styra bildskärmen i mittkonsolen.
4. Ovanför informationsraden i vindrutans underkant projiceras en stor tredimensionell head up-display.
5. Hela inredningen kläs i mjuka material för att du som förare och passagerare ska känna dig riktigt hemma.

Inredningen är verkligen något annat än vi sett tidigare och om tyska tillverkare av premium- och lyxbilar fått kritik för att de inte vågat tänka nytt och djärvt så är Neue Klasse ett bevis på motsatsen.

Om två år

2025 ska den första modellen som byggs på Neue Klasse-konceptet presenteras och det blir troligen en mellanstor suv. Totalt ska BMW sedan rulla ut ytterligare fem bilar på 24 månader. Den första produktionen sker i den nyrestaurerade fabriken i ungerska Debrecen. BMW ska sedan följa efter med produktion hemma i München samt i sina fabriker i Shenyang i Kina och San Luis Potosi i Mexiko från och med 2026.

Med de nya fabrikerna lovar BMW att den här generationen elbilar är 50 procent snällare mot klimatet än dagens motsvarande bilar. De nya materialen ska återvinnas till stor del och BMW siktar på att kunna bygga den helt återvinningsbara bilen i framtiden.

Superdatorer

Nyligen fick BMW tillstånd att låta sina bilar vara självkörande i hastigheter upp till 130 km/h i Tyskland. Enligt BMW beror det på att de kan bevisa en säker uppkoppling för alla bilar och att de under årens lopp samlat på sig data från 20 miljoner rullande BMW-bilar i en molntjänst. Totalt finns det fem miljoner BMW-bilar ute på vägarna som kan uppdateras över internet.

Och Neue Klasse är inte bara en studie i design. Under skalet finns fyra nyutvecklade superdatorer som har 20 gånger så stor kapacitet som de datorer som BMW använder i dagens bilar. De nya datorerna och det nya operativsystem som BMW byggt kommer också att delas med Mini och Rolls-Royce. Kraftfullare datorer betyder också att BMW byggt om hela kabeldragningen i Neue Klasse-bilarna vilket sparat både vikt och energiförluster.

BMW:s vd Oliver Zipse poängterade att Neue Klasse-projektet är BMW:s största investering i ett nytt modellprogram hittills. Men Zipse lovade också Neue Klasse ska vara ”mer BMW än någonsin”.



Jan-Erik Berggren



[BMW Vision Neue Klasse](#)
[GALLERIER](#)



15. Premiär för AVATR 12: "Sverige prioriterad marknad"

Publicerad 2023-09-05

En världspremiär under mässan IAA var den nya sedanmodellen AVATR 12. Namnet känns kanske inte igen av alla läsare.



AVATR är ett samarbete mellan världens största batteritillverkare CATL och bilmärket Changan. Hemma i Kina säljs redan crossoversuven AVATR 11 som nu får sällskap av en fem meter lång och lyxig sedan.

Den erbjuds både med bakhjulsdrift och 313 hästkrafter eller som fyrhjulsdriven med 578 hästkrafter. Batteriet använder cell-to-pack-teknik från CATL för ökad kapacitet och är på 94,5 kWh. Det ger bilen en räckvidd på upp till 70 mil, enligt den kinesiska körcykeln.

Att världspremiären skedde i München är ingen slump.

– Vi kommer till Europa 2024 och tanken är att lansera både AVATR 11 och 12. Sverige är en av våra prioriterade marknader, säger Bruno Ciccarini som är PR-manager för Europa.

AVATR 12 kommer med 29 sensorer i karossen, varav tre Lidar-radar, som med teknik från Huawei ska ge bilen avancerade självkörande funktioner. Karossens design i övrigt tycks följa ett mönster som vi idag känner igen från kinesiska lyxsedaner. Om du ser likheter med NIO är det ingen slump. Märket grundades 2018 som ett samarbete mellan Changan och just NIO, som sedan drog sig ur.

Mest framträdande är ändå att AVATR 12 precis som kommande Polestar 4 saknar bakruta. Bakom det beslutet står Nicolas Guille som designat exteriören hos AVATR designstudio, som även den finns i München.



Ingen bakruta hos AVATR 12.

– För det första gjorde vi det bättre än Polestar 4 där du ser att bakrutan saknas. Det är inte en fördel för det ger en tung känsla bak. Dessutom kom vi på idén före dem, säger Nicolas Guille.

Redan med AVATR 11 ville de slopa bakrutan men kunde inte på grund av rådande regler då. Så idén fick skjutas upp till modellen AVATR 12.

– Det ger mer plats i bagaget och bättre öppning där. Men framför allt förbättrar det upplevelsen på insidan och skapar en känsla som vi annars känner från ultralyxiga märken som Rolls Royce. Isoleringen är mycket bra, det är en tyst och en dimmad atmosfär, säger han.

Tyvärr meddelade en inte allt för glad medarbetare att vi inte fick sätta oss i bilen. Med ett axelavstånd på strax över tre meter borde det vara gott om plats. Förarplatsen såg däremot ganska tajt ut på grund av en enormt bred mittkonsol. Bakom den rektangulära raten finns ingen skärm med förarinformation. I stället finns det en smal skärm som sträcker sig under hela vindrutan.

I Kina har AVATR 12 fått ett pris från omräknat 530.000 kronor. När och om en lanseringen i Sverige är aktulle är ännu oklart.



Carl Undéhn

Teknikens Värld

16. Sova på bilen allt vanligare – så här enkelt är det

Publicerad: 06 sep 2023, kl 14:54

Tunga elbilar och laddhybrider betyder att det blir svårare att dra husvagnar och släp. Lösningen för många som vill ut och campa har blivit ett taktält. Vi provade en Mini Countryman med huset på taket.



Ta med huset på taket på bilen. Uppfällt och redo att flytta in.

Att sova i bilen eller till och med på bilen har blivit allt vanligare. Elbilar och laddhybrider är i sig tunga och får ofta inte dra stora och tunga husvagnar. Kör du elbil påverkas också räckvidden rejält om du hänger på en husvagn eller ett släp efter bilen.

Lösningen kan då vara att sova i elbilen. Tidigare i sommar testade vi att [sova i en Ioniq 5](#). Fördelen med att sova i en elbil är att du kan få värme från bilens klimatanläggning under hela natten och därmed ett skönt klimat.

Taktält är ett annat alternativ. Vi försåg en Mini Countryman med ett taktält från Mini och satte igång att testa.

Till att börja med blir bilen rejält mycket högre. En [Countryman](#) mäter cirka 1,60 meter på höjden men med ett taktält kryper vi nära vårt garage maximala 2,20. En anledning är att takracket är högt och två decimeter luft mellan takboxen och taket känns onödigt mycket.

Tältet rymms i en vanlig takbox och fälls enkelt upp efter att ha lossat de tre fästena, två fram och ett bak. De fjädrande armarna lyfter smidigt upp tältet som i nedfällt läge rymmer både steg och mina sängkläder. Det rymms också en mjuk och skön madrass så det är inget du behöver köpa till.



Mini Countryman blir klart högre med takboxen så se upp med takhöjden i parkeringsgarage.

Det går förstås inte att få samma klimat som i en elbil men att jag kommer upp från markfukten och har bilen under mig betyder i alla fall att jag slipper en del av obehaget från att sova i ett marktält.

Takvikt och totalvikt

Det finns stora öppningar åt båda hållen och myggnät. I taket på tältet finns också ett litet nät så att jag kan lägga undan mina kläder.

Jämfört med att sova i bilen har taktältet den fördelen att jag slipper ha sängkläderna som packning i bilen när jag är ute och kör.

Nackdelen är högre bränsleförbrukning. En stor **takbox kan öka förbrukningen** med så mycket som 20 procent lite beroende på utformning och design på räcke och box.

Maximal takvikt på de flesta bilar är mellan 75 och 100 kg. Det gäller då vikten som får finnas på taket när du kör. Tänk på att den maxvikten gäller totalt för takeräcke, box och tält.

Hur mycket vikt bilens konstruktion klarar syns på bilens totalvikt och maxlast. De personer som åkt i bilen kan placeras på taket förutsatt att vikten fördelas jämnt över takeräckets ben. Vill du fördela lastvikten bättre kan du montera taktältet på tre eller fyra räcken med så långt emellan räckena som möjligt.

Det går så klart också att komplettera ditt taktält med ett förtält bakåt och åt sidan så att du kan ha en helt väderskyddad miljö ovanpå och runt bilen.

Priset då? Från strax under 15 000 kronor till trakterna mellan 25 000 och 30 000 kronor. I vissa fall betydligt mer än så.



Dags att åka vidare – dra bara ner tältet.



Jan-Erik Berggren



Så förvandlar du din elbil till mysig campingstuga



17. Film: Flopparna på Auto Shanghai 2023

Publicerad av magnus 2023-09-05

Uppdaterad: 2023-09-05

På Shanghais bilsalong gör tillverkarna vad de kan för att locka publik. Alrik stöter på både det ena och det andra i negativ bemärkelse – men vilka är värst?



Chefredaktör Alrik Söderlind väljer ut flopparna på bilsalongen i Shanghai. Vilka väljer han?

FILM: <https://youtu.be/IWNKrAyF9eY>

Vilka bilar väcker minst habegär på Auto Shanghai 2023? Många av de så kallade "västerländska bilföretagen" har svårt att hänga med i teknikutvecklingen vilket syns i flera montrar där det knappt finns några besökare.

För att svara på frågan går Alrik över 20 000 steg runt på de olika mässgolven och hittar allt från en tillverkare som fortfarande försöker dra till sig blickar med kvinnliga modeller, en tillverkare som har svårt med identiteten, en som inte får fram sina bilar i tid, några "mellandyra" varumärken som tappar marknadsandelar och, det mest blingiga han möjligtvis någonsin har sett... Från ett anrikt och fint prestigebilsmärke, dessutom. **Följ med!**

Alriks favoriter på mässan ser ni här: <https://youtu.be/jF5QMLLWfbU>

Vi Bilägare

18. AMC Pacer X sågades i test – ”smarta småbilen” drog två liter milen

Publicerad 2023-01-01 kl 5:50.

Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Det blev knappast någon succé när AMC Pacer X lanserades i Sverige och testades av Vi Bilägare.



Den som följde Vi Bilägare under 1970-talet visste att tidningens test-ansvarige Jan Ullén sällan uttryckte förtjusning över USA-bilar. Bjäfs, övervikt och för mycket krom, skrev Ullén ofta.

Men så kom AMC med sin märkliga och i USA hyllade Pacer X, ”den breda småbilen”, och nu skulle det väl bli ändring på aversionerna?

Nja, det började inget vidare i testet i nummer 12 1975: ”Att bedöma den här bilen efter vanliga normer är utsiktslöst. Som transportmedel är den närmast jämförbar med en Renault 5 eller Fiat 127 – men den kostar 40 000 och den drar minst dubbelt så mycket bensin.”

Ullén hade ”aldrig blivit så uttittad i någon bil som i Pacer. Den ser ut som en ostkupa på hjul. När jag läste förhandsinformationen lät det som om här äntligen kom en vettigt konstruerad amerikansk bil. Kort men bred och hög. Det borde ge fina utrymmen utan åbakighet i trafiken. Tyvärr visar sig verkligheten något helt annat. Av den nära två meter breda bilen återstår 114 cm (!) effektiv baksätes- och bagagerumsbredd. I Renault 5 är samma mått 128 cm.”



Extra lång högerdörr

Ullén berömde ändå sittkomforten fram (högerdörren var ju dessutom extra lång på Pacer) och automatlådans tre växlar föll omärkligt på plats.

Motorn, en uråldrig rak sexa på 4,2 liter ("dubbelt så stor som Volvos") gav måttliga 95 hk och gjorde Pacer X duktigt sävlig: 0–100 tog 19,5 sekunder ...

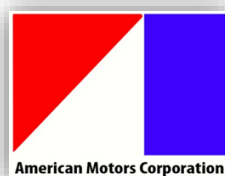
"Motorn är inte bara skäligen kraftlös, den är också synnerligen ineffektiv. Totalförbrukningen under testet blev närmare två liter per mil."

Fjädring bättre än i Rolls

Fjädringen var i alla fall av toppklass, "inte ens Rolls-Royce har lyckats dämpa små ojämnheter i vägen lika bra". Tro det. På dåligt underlag "är dock Pacer direkt obekvämt att åka i", en skiftande upplevelse alltså.

"Bedömd efter vanliga kriterier gör Pacer en slät figur. Den är trång i baksätet, den har ytterst litet bagagerum, den har måttliga prestanda och den är dyr i inköp och drift. Men den är också amerikanskt lättkörd, tystgående och bekväm, robust uppbyggd – underredet verkar mer lastbil än personbil".

Omkring 200 bilar såldes nya i Sverige, nästan alla med bokstäverna HZ först på registreringsskyltarna. Hela laddningen gick inte åt i ett nafs, ännu 1977 fanns osålda exemplar och efter en prissänkning till först 33 000 kronor levererades de allra sista fabriksnya för sensationella 19 900 kronor. Då om inte förr var Pacer ett fynd.



Calle Carlquist

Björn Svallner

trådbus

□ □ Näckareden har blivit en av de mest populära framfarna i Stockholm. När man ska köra i den trådbuss som kört i den västra delen av staden, är det på det här sättet som man får en bra upplevelse. Men, som man ser på bilden, är den inte så modern som den tidigare var. Man väljer att byta prototypen, så man får en Volvo 1200. Det är en elmotor på 1000 watt. Den är en av de mest moderna som byggts in den gamla motorn. Den är reglerad i den gamla motorn, men den är modifierad i den gamla motorn. Den är modifierad i den gamla motorn. Den är modifierad i den gamla motorn.

test AMC Pacer X



Förvuxen småbil

er en sänkning av bilen...
ngen på upp till 10...
en en lågtröskel...
er bränsle per mil...
- 15 000 mil om året...
t en inbopning...
ter bränsle varje...

här är årets märkligaste bil. "Jag har blivit så uttittad i någon bil", skriver Ullén. Det blir folksamling var man parkerar den. Men Blixt Gordon-formingen motsvaras inte av den makliga accelerationen och det skrala baksätet. Som transportbil är Pacer inte än en förvuxen småbil.

□ □ Att bedöma den här bilen efter vanliga normer är utskott. Som transportmedel är den närmast jämförbar med en Renault 5 eller Fiat 127 - men den kostar 40 000 och den drar minst dubbelt så mycket bensin. Om det låter som en dålig affär, kan ni lika gärna sluta läsa här. Om ni däremot bör till den som till varje pris vill ha något som är absolut annorlunda och som väcker uppseende på vägen, så är 40 000 väl avvägda pengar. Jag har aldrig blivit så uttittad i någon bil som i Pacer. Den ser ut ungefär som en ostkupa på hjul. Eller som en sån där rymdbil som Blixt Gordon brukade åka omkring i. Den är oproportionerligt bred i förhållande till sin rätt måttliga längd och glasytan är rekordstora.

Dåligt platsutnyttjande

När jag läste förhandsinformationen om Pacer, lät det som om här istället kom en vettigt konstruerad amerikansk bil. Kort men bred och hög. Det borde ge fina utrymmen utan åskåpighet i trafiken. Stora glasor för fin sikt, kombibakdel och som extra finess en högerdörr som är bredare än vänsterdörren (för att göra det lätt för passagerarna att komma in där bak). Tyvärr visar verkligheten något helt annat. Av den nära två meter breda bilen återstår 114 cm (1) effektivt baksätes- och bagagerumsbredd. I Renault 5 är samma mått 128 cm. Det är hjullansen, avpassade för 20 cm superbredda däck, som tar

bort det mesta av bredden. För att få plats med reservhjulet har dessutom bagagerumsgolvet lagts så högt ut den effektiva höjden (till baksätets ryggstöd) bara blivit 3 cm. Vi fick in 115 liter pappådor. Det är bara Fiat 126 och Honda kobjan som vi mått upp sämre ut rymme!

Stora fönster, stora dörrar

De stora glasytorna ser imponerande ut - och man har verkligen bra sikt på det hela taget - men tyvärr har man gjort fiasset



Aerodynamic "low-drag" design saves fuel and cuts noise

Picture window visibility with fast-sloping hood and 5,615 sq. in. total glass area

Fast, precise rack and pinion steering

Thrifty 6-cylinder engine with 7 main bearings and electronic ignition

Roll bar-type center pillars—strength without sacrificing visibility

High-level, high volume flow-through ventilation

Big liftgate for easy cargo access

Choice of transmission: 3-speed Synchromesh, overdrive or automatic

Choice of bench seat, individual reclining seats, or high-back bucket seats

Husky drum brakes (front disc brakes, optional)

Free-standing bumpers for maximum protection front and rear

Solid 100-inch wheelbase

Big 22-gallon fuel tank for long cruising range

Wide stance track—61.2" front, 60.2" rear for extra stability and handling ease

14" wheels and tires for smooth ride and long life

Pacer D/L in optional 2-tone (G8 Pastel Blue/G9 Medium Blue)



Roger Warolin