



Nissan R390 GT1 Street

- 1. Volkswagens batteribolag del av jättesatsning i Polen**
- 2. Södertälje inför dubbdäcksförbud trots hård kritik**
- 3. Över 50 miljoner farliga airbags miljontals återkallas**
- 4. Opel Astra kan ha fått fel chassinummer**
- 5. Ford-fabrik nära nedläggning**
- 6. Nio hålls flytande av kinesiska staten**
- 7. Här får Volvo i Göteborg sin enorma gigapress**
- 8. Var snabbaste Volvon någonsin**
- 9. Franska DS Automobiles bygger bara elbilar från 2024**
- 10. Lightyear pausar planerna på solcells bilen**
- 11. Ljusare framtid för småbilar med nya Euro 7-reglerna**
- 12. Så blir Volkswagen ID. Buzz med 7-sittplatser i Europa**
- 13. Fiats nya eldrivna Panda vill göra det surt för kineserna**
- 14. Nya Volkswagen Tiguan**
- 15. Därför är suvar sämre**
- 16. Den svenska superbilen från 1991**
- 17. Nissan R390 GT1 Street**
- 18. Idag fyller Citroën 2CV 75 år**
- 19. Besiktningsman som tog mutor är dömd**



1. Volkswagens batteribolag del av jättesatsning i Polen

Posted by Kristofer Rask oktober 8, 2023

Ska säkra 2 miljoner elbilar årligen.



Volkswagen-gruppens batteribolag PowerCo och Umicore satsar nu på en ny batterifabrik i Polen. De två driver det gemensamt ägda bolaget Ionway som står bakom fabriken. Genom jättesatsningen ska Ionway nå en årlig produktionskapacitet av det aktiva katodmaterialet (CAM) till batterier motsvarande 160 GWh årligen. Det är nog med material för omkring två miljoner elbilar.

– Vi är glada över dagens tillkännagivande, eftersom det markerar det första operativa steget för Ionway och ett viktigt steg i expansionen av Umicores europeiska lokalt-för-lokala integrerade batterimaterialvärdekedja, säger Mathias Miedreich, VD för Umicore.

Den polska regeringen stöttar investeringen i den polska staden Nysa med 350 miljoner euro. Satsningen kommer 900 nya jobb innan slutet av det här decenniet. Investeringen som helhet uppgår till 1,7 miljarder euro.

Valet på Nysa och Polen är baserat på dess strategiska läge med tillgång till förnybara energikällor för att driva anläggningens produktion, samt skicklig kvalificerad arbetskraft. Dessutom kommer produktionsanläggningen att dra nytta av Umicores redan etablerade anläggning i staden, och den nära tillgången på råvaror från Umicores raffineringsverksamhet i Finland.

Det förberedande markarbetet, ingenjörarbetet och tillstånd pågår och bygget kommer att starta snarast när tillståndprocessen är klar. Anläggningen beräknas stå klar till att påbörja produktionen 2025.



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.](#)

2. Södertälje inför dubbdäcksförbud trots hård kritik

Publicerad 2023-10-05 05:15 Text Erik Söderholm

Flera städer har infört förbud mot dubbdäck, och nu ingår även Södertälje i den skaran. Dubbdäcksförbudet klubbades av kommunfullmäktige på måndagen, skriver [lokala medier](#).



Det blir förbjudet att köra i centrala Södertälje med dubbdäck den 1 oktober 2025.

Förbudet har debatterats flitigt och kritiserats av pendlare som bor på landsbygden och åker in till centrala Södertälje med bil.

– Vi måste kunna välja om vi vill ha dubbdäck, säger pendlaren Åsa Netterstedt till [SVT Nyheter Södertälje](#).

Förbudet dröjer dock – det införs den 1 oktober 2025, för att sänka de höga halterna av PM10-partiklar som är hälsoskadliga. Kommunen riskerar böter i miljonklassen om inte utläppen sänks, hävdar Alexander Rosenberg (M) som är ordförande i tekniska nämnden.

Förbudet gäller Mälarbron, Turingekorset och Birkakorset vilket i praktiken innebär att det blir svårt för många att köra i Södertälje med dubbdäck.



Erik Söderholm

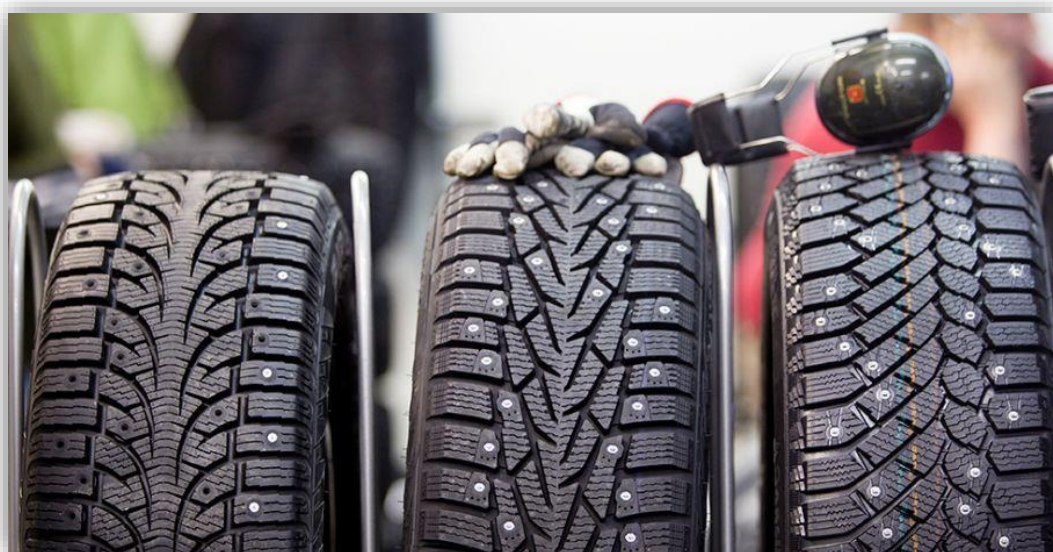
Mer från vi bilägare:



Stor guide: Allt du behöver veta om vinterdäck



Bilister fick böter för dubbdäck trots snöväder



Däcktillverkare kritiserar studie om dubbdäck



3. Över 50 miljoner farliga airbags - miljontals återkallas

Uppdaterad 06 okt. 2023

Publicerad 06 okt. 2023

Det ser ut som att General Motors får återkalla miljontals fordon. Defekta krockkuddar från en leverantör har redan dödat och skadat flera personer.



Nu kan General Motors tvingas återkalla miljontals bilar.

Det handlar om direkt livsfarliga krockkuddar från den Tennessee-baserade leverantören ARC Automotive. Airbags, som när bilen krockar, exploderar och sprider metallsplitter – vilket i sin tur träffar passagerare i ansiktet och på halsen. Det har redan lett till ett par dödsfall och flera skadade i USA.

General Motors har problem med defekta airbags

Det börjar därmed bli svettigt för GM att ta itu med sina defekta airbags, men problemet är ett det rör sig om minst 20 miljoner fordon som redan har krockkuddarna inbyggda, samtidigt som amerikanska bilsäkerhetsmyndigheter vill se att upp emot 52 miljoner krockkuddar från ARC Automotive återkallas.

Ett återkallande av den storleken är isåfall bland den största någonsin i USA, och något som ARC Automotive inte vill gå med på i nuläget eftersom bolaget hävdar att det inte har gjorts några tester som visar defekter och att explosionerna rör sig om enstaka utspridda incidenter.

“Ingen fordonstillverkare som använder dessa krockkuddar har fastställt att det finns en systemiskt säkerhetsrelaterad defekt”, säger **Steve Gold**, ARC:s chef för produktintegritet.

Det är dock inte bara GM som har de defekta krockkuddarna installerade, totalt rör det sig om elva bilbolag som till exempel Ford och Volkswagen, men det är GM som har haft problemen på sistone där man har tvingats återkalla bilar efter incidenter, [berättar WSJ](#).

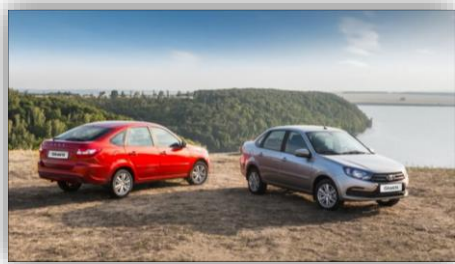
Biljätten vill inte återkalla bilar

Även biljätten motsätter sig dock att återkalla fler bilar och samtidigt får nog kunderna vänja sig vid tanken att det inte helt går att värja sig mot problemet med defekta airbags.

“Detta kommer att hända igen”, säger en av säkerhetsutredarna **Sharon Yukevich**.

“Det är oförutsägbart, och någon av de runt 52 miljoner krockkuddarna är i riskzonen”, säger hon och tycker därmed att det vore bäst att återkalla samtliga.

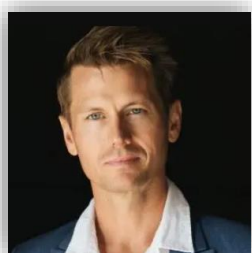
Läs även:



Ryssarna har krockkuddar igen – Dagens PS



BMW återkallar 90 000 bilar – Dagens PS



Johan Augustin

Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien.

4. Opel Astra kan ha fått fel chassinummer

Publicerad 2023-10-04 15:45

Text Erik Söderholm

Bilkoncernen Stellantis går ut med en återkallelse för 9 800 exemplar av Opel Astra som är byggda under 2023.



*Opel återkallar 9 800 exemplar av Astra som kan ha fått fel chassinummer.
Nu ska bilens identitet kollas på verkstad.*

Återkallelser brukar ofta handla om att åtgärda tillverkningsbrister eller säkerhetsproblem. Den här gången visar det sig dock att bilarna fått fel chassinummer inpräntade på B-stolpen.

Bilarna tas in på verkstad för att kontrollera att chassinumret stämmer. Om inte byts plattan där chassinumret står ut. Exakt varför felet uppkom i fabriken är oklart.

Läs också:



Opel måste återkalla nästan 600 000 bilar



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Brandrisk i laddhybrider – 90 000 bilar återkallas



Över 9 000 svenska bilar omfattas av jätteåterkallelsen



Stellantis återkallar över en miljon bilar

Teknikens Värld

5. Ford-fabrik nära nedläggning

Publicerad 07 okt 2023, kl 13:10

För inte länge sedan kommunicerades att Ford slutar tillverka klassiska modellen Fiesta och nu kommer nästa tunga besked. Fabriken i tyska Saarlouis är nära nedläggning.



Tillverkning av Focus vid Ford-fabriken i Saarlouis.

Fordonsbranschen stöps om, trycket från Kina ökar konstant och nya regelverk gällande säkerhetssystem i bilar har fått flertalet modeller att försvinna från marknaden. **GSR 2 General Safety Regulations 2** introducerades vid halvårsskiftet 2022, ett regelverk som ställer betydligt högre krav på bilar vad gäller aktiv säkerhet. Samtidigt har det visat sig tydligt att flertalet bilmodeller inte kan anpassas till det nya regelverket. **Ford Fiesta** är en modell som inte kommer att fortsätta tillverkas och **Ford** gjorde det tydligt 2022 att tillverkningsvolymen i Europa skulle minska.

Fords fabrik i tyska Saarlouis har varit i skottlinjen sedan dess. Primärt tillverkas Ford Focus i den fabriken, en bilmodell som efter 2025 enligt Ford kommer läggas ner i stället för att ersättas. Samtidigt har Ford pekat ut fabriken i spanska Valencia som märkets val att tillverka nästa generations elbil. Målet är att bara tillverka eldrivna bilar vid 2030 och antalet modeller i utbudet kommer att bli färre.

Ford har försökt att sälja fabriken i Saarlouis, men förhandlingar med potentiella investerare ska ha brutit samman sent i september, enligt Automotive News Europe. Exakt vilka investerare det handlade om nämns inte specifikt, men det ska bland annat ha handlat om kinesiska intressenter som nu hoppat av. Europeiska intressenter från helt andra branscher, bland annat från solcellsindustrin, nämns också.

Exakt vad som händer nu är oklart, men fackliga förhandlingar väntar då flertalet av de 4 400 anställda vid fabriken riskerar att förlora jobben.



Linus Pröjtz

Teknikens Värld

6. Nio hålls flytande av kinesiska staten

Publicerad 06 okt 2023, kl 10:01 Uppdaterad 06 okt 2023, kl 11:30

Biltillverkaren Nio gör för närvarande enorma förluster motsvarande runt 35 000 dollar per såld bil. Trots det rullar verksamheten på. Enligt uppgifter från amerikanska Jalopnik och New York Times beror det på enormt kassatillflöde från kinesiska staten.



Nio ET5 vid 2023 års Bankalas.

Kinesiska biltillverkaren har enligt uppgifter från [Jalopnik](#) och [New York Times](#) gjort en förlust under perioden april till juni i år på motsvarande 835 miljoner amerikanska dollar (ungefär 9,2 miljarder kronor med dagens kurs), vilket slås ut till just 35 000 dollar per såld bil. Enorma förluster som hade skjutit de flesta i sank, men inte Nio. Enligt Jalopnik och New York Times är det kinesiska staten som håller Nio under vingarna.

Sett i ett historiskt perspektiv är det långt ifrån första gången som Nio hamnar i liknande situationer. Samtidigt har det färska företaget, startat 2016 och tidigare under åren 2014-2016 känt som NextEV, gått från den ena tunga investeringen till den andra. Att utveckla nya bilar är extremt kostsamt och att som Nio ta fram ny teknik likt **batteribyte** kostar på. Sedan 2018 har Nio varit noterade på börsen och 2020 var företaget på väg rakt mot en konkurs. Aktievärdet föll markant och räddningen kom från kinesiska Hefei-provinsens styre som klev in som 25-procentig ägare. Massiva investeringar från kinesiska privata sektorn följde, vilket gjort det möjligt för Nio att fortsätta sin utvecklingstakt. Bland annat inom kinesisk mobiltelefoni.

Men pengarna har inte räckt till och nu kommer nyheten från Jalopnik och New York Times om att kinesiska staten täcker upp för den blytung ekonomiska förlusten på 835 miljoner dollar bara under perioden april till juni i år.



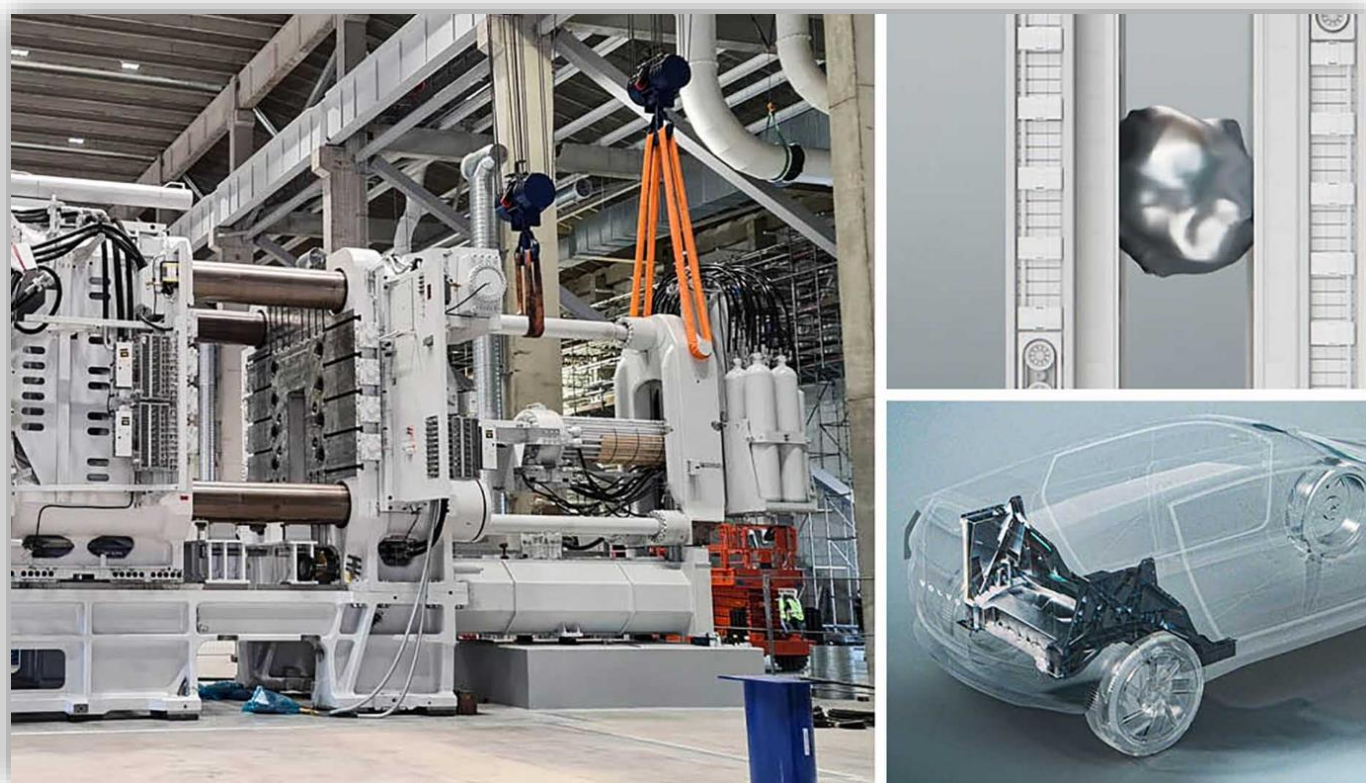
Linus Pröjtz

7. Här får Volvo i Göteborg sin enorma gigapress

Av Maths Nilsson

8 oktober 2023, 08:13

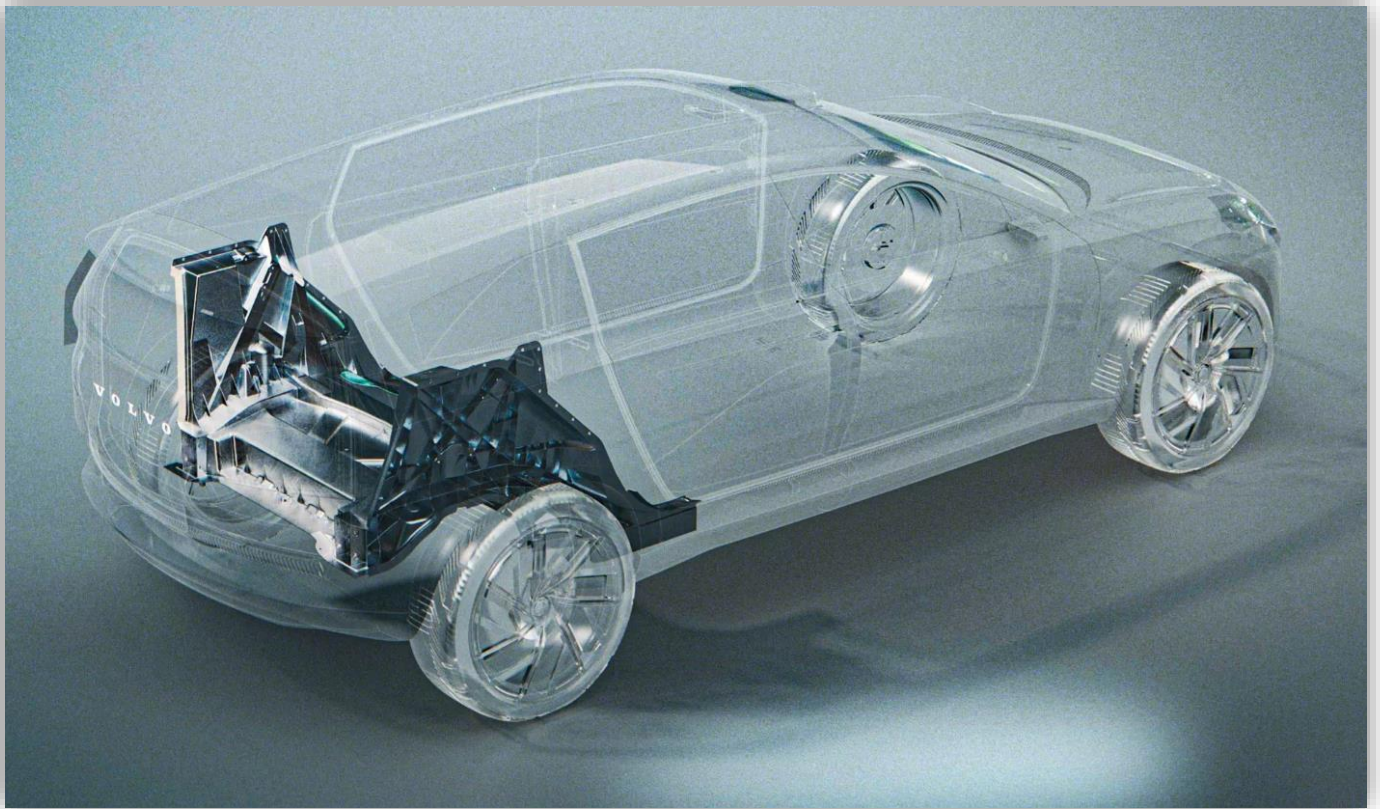
Nu har Volvo Cars startat installationen av två enorma gigapressar i Torslandafabriken i Göteborg. De enorma pressarna kom på 120 lastbilar och kan pressa bildelar med 8400 tons kraft. På bara två minuter gjuter gigapressen en hela fram- eller bakdelen till nya Volvomodeller. – Det största teknikskiftet sedan vi bytte från trä till stål, säger Mikael Fermer på Volvo Cars till Autonews.



Tio miljarder kronor ska investeras i Volvo Torslandaverken de närmaste åren. Nu har installationen av två enorma gigapressar börjat. Det handlar om två stycken 7,6 meter höga Carat 840 pressgjutningsmaskiner som Volvo köpt från schweiziska Bühler. En press är lika stor som ett hus. Delarna till varje pressa vägde 1000 ton och kom på 120 lastbilar, [uppger Bühler Group på LinkedIn](#).

Tesla har redan tagit en liknande teknik i bruk i sina fabriker, och Volvo Cars blir en av de första efter Tesla som tar den nya tekniken i bruk för stora chassidelar. När Volvos nya pressar är i drift kan de pressa chassidelar med 8400 tons tryck och 200 kilo aluminium kan pressas till stora bildelar på bara två minuter.

Metoden sparar enormt mycket tid och pengar då en del ersätter 100-tals gamla ståldelar som tidigare fick svetsas samman. I en intervju med Autonews har Volvos Mikael Former beskrivit metoden som "Det största teknikskiftet sedan vi bytte från trä till stål." Det kan handla om en tidsbesparing på 75 procent. Dessutom blir bilen lättare.



Volvo Torslandaverken kommer att pressgjuta hela stycken av chassit till nya modeller, en metod de beskriver som lika revolutionerande som när de gick från trä till stål.



De två Carat 840-pressarna från Bühler kom på 120 lastbilar och installeras här i fabriken.



Pressen arbetar med ett tryck upp till 8400 ton, vilket är högre än Teslas pressar i Berlinfabriken.

Grundprincipen med megacasting har funnits länge, men det är först de senaste åren som den har anammats inom bilindustrin för stora chassidelar, **tack vare Tesla**. Det gör att produktionen blir enklare och en enda formgjuten del i aluminium kan ersätta 100 delar som tidigare fick svetsas ihop. Aluminiumet smälts ner, flytande aluminium sprutas in i pressen och trycks sedan ihop under högt tryck och kyls ner.

En stor chassidel kan gjutas på två minuter och ersätter omkring 100 delar som tidigare fick svetsas ihop. Illustration: Volvo Cars

De första gigapresserna i Europa finns i Teslas fabrik i Grünheide utanför Berlin i Tyskland. De pressgjuter stora chassidelar till Tesla Model Y. De uppges ha en presskraft på 6000 ton, Volvos pressar blir därmed betydligt kraftfullare än Teslas. Även Toyota utvecklar megacasting, men Volvo Cars verkar nu ligga långt före japanerna. Tesla vill dock ta ytterligare ett steg och **pressgjuta hela bottenplattan i ett stycke**.

Vilka bilmodeller som Volvo ska använda gigapressarna till är än så länge topphemligt. Men mycket talar för att det kan handla om nya **Volvo EX60** och andra elektriska modeller som ännu inte visats. Nya **Volvo EX30** tillverkas i Kina medan nya **Volvo EX90** ska tillverkas i USA med start nästa år. Det har tidigare talats om att tekniken ska tas i bruk 2025, Volvo tycks därmed ligga bra till med tidsplanen.



Maths Nilsson

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

8. Var snabbaste Volvon någonsin – V70-värsting säljs

Av Maths Nilsson 7 oktober 2023, 16:31

När den kom för 20 år sedan var det Volvos snabbaste modell någonsin med 300 hästkrafter.



FILM: <https://youtu.be/vcmQI7feyYY>

Volvo V70 R från 2000-talet är redan en klassiker, men är fortfarande överkomlig. **Nu säljs en ovanlig bil** i lanseringsfärgen flashgrönt på auktion.

– I en R-bil känner du dig som en Formel 1-förare, påstod Volvo när modellen lanserades. Volvos R-bilar har blivit moderna klassiker och är idag bland de dyraste samlarmodellerna från märket. Det gäller särskilt 850-bilar i den bjärta kulören T-gul. Den sista R-modellen som Volvo sålde är V70R som började säljas 2003 och lades ner 2007. Den är den snabbaste av dem alla, men fortfarande relativt överkomlig.

För 20 år sedan var V70 R den snabbaste bil som lämnat Torslanda. Volvo tog till epitet som ”En äkta sportbil” och att ”du känner dig som en Formel 1-förare i en R-bil”. Kanske aningen överdrivna ord om en Volvokombi. Men 300 turbohästar från den femcylindriga motorn på 2,5 liter gjorde Volvo V70 R till en riktigt snabb bil. Motorn hade en gigantisk turbo från KKK, dubbla intercoolers, laddtryck på 1 bar och ett specialdesignat motorrum. Upp till 100 km/h tog det bara 5,9 sekunder och toppfarten var strypt vid 250 km/h. På senare år har trimmade R-bilar körts i över 300 knyck.

Ett nytt aktivt chassi vid namn Four C gjorde enligt Volvo att framfarten var säker på högsta nivå trots alla hästkrafterna. Föraren kunde välja de olika chassilägen Comfort, Sport och Advanced Sport genom en enkel knapptryckning, revolutionerande för 20 år sedan. Dessutom hade bilen Brembobromsar och fyrkolvsok i aluminium. Dessutom var V70 R fyrhjuldriven. Volvo slog fast att köparna var mansdominerade och förutspådde att 97 procent av de som skulle slå till på R-modellen var män.



När modellen lanserades tog Volvo fram en extra uppseendeväckande kulör för att försöka matcha hypen från T-Gul och T-Röd – nu var det flashgrönt som gällde. Interiören var också något utöver det vanliga med skålade sportstolar i skinn. Totalt tillverkades det, enligt **Nordic R**, drygt 9000 V70 R-bilar av den sista generationen innan Polestar tog över trimmandet åt Volvo.

Fina exemplar av Volvos tidiga R-bilar börjar bli närmast ohemult dyra, men den sist tillverkade generationen av V70 R är fortfarande någorlunda rimligt värderad. Nu finns chansen att komma över en sådan bil hos [Bilwebauctions](#). Det handlar om en tidigt tillverkad V70 R från 2003 lackerad just i flashgrönt. Bilen har rullat på en bit men är trots det i fint skick.

– En ovanlig R-bil i ett trevligt orört samlarskick, unikt modellspecifikt välutrustad i både prestanda och komfort med alla funktioner intakta. Skicket ger en generellt positiv känsla, uppger [Bilwebauctions](#) som uppskattar värdet till mellan 130 000 och 150 000 kronor.



Maths Nilsson

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



9. Franska DS Automobiles slopar fossilbilar – bara nya elbilar från 2024

Posted by Kristofer Rask oktober 9, 2023

DS Automobile är ingen storsäljare i Sverige men ibland möter man en och annan bil ute på vägarna. Hittills har DS, som är Citroens premiummärke, lanserat en elbil i form av DS 3 e-Tense. Av sådana finns det 171 stycken av i Sverige.



Nu är det dags för DS att kavla upp ärmarna rejält. På gång är nämligen en rejäl offensiv där alla nya DS-modeller från och med 2024 bara kommer erbjudas som elbilar. Först ut är nya mellanstora modellen DS 4 som har premiär nästa år.

Efter premiären av DS 4 kommer DS presentera ett helt nytt formspråk och lansera sin första nya modell som bygger på koncernbolaget Stellantis plattform STLA M. På den plattformen kommer DS att erbjuda en elbil med upp till 700 kilometer i räckvidd från ett batteri på 98 kWh.

– Denna framtida modell kommer att erbjuda extraordinär teknik och förfining, med tekniska funktioner som är perfekt anpassade till DS Automobiles kunders önskemål. Utvecklingen håller på att slutföras i Frankrike, skriver DS Automobile kort i ett pressmeddelande.



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.](#)

10. Lightyear pausar planerna på solcells bilen

Publicerad 2023-10-06 kl 11:14 Text Erik Söderholm

Planerna var ambitiösa för solcells bilen Lightyear som presenterades förra året. Den skulle som bäst kunna laddas med räckvidd för sju mils körning per dag. Men strax efter att produktionen startat i december stoppades den och företaget skulle då "omstruktureras". I april såldes flera prototyper på auktion.



Lightyear 0 skulle klara upp till sju mil per dag med enbart solenergi, men nu sätts produktionsplanerna på paus.

Nu uppger Lightyear att planerna på att bygga egna elbilar läggs på is. Precis som Sono Motors ska Lightyear i stället fokusera på att tillverka solcellspaneler åt andra elbilstillverkare, något som det enligt Lightyears vd och grundare Lex Hoefsloot är stor efterfrågan på. Han hoppas dock att utvecklingen av egna bilar kan komma igång igen längre fram tack vare ekonomisk hjälp från någon samarbetspartner.

– Vi ligger fortfarande i diskussioner men om vi producerar den bilen blir det i samarbete med ett annat bilmärke och andra finansiärer, säger han till **De Telegraaf**.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Solcells bilen nedlagd – men du kan ändå köpa ett exemplar



Nu startar produktionen av solcells bilen Lightyear



50 procent snålare och 900 kilo lättare än Mercedes



Kostade 3,3 miljoner – nu stoppas produktionen

11. Ljusare framtid för småbilar med nya Euro 7-reglerna

Publicerad 2023-10-06 kl 10:41 (uppdaterad 2023-10-06 kl 10:51) Text Erik Söderholm

Euro 7-utsläppskraven kanske inte blir så tuffa som tänkt och det kan förlänga livslängden för småbilar som Skoda Fabia.



Euro 7-utsläppsreglerna har fått kritik av biltillverkarna för att bli för **svåra och dyra att uppnå**, något som framför allt drabbar billigare bilar. Kritikerna har hävdade att det inte finns några tekniska lösningar för att klara kraven och att det kommer innebära betydligt högre utvecklingskostnader.

Skoda har till exempel uppgett att strikta Euro 7-regler skulle vara **slutet för småbilarna**, däribland Skoda Fabia, eftersom försäljningsmarginalen är för låg.

Men nu verkar det som att Euro 7-reglerna **inte blir lika tuffa som väntat**. Om det inte krävs dyr utveckling för att klara dem kan småbilarna bli kvar lite till, säger Skodachefen Klaus Zellmer nu i en intervju med **Autocar**.

– Jag skulle inte säga att Euro 7-reglerna har räddat Fabia, men jag tror de kan ha förlängt den möjliga livslängden. Reglerna måste dock fortfarande godkännas i EU:s lagstiftningsprocess så vi firar aldrig för tidigt.

”Jag tror Euro 7-reglerna kan ha förlängt den möjliga livslängden för Fabia”

Om det blir någon helt ny generation Fabia återstår att se. Tidningen **Auto Express** poängterar att det i så fall kan bli Skoda som får ta hela utvecklingskostnaden eftersom Seat inte planerar någon ny Ibiza, Audi har **lagt ned A1** och Volkswagen kanske inte lanserar någon ny Polo.

– Låt oss se hur kundernas önskemål kommer se ut under de kommande fem till tio åren, säger Klaus Zellmer till Autocar.

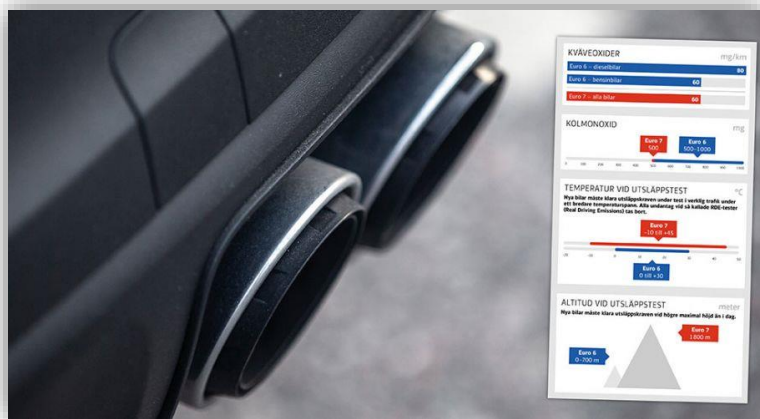


Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Förslaget klart: Euro 7-reglerna blir slappare än tänkt



Nya utsläppsreglerna kallas ”chockerande svaga”



Skoda: Nya utsläppsregler blir slutet för småbilar



12. Volkswagen ID. Buzz med 7-sittplatser – så blir den i Europa

Posted by Kristofer Rask oktober 7, 2023

I våras var det världspremiär för nya förlängda Volkswagen ID. Buzz med sju sittplatser. Då hade den premiär under högtidliga former på Huntington Beach i Kalifornien. Under premiären låg fokuset på USA, men modellen är också aktuell för Europa.



Sedan premiären har det kommit en hel del nya detaljer och specifikationer om vad vi kan förvänta oss här i Europa. Volkswagen räknar med att nya ID. Buzz med 7-sittplatser kan börja säljas under första halvan av 2024 och lanseras på svenska marknaden under andra halvan av 2024. Den förlängda modellen får då 7 säten fördelade över tre sätesrader.

I bilen finns det plats för ett nytt större batteri på 86 kWh (netto) som dessutom kommer ge en längre räckvidd. Upp till 474 km (WLTP). Ett lyft från den kortare femsitsiga ID. Buzz med en WLTP-räckvidd på 422 kilometer från ett batteri på 77 kWh (netto).

Volkswagen har också introducerat en rad effektivitetsförbättringar. Ett nytt värmehanteringssystem med en värmepump gör att det går åt mindre energi från högspänningsbatteriet för att värma kupén. DC-snabbladdning kommer vara möjlig med upp till 200 kW och att ladda från 10 till 80 procent ska gå på 25 minuter.

Volkswagen kommer erbjuda ID. Buzz 7-sits med två olika motoralternativ. I ett bakhjulsdrivet utförande får den en motor på 210 kW (286 hk) och ska klara 0 till 100 km/h på 7,9 sekunder. Utöver det kommer också senare en fyrhjuldriven GTX-version med en total motoreffekt på 250 kW (339 hk). Den klarar samma sprint på 6,4 sekunder.

Interiören

Interiören i ID. Buzz 7-sits är också mer flexibel än i den femsitsiga. Beroende på konfiguration blir den möjlig att få som antingen femsitsig (2/3), sexsitsig (2/2/2) med individuella säten på andra sätesraden eller som sjuhitsig (2/3/2).



Bagaget kan lasta upp till 2469 liter, beroende på säteskonfiguration. Den får också en dragkrok med en dragvikt på 1000 kilo. Storleksmässigt mäter den 496 cm i längd och 193 cm på höjden. Ett för klassen lågt Cw-värde på 0,29 ska säkerställa en optimal förbrukning för formatet.



Den skarpsynte noterar nya fläktutblås i taket. Det saknas i ID. Buzz idag.



En annan av nyheterna är det stora panoramaglastaket "Smart Glas" på hela 1,5 kvadratmeter. Det är det största glastaket i en Volkswagen-bil idag. Det sträcker sig över första och andra sätesraden.

Det nya smarta glaset har också en ställbar genomlysningsförmåga och kan med ett kommando växlas mellan att vara transparent eller dimmat. I fullt tonat läge är glaset helt ogenomskinligt men ska ändå ge ett behagligt ljus.

Volkswagen har ännu inte presenterat några svenska prisuppgifter för sjutsitsiga ID. Buzz. Den femsitsiga har dock funnits på marknaden sedan 2022 och kostar från 646 900 kronor.



Kristofer Rask



13. Fiats nya eldrivna Panda vill göra det surt för kineserna

Av Bobby Green 2023-10-09 kl 17:00

Vill inte att de erövrar Europa.



Konceptet Centoventi från 2019.

Nästa år är planen att produktionsversionen av Fiats konceptbil Centoventi som visades 2019 ska lanseras. Med denna vill Fiat göra det svårt för kineserna att erövra elbilsmarknaden i Europa och de ska lyckas med detta genom att lansera en enkel bil med bara det allra nödvändigaste till ett lägre pris. I en intervju säger vdn Olivier Francois följande kring den nya modellen: "Fiat kan och måste utveckla en lösning som sätter kineserna i svårigheter. Den nya elektriska Panda kommer att återanvända principerna från tidigare generationer och anta en mindre-är-mer-strategi. Bilen kommer att fokusera på det väsentliga snarare än att vara lyxig, på ett liknande sätt som Giugiaro-stil första generationens Panda från 80-talet. ""Fiat kan och måste utveckla en lösning som sätter kineserna i svårigheter. Den nya elektriska Panda kommer att återanvända principerna från tidigare generationer och anta en mindre-är-mer-strategi. Bilen kommer att fokusera på det väsentliga snarare än att vara lyxig, på ett liknande sätt som Giugiaro-stil första generationens Panda från 80-talet. "

"Nya eldrivna Pandan sägs vara väldigt lik Citroëns kommande E-C3 under skalet och båda bilarna kommer antagligen att baseras på eCMP eller STLA Small-plattformen. Det sägs att Citroëns bil ska presenteras den här månaden och att frånpriset ska ligga på under 25.000 euro. Om nya Panda kommer spegla detta återstår att se.



Bobby Green



**Fiat Centoventi EV Concept
En förhandsvisning av nästa Panda?**



**Kinesiska bilmärket BYD vill krossa de gamla rävarna
"I believe the time has come for Chinese brands"**



**Kinesiska biltillverkare kan äga 33 procent av marknaden 2030
BYD på framfart**



**Fiat ska lansera två nya elbilar i år
Ny Punto och Panda?**



**Fiat kommer lansera en ny liten modell nästa år
Och tre stycken crossovers innan 2027**



14. Nya Volkswagen Tiguan

Av redaktören bytbil 2023-10-10 TEXT Simon Hallenslev

Även om det är lillasystemen T-Roc som fått mycket uppmärksamhet är det Tiguan som är viktigast i hela världen och nu är den nya 3:e generationen redo. Vi har fått kika på den.



Bytbil har ett samarbete med danska Bilbasen som var inbjudna till Braunschweig av Volkswagen Danmark.

Det var inte bara två, utan tre flugor i en smäll en sensommardag i nyheterna. I augusti presenterade Volkswagen nya VW **Passat** och nya Tiguan, medan nyheten om en nyligen faceliftad VW Golf 8 fortfarande väntar på allmänhetens ögon.

VW **Passat** var huvudnumret, även om det egentligen är **Tiguan** som är viktigast för Volkswagen. Den är deras mest sålda bil i världen, även om lillasystemen VW T-Roc ligger i topp och de elektriska ID-modellerna har kommit ifatt bra.

På en stekhet sensommardag i en flygplanshangar på Braunschweigs flygplats får jag min första titt på bilen som är redo i en helt ny tredje generation.

Glädjen med upprepningar

Om du har läst allt du behöver veta om nya VW Passat kommer du att märka några upprepningar i den här texten om nya VW Tiguan.

Nya VW Tiguan är byggd på den senaste delen av den välkända MQB-plattformen, som verkligen har format den moderna Volkswagen som vi känner den idag. De europeiska älsklingarna som Polo och Golf är byggda på denna plattform.

Den senaste tappningen kallas MQB evo, som både nya Passat och Tiguan bygger på. Här finns inte bara plats för ett uppdaterat chassi med högre absorptionsförmåga, utan också ny teknik och ett modernt hybridsystem.

Medan nya Passat har vuxit rejält på den nya plattformen, har nya Tiguan "bara" vuxit 3 cm i total längd. Alla 3 cm finns i bagageutrymmet, som därför är 37 liter mer än sin föregångare med en kapacitet på 652 liter. Resten av innerutrymmet är i stort sett detsamma.



En ny look

Ny bil, nytt utseende. Det säger sig självt. Fronten på Tiguan har nu ett mer sammanhängande och kanske till och med utmejslat ansikte, med de platta LED-strålkastarna som övergår i en LED-remsa som löper över bilens bredd baktill i en långsträckt glasbit.

LED-strålkastare är inte bara LED-strålkastare. För första gången kan Tiguan beställas med intelligenta IQ.Light HD Matrix-strålkastare, som tidigare var reserverade för den dyrare VW Touareg. Det innebär 19 200 multipixel-dioder i varje strålkastare för att ge optimalt ljus utan att blända mötande trafik.

Öppningen för kylargrillen har flyttats längre ner på den främre stötfångaren, vilket inte bara skapar ett massivt gap på Tiguan, utan också har ett aerodynamiskt syfte. Luften sveper bättre runt bilen och tillsammans med den nya fronten skapar det mindre luftmotstånd. För de bilnördiga läsarna betyder det 0,28 mot 0,33 cd.

Baktill visar Tiguan tydligt att den är släkt med sina mindre syskon i VW:s crossover-tunga modellprogram. Den stora LED-ljusrampen på bakluckan knyter ihop bakpartiet och drar tydliga linjer till VW T-Cross.

Ny kupé

Även i kupén har det hänt en hel del. Först och främst var kupé kvaliteten märkbart förbättrad vid detta första och snabba besök i hangaren. I föregångaren lyste titeln världsbil igenom lite för mycket i förarhytten med en mycket billig form av plast. Vi i Västeuropa har ett lite annorlunda förhållande till plastmaterial än vad de har i Indonesien och Mexiko, där den andra generationens Tiguan också marknadsfördes.

Volkswagen har lyssnat på den hord av trötta kunder som vill ha mer tryck och mindre beröring när det gäller knappar. Därför pryds ratten av fysiska tryckknappar, medan de återstående touchknapparna under skärmen nu är upplysta så att du faktiskt kan se vad du gör i mörkret.



Det växande antalet tryckknappar har inte lett till en nedprioritering av skärmar och infotainment. Tvärtom. Det finns två nya skärmar, VW Tiguan är som standard utrustad med 10,25" digital instrumentering och en 12,9" infotainmentskärm.

Den senare kan uppgraderas till en 15-tumsskärm, som i de bilar som visas i Braunschweig är utrustad med det helt nya MIB4-systemet. Detta är VW:s senaste system, som vid tidpunkten för presentationen verkar intuitivt i sin layout och med fantastiska konfigurerbara funktioner.

För att toppa moderniteten finns det också en riktig head-up-display och en knapp i mittkonsolen som har en egen liten skärm. Från det belysta vredet kan du justera körinställningar, volym och till och med vredets färg. En liten men trevlig modern gimmick.

Hybrid som syster

Precis som i nya Passat är utbudet av drivlinor i VW Tiguan stort och mångsidigt. Oavsett om du gillar traditionella bensin- och dieselmotorer, mildhybrid eller plug-in hybrider.

Förutom om du föredrar manuella växellådor. Nya VW Tiguan finns endast tillgänglig med DSG, eftersom mindre än fem procent av kunderna till föregångaren valde den manuella växellådan.

För de traditionella finns det två 2-liters TSI-motorer med 204 och 265 hästkrafter, medan det finns två motsvarande 2-liters dieselhackor med antingen 150 hästkrafter eller 193 hästkrafter. De två mest kraftfulla varianterna av var och en av bensin- och dieselvarianterna levereras med permanent fyrhjulsdraft i form av 4Motion.

Det kommer också att finnas två mildhybridvarianter, kallade eTSI, där en 1,5-liters bensinmotor producerar antingen 130 hästkrafter eller 150 hästkrafter med hjälp av ett 48V-batteri.

Den största nyheten är naturligtvis de två plug-in hybridvarianterna, som VW kallar eHybrid. Bensinmotorn är samma 1,5-liters bensinmotor som även finns i mildhybridvarianterna.

Batteriet är nytt och har en kapacitet på hela 19,7 kWh. Detta ger en uppskattad elektrisk räckvidd på 100 kilometer. Skillnaden mellan de två eHybrid-varianterna är den totala systemeffekten, som är antingen 204 hästkrafter eller 272 hästkrafter.

Den stora räckvidden kompletteras av AC-laddning som ökar från 3,6 kW till 11 kW, vilket är standard för helelektriska bilar. Nya VW Tiguan kan också snabbaddas med en effekt på 50 kW, vilket inte är vanligt för plug-in hybrider.

Priserna för nya VW Tiguan är ännu inte tillgängliga.

Relaterade artiklar



Test: Audi Q8 e-tron Sportback med längre räckvidd



Första körningen: BMW i5 är allt alla hoppades på



Nya el-kombin från Nio kostar från 576 000 kronor



En trevlig överraskning: Här är nya Suzuki Swift

15. Ingenjören: Därför är suvar sämre

Publicerad 2023-10-09 kl 7:00

Text Magnus Kvandal

Högbyggda bilar kommer alltid ha sämre komfort, menar Volkswagens chassiingenjör.



Hendrik Schnurbusch är chassiingenjör hos Volkswagen.

Allt fler bilister vill köra suv. Faktum är att **över hälften** av Europas nybilsköpare i år valde den högbyggda biltypen, vilket är ett nytt rekord.

Men den höga sittpositionen, det lätta insteget och den generösa markfrigången kommer med vissa nackdelar, som inte går att jobba bort. Det menar Volkswagens chassiingenjör Hendrik Schnurbush.

Under en presentation av märkets nya **kombimodell Passat**, och **suven Tiguan**, var han på plats för att prata om vad Volkswagen kallar DCC Pro.

Den här nya generationen av företagets aktiva, elektromagnetiska stötdämpare har två magnetventiler, medan de tidigare bara hade en. Det innebär att bilens dator kan justera deras kompression och återgång separat – en teknik som tidigare var reserverad för betydligt dyrare modeller.

Fördelarna är många, förklarar Schnurbush, och visar upp en graf där det nya systemet jämförs med det gamla.

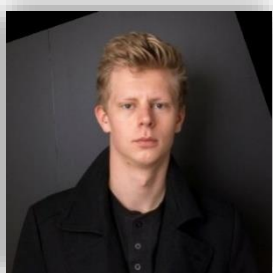
Kontentan: Eftersom antalet justeringsmöjligheter ökar exponentiellt blir det lättare för styrsystemet att hitta precis rätt läge för varje given situation, vilket innebär mer komfort och bättre väghållning.



Volkswagens nya aktiva stötdämpare har dubbla magnetventiler, vilket gör att kompression och återgång kan justeras separat.

Men oavsett hur avancerad tekniken är kan den inte ändra på fysikens regler. De nya stötdämparna kommer att säljas som tillval till både Passat och Tiguan – men den som vill ha det bästa chassit gör ändå bäst i att välja den förstnämnda.
– Vi gör vad vi kan för att det ska bli så bra som möjligt, men en suv har fortfarande sämre komfort och väghållning än en sedan eller kombi, säger Schnurbush.

Det hela har att göra med fjädringsvägen och den högre tyngdpunkten.
– Tiguan har längre fjädringsväg. Den kommer alltid att kränga mer, oavsett vad vi gör, säger han.



Magnus Kvandal

Läs också:



VW visar ny version av sin bästsäljare

BILSPORT**16. Den svenska superbilen från 1991**

Publicerad 2023-03-03 kl 07:14 Text: Gunnar Ljungstedt

Den skulle heta Maya, men en tysk tidning kallade den för Mayo och namnet fastnade. Leif Mellbergs sista bygge skulle bli en svensk supersportbil för serieproduktion.



Industridesignern Sune Envall, bror till legendariska Saab-designern Björn Envall, lämnade in en MG TV för renovering hos Leif Mellberg, och insåg att han och Leif hade en gemensam dröm – att bygga en egen supersportbil. Där började historien om Mellbergs sista bygge, den tvåhala Mayo P1 som byggdes efter att Sune ritat på projektet ett år.



Prototypen byggdes helt i plåt efter 1:5-skalamodeller som testats i vindtunnel. Bakspeglarna var infällbara och skulle öka toppfarten tre till fem kilometer i timmen, plus att "ligger man och marschar i 200 behöver man inte bekymra sig om vad som händer bakom bilen".



Egentligen skulle den heta Maya, som en liten komisk flirt till mayaindianerna som trots allt aldrig lyckades uppfinna hjulet. Men en tysk tidning skrev fel och namnet Mayo fick hänga med. Kanske lika bra eftersom ett hotbrev från Bolivia krävde en massa pengar för namnet Maya, annars skulle det hända hemska saker ...

En plåt- och lackkonstnär. Så kan man sammanfatta Leif Mellberg för den som inte känner till hans avtryck i svensk bilhistoria.

För projektet startades bolaget Bifrost och planen var en produktion på 20 bilar för runt 1,5 miljoner kronor stycket. Då skulle kunden själv få bestämma utseende, motoralternativ (det fanns plats för en V8) och inredning. Ingen Mayo skulle bli den andra lik.



Den mittmonterade motorn i prototypen var en 16-ventilers 2,3-litersturbo från Saab med höjt laddtryck och 285 hästar. Toppfarten skulle ligga runt 300 km/h. Färgen var "kastrull-röd", efter frugans bästa potatiskastrull.



Någon serieproduktion blev det inte. Och var prototypen som presenterades 1991 blev av är höljt i dunkel. Rykten säger att den kraschat och brunnit upp, försvunnit till en arabisk shejk eller hamnat hos en advokat i Stockholm.



Gunnar Ljungstedt



17. Nissan R390

När Nissan siktade på att tävla på Le Mans var de tvungna att bygga en landsvägsbil för att följa reglerna. Men bara ett exempel, tänk ...



I slutet av 20-talet och början av 21-talet blev diversifiering namnet på spelet. Företag som Mercedes och BMW började utveckla mindre, billigare modeller för att bryta sig in på nya marknader. Volkswagen försökte göra motsatsen genom att gå exklusivt. Men Nissan måste ha tagit kakan för att erbjuda produkter i motsatta ändar av skalan; i ena änden var Micra, medan i den andra fanns R390.

Okej, så R390 var knappast en vanlig produktionsmodell; i själva verket var företaget tvunget att bara göra ett exempel enligt GT-racingreglerna. Men det var fortfarande ett jobb för en säljare någonstans, att sälja en superbil från ett hörn av utställningslokalen samtidigt som man försökte sälja varor som Almera eller Micra.

R390 kom till för att Nissan var desperat angelägen om att vinna Le Mans 24-timmars. När projektet först kom igång hade bara en japansk biltillverkare någonsin lyckats vinna där; Mazdas första seger 1991 var också den sista.

Designad av Ian Callum (som också designade Aston Martin DB7 tillsammans med en rad Jaguarer), konstruerades R390 av Tom Walkinshaw Racing och Nissan Motorsport International, med hållbarhet och hastighet de två viktigaste ingredienserna. Trots att Nissan satte den snabbaste tiden i förkvalet till 1997 års lopp, led alla tre bilarna av överhettade växellådor, med bara en bil i mål, på 12:e plats.

Nissan lärde sig mycket av sina erfarenheter på Le Mans 1997, varför när den var tvungen att bygga ett enda exemplar av vägbilen, införlivade den några utvecklingar. Den största förändringen var en ökning av längden med 120 mm (till 4720 mm), av olika skäl. De viktigaste var att öka downforce och minska drag, men det gjorde det också möjligt att integrera lite extra bagageutrymme ovanför bakljusen.

MOTORNYTT

Medan vägbilen måste vara väsentligen densamma som racers, fanns det vissa konflikter mellan vad som krävdes på banan och vad som var tillåtet (eller var praktiskt genomförbart) för vägen. Markfrigång var ett viktigt exempel; medan minimalt utrymme var önskvärt på Le Mans släta ytor på biljardbordet, behövde en vägbil kunna hantera gropar och farthinder. På motsvarande sätt höjdes fjädringen med 80 mm fram och 100 mm bak.

Kraften tillhandahölls av en 3500cc V8-motor, monterad bakom passagerarcellen. Med ett par turboladdare kunde enheten utveckla massiva 539 hk, och när detta kombinerades med en tjänstevikt på 1240 kg gav det ett hälsosamt effekt/vikt-förhållande på 435 hk per ton. Maximal effekt levererades vid 6800rpm; Lägre ner på skalan, vid 4400 rpm, nådde vridmomentet en topp på 470 lb ft.

All denna kraft och vridmoment kanaliserades till bakhjulen via en sexväxlad sekventiell manuell växellåda, även om det inte fanns några paddelväxlingar. Medan vägbilen var begränsad till 175 km/h kunde racern spricka 200 km/h - i timmar i sträck. Det kunde också stanna så bra som det gick, med enorma 14-tums ventilerade skivor monterade på varje hjul. Även om låsningsfri teknik förbjöds på banan, innehöll vägbilen den som standard - om det finns något sådant som standard när du bara måste bygga ett exempel. Systemet utvecklades av AP Racing, för att ge blekningsfri bromsning för varv efter varv.

Med en sådan kompromisslös bil var det ingen överraskning att dubbel länkarmsfjädring monterades i varje ände. Fäst vid detta fanns lättmetallfälgar som mätte 18 tum fram och 19 tum bak; lindade runt dem var Bridgestone ZR-klassade däck.

Naturligtvis var det viktigt att R390 konstruerades utan kompromisser, eftersom Nissan var dödligt seriös med att vinna på La Mans. Men när det gällde vägbilsprojektet spelade detaljerna ingen roll när det gällde specifikationen. När allt kommer omkring, när du tar ut 1 miljon pund för en bil, spelar dess specifikation knappast någon roll om den bär Nissan-märken. Eftersom ingen kommer att köpa den.

Befolkningsförändringar	
Producerad	1998
Antal byggda	1 vägbil
Motor	Mittmonterad, 3500cc, dubbelturbo V8
Transmission	6-växlad sekventiell manuell, bakhjulsdrift
Kraft	539 hk vid 6800 rpm
Vridmoment	470lb ft vid 4400rpm
Topphastighet	175mph
0-60	3.9 sekunder
Pris	£1 miljoner

Feber**18. Tut i luren! Idag fyller Citroën 2CV 75 år!**

Av Bobby Green

2023-10-07 kl 12:00

Är de små får man ta dö-tjö-vå.

FILM: <https://youtu.be/jLVKIKx6ur8>

På Paris Motor Show den 7 oktober 1948 visade Citroën upp den nya modellen 2CV. Det innebär att den idag fyller hela 75 år vilket givetvis är värt att uppmärksamma! Modellen såldes i hela 5.114.969 exemplar innan det allra sista exemplaret rullade av bandet i Portugal den 27 juli 1990. 2CV började sitt liv som projektet TVP (Toute Petite Voiture) som betyder väldigt liten bil på franska. Målet var att ta fram en billig och mångsidig modell som även de som inte hade så mycket pengar skulle ha råd med. Den allra första prototypen togs fram 1937 och den var väldigt enkel med bara en strålkastare och en vikt på låga 370 kilo. Trots detta kunde den utan problem transportera fyra passagerare och lasta 50 kilo.

Har du några 2CV-minnen får du gärna dela med dig av dessa i kommentarerna.

hemmings.com



Bobby Green



Chris Harris rejsar med sin gamla Citroën 2CV Mot Andrew Frankel och hans 2CV



Köpguide till Citroën 2CV Dags att köpa ny klassiker för året



Citroën 2CV - så enkel och så briljant Jason spanar in en klassiker



Citroën 2CV konverterad till elbil Jonny Smith provkör och testar 2CEV



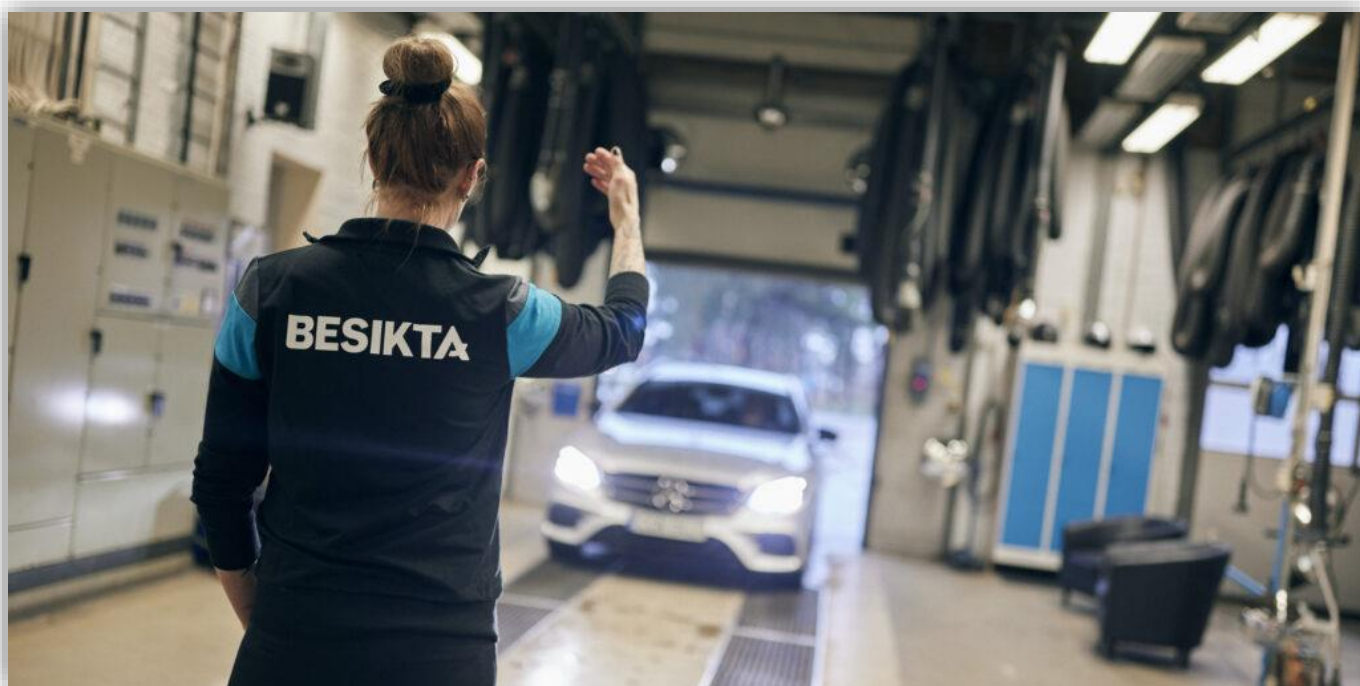
Citroën 2CV - i trä Såldes nyligen för 240.000 euro



19. Besiktningsman dömd – tog mutor

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2023-10-05 Uppdaterad 2023-10-05

En 36-årig besiktningsman i Uppsala och fem av hans kunder döms för mutbrott. Ytterligare fall har upptäckts av Besikta.



Besikta har hittat flera fall av fuskbesiktningar. Personen på bilden är inte misstänkt.

Tidigare i år kunde vi berätta om en besiktningsman på Opus bilprovning i Hisings Backa som **godkände bilar från vitt skilda ställen i Sverige mot swishbetalning**. I en av bilarna satt motorn fast med spännband.

Nu har det hänt igen. En 36-årig besiktningsman i Uppsala som varit anställd hos Besikta bilprovning har dömts till villkorlig dom för sju fall av tagande av muta. Fem kunder, alla släktingar eller vänner till besiktningsmannen, har dömts för givande av muta.

Åklagaren hade yrkat på att besiktningsmannen skulle dömas för grovt tagande av muta, men tingsrätten valde att döma till normalgraden eftersom summorna rörde sig om hundralappar eller upp till dryga tusenlappen. Rätten skriver i domen att "ingenting i utredningen visar på storskalig verksamhet eller särskild planering".

Besikta uppger till **Vi Bilägare** att det var företagets egna efterforskningar och polisanmälan som ledde till att 36-åringen åtalades.

– **Inom Besikta har vi börjat jobba mer med det här**, och av den anledningen har vi hittat några fall på lite kortare tid. Men det innebär inte att det är någon markant ökning. Det är inte min bedömning i alla fall, säger Magnus Moberg, teknisk direktör på Besikta, till Vi Bilägare.



Roger Warolin