



BMW 320i Coupe (E30) 1982–91

1. Nima ska bygga 1250 snabbladdare i Norden
2. Ford skakat av strejken försäljningen dalar
3. Stellantis växer och börjar sälja Leapmotor i Europa
4. Volkswagen rullar ut agentmodell till fler märken
5. Dodge Charger nu med elmotor och 900 hästar
6. Prov Opel Astra Electric GS
7. Prov Dacia Spring Electric Extreme
8. Prov Porsche 911 S/T
9. Test BMW M3 Touring
10. BMW XM sätter rekord på Pikes Peak
11. BMW:s kanske mest hyllade 3-serie
12. Tidaholms bruks automobiltillverkning



1. Nima ska bygga 1250 snabbladdare i Norden

Posted by Kristofer Rask

november 2, 2023

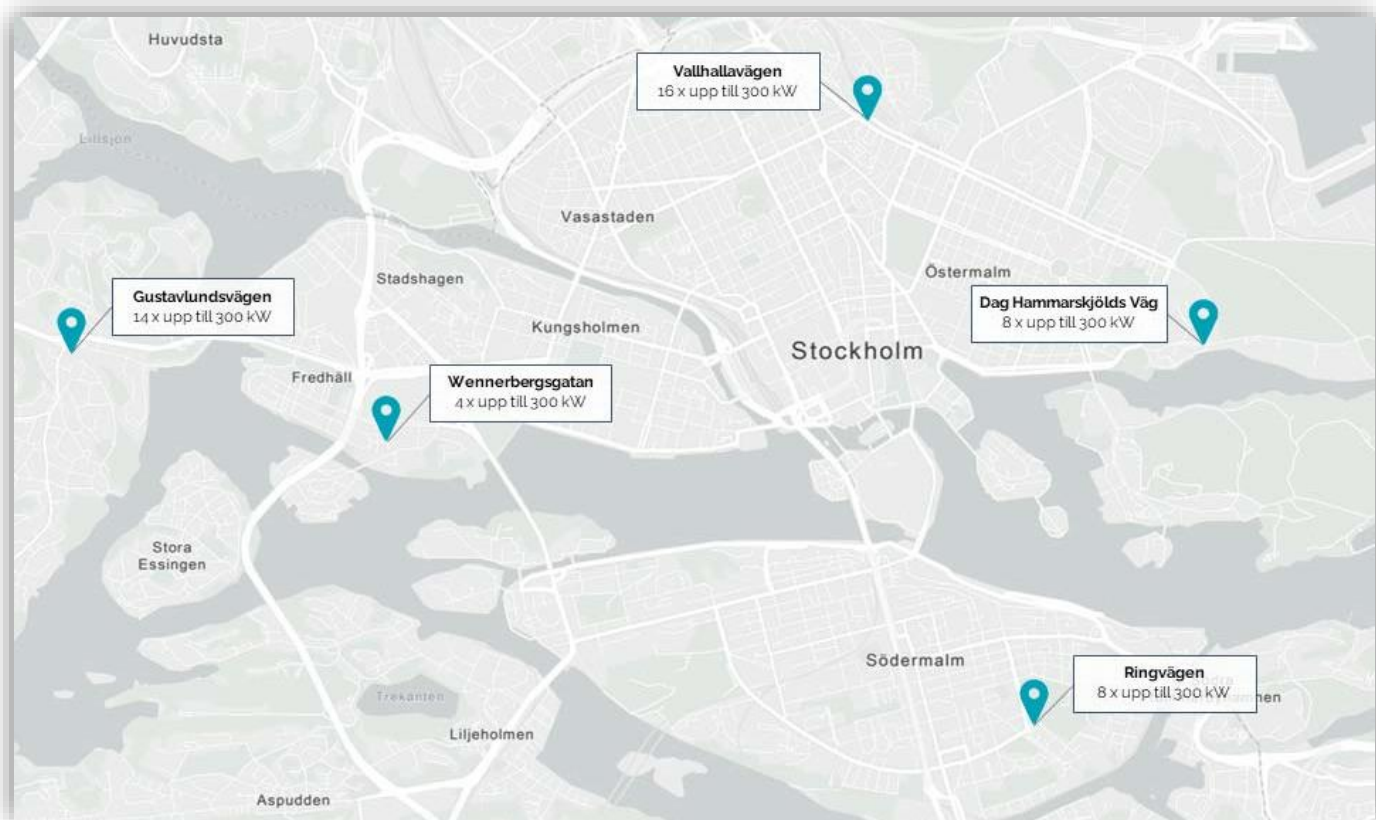
Centrala Stockholm får jättesatsning.



Malmöbaserade Nima Energy ska nu bygga ett omfattande nätverk av snabbladdare i Sverige. Det inkluderar bland annat 150 nya snabbladdare med en effekt på mellan 300 och 400 kW mellan Malmö och Stockholm. Satsningen är en del av en större plan att bygga totalt 1250 snabbladdare i Norden fram till slutet av 2026.

Laddpunkterna ska byggas längs vägar med stort behov av snabbladdning med ett särskilt fokus på i och runt städer. Det inkluderar bland annat en storsatsning i Stockholm.

Nima bygger just nu 50 snabbladdare fördelade över fem platser i Stockholm innerstad. Först ut är en station på Dag Hammarskjölds Väg i Diplomatstaden med åtta laddpunkter med en effekt på upp till 300 kW och en station på Wennerbergsgatan med fyra laddpunkter. De båda stationerna ska öppna i början av nästa år.



Planerade stationerna i Stockholm.

– Elektrifieringen av fordonsslottan går snabbt, men utbyggnaden av modern laddinfrastruktur haltar. Enbart i Sverige förväntas antalet elbilar öka från dagens cirka 266 000 till runt 2,4 miljoner fordon redan år 2030. Något som ställer krav på utbyggnad av modern laddinfrastruktur både längs vägarna och i städerna. Tack vare våra nya stationer med ultrasnabb laddning runt om i Sverige kan vi snart erbjuda alla som kör elbil en snabb, enkel och pålitlig laddning, säger Marcus Landelin, VD på Nima.

Utöver satsningen i Stockholm öppnar Nima i slutet av året även laddstationer vid det nya handelsområdet i Vä utanför Kristianstad längs E22:an, vid Håbymotet utanför Munkedal längs E6:an och i Skillingaryd utmed E4:an. Samtliga stationer kommer erbjuda en ladd-effekt på upp till 400 kW.

– Nima har ett ambitiöst mål att bygga hela 1250 laddpunkter i Norden fram till slutet av 2026, där Sverige är först ut. Redan till årsskiftet öppnar vi våra första fem stationer med totalt 36 laddpunkter i Stockholm, Kristianstad Vä, Skillingaryd och Munkedal. Utöver det har vi tagit investeringsbeslut för ytterligare 114 laddpunkter som planeras öppna under mitten av 2024, säger Marcus Landelin.



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. Ford skakat av strejken – försäljningen dalar

Uppdaterad 02 nov. 2023 Publicerad 02 nov. 2023

Biltillverkaren Ford är märkbart påverkade av den nu avslutade strejken på företagets fabriker. Oktobers försäljningssiffror dalade.



Fords vd Jim Farley.

Försäljningen i USA föll med 5,3 procent under föregående månad och landade på 149 938 fordon för oktober.

Det kan jämföras med 158 327 fordon samma period förra året, rapporterar [Reuters](#).

Även försäljningen av de annars så lönsamma pickuper i F-serien gick trögt och minskade med 5,1 procent till 53 509 enheter.

Strejken har skakat om Ford rejält och förra veckan drog företaget tillbaka sin resultatprognos för 2023. Anledningen var de då pågående förhandlingarna med fackföreningen UAW, United Auto Workers.

Nu är en preliminär överenskommelse mellan parterna nådd och [strejken på Fords fabriker är över](#).

Det nya avtalet innebär bland annat rekordhöga löneökningar under de kommande fyra åren för bolagets anställda i USA.

“Vi är fokuserade på att återstarta Kentucky Truck Plant, Michigan Assembly Plant och Chicago Assembly plant och kalla tillbaka 20 000 Ford-anställda till jobbet och leverera alla våra modeller till kunderna igen”, sade **Jim Farley**, Fords högsta chef, i förra veckan enligt [BBC](#).



Isabel Hallqvist

3. Stellantis växer – börjar sälja Leapmotor i Europa

Publicerad 2023-11-01

När Fiat-Chrysler och franska PSA-gruppen, med märken som Citroën och Peugeot, gick ihop som Stellantis innefattade koncernen redan 14 märken i både Europa och USA. Nu läggs ett femtonde märke till när Stellantis investerar i kinesiska Leapmotor.



Märket grundades 2015 och har visat intresse för att komma in på den europeiska marknaden. Under bilmässan IAA i september var Leapmotor på plats med en rad modeller, bland annat nya elsuven C10 som beskrevs som särskilt anpassad för europeiska kunders behov.

Stellantis går nu in med 1,5 miljarder euro – närmre 18 miljarder kronor – i Leapmotor och får för det en andel på 20 procent av företaget. Samtidigt bildar Stellantis och Leapmotor ett nytt företag som ska sälja Leapmotors modeller utanför Kina från slutet av nästa år.



Fram till 2030 väntas det nybildade bolaget Leapmotor International kunna sälja en halv miljon elbilar utanför Kina. Enligt Stellantis ska det handla om prisvärda men tekniskt avancerade modeller.

Stellantis chef Carlos Tavares har tidigare flera gånger [kritiserat kinesiska elbilstillverkare](#) för att konkurrera med orättvisa villkor i Europa. Nu ser koncernen ut att slå in på en väg med annan strategi baserad på samarbete.

– Du kommer att se den kinesiska positionen växa på den europeiska marknaden på något sätt, i någon form. Samarbete är ett sätt att ta itu med den frågan på ett genomtänkt sätt, säger Stellantis finanschef Natalie Knight enligt branschtidningen [Automotive News](#).

– Den kinesiska offensiven är synlig överallt. Med den här affären kan vi dra nytta av den snarare än att bli offer för den, sa Stellantischefen Carlos Tavares efter att samarbetet presenterats.

Även Volkswagen och Audi har inlett samarbeten med kinesiska [Xpeng](#) och [SAIC](#). Då handlar det om att få tillgång till teknik och gemensamt utveckla modeller som väntas ta emot bättre på den viktiga kinesiska elbilsmarknaden.

Samarbetet mellan Stellantis och Leapmotor väntas däremot inte innefatta något tekniskt utbyte. I stället handlar det om ren försäljning av modeller från Leapmotor utanför Kina. När och om Leapmotor även lanseras i Sverige har inte meddelats.



Carl Undéhn

4. Volkswagen rullar ut agentmodell till fler märken

Publicerad 2023-11-02 kl 19:01 Text Erik Söderholm

Återförsäljarna för Skoda och Audi ska nu bli agenter i stället för säljare – men bara för elbilarna.



Förra året införde Cupra och Volkswagen Transportbilar en så kallad **agentmodell för sina elbilar**.

Det innebär att säljarna blir rådgivare och hjälper till med leverans, och inte längre behöver köpa bilen från generalagenten – den säljs direkt från Volkswagen till kunden. Det här är en modell som även **Mercedes och flera andra märken infört**.

Nu rullas affärsmodellen ut till fler märken. Med start den 1 november ska alla återförsäljare för Volkswagens personbilar, Audi och Skoda över till en agentmodell, men bara för elbilarna.

– Det känns väldigt bra att vi nu utvidgar vår nya affärsmodell. Sedan starten förra året har vi samlat på oss flera positiva erfarenheter och hittills i år har var femte bil från vårt företag sålts på detta nya sätt, säger Claes Jerveland, vd för Volkswagen Group Sverige.

En av förändringarna för bilköparna blir det som Volkswagen kallar ”transparent prissättning”. I praktiken innebär det att priserna ska vara desamma både hos fysiska återförsäljare och vid nätköp, samt att det inte går att pruta.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Slutprutat hos Mercedeshandlarna i Europa



Nissans nya grepp: Agenter med fasta priser



Volkswagens nya plan: Nu blir bilköpet prutfritt

5. Dodge Charger – nu med elmotor och 900 hästar

Av Marcus Berggren

03/11/2023

Man kan argumentera för att muskelbilar är bland de mest stereotypiskt fossila fordonen som finns. Elektrifieringens intåg har emellertid kastat om spelplanen och tillverkare av muskelbilar måste därför komma på nya sätt att gå till väga – något som Dodge nu gjort med Charger.



Muskelbilar definieras av höga doser kraft, vibrationer, och – i många fall – mycket krut för stålarna. De är sällan särskilt sofistikerade, vilket är del av dess charm. När bilarna i stället blir elektriska tvingas därför tillverkarna ta till nya medel för att tilltala en av bilvärldens mest konservativa kundgrupper.

Nu har uppgifter som kommande, elektriska, Dodge **Charger** läckt.

Det rapporterar amerikanska **The Drive**, som har talat med en anonym källa.

Flera alternativ

Enligt den ovannämnda källan kommer det att erbjudas tre varianter av Dodge Charger EV.

Två av varianterna kommer att ha ett 400V-system, medan den tredje kommer att ha ett 800V-system.

Instegsmodellen kommer att få kring 400 hästkrafter och vara bakhjulsdriven.

Mellanvarianten sägs ha runt 670 hästkrafter som går ner i backen via alla fyra hjul.

Toppvarianten – även den fyrhjulsdriven – sägs skryta med närmare 900 hästkrafter.



Dodge Charger kommer att erbjudas både som både elbil och förbränningsbil.

Dodge satsar även på fossilt

Utöver att erbjudas som renodlad elbil kommer Dodge Charger även att få förbränningsmotorer.

Det har varit tal om att Dodge Charger kommer att få raka sexcylindriga motorer som producerar mellan 420 och 670 hästkrafter. Huruvida en V8 också dyker upp återstår att se.

Det kommer med andra ord att erbjudas en rad olika valmöjligheter för kunderna, oavsett om de är på jakt efter elektrisk eller fossil drivning.

Innan Ford släppte nya Mustang fördes det interna diskussioner kring huruvida bilen skulle erbjudas i elektriskt utförande.

Jänkarna kom emellertid fram till att satsa helhjärtat på förbränningsmotorspåret.

Huruvida nya Dodge Challenger EV har det som krävs för att locka till sig muskelbilsfanter får framtiden utröna. Lanseringen beräknas till 2024.



Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare.



6. PROV: Opel Astra Electric GS – alldeles vanlig

Av Florian Schanti Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Opel, Dani Heyne

Publicerad 2023-11-02

Uppdaterad 2023-11-02

Opel utökar Astrapaletten med en elektrisk variant. Till en början kommer den i en femdörrars version i GS-utförande med konventionell design, 156 hk och en räckvidd på 416 km.



Den elektriska Opel Astra är optiskt väldigt lik sina bränsle drivna syskon, det skiljer blott 18 millimeter på höjden.

Opel har inte råd att ligga på latsidan, redan 2028 ska man enbart erbjuda elektriska bilar och därför följs de elektriska versionerna av Corsa, Mokka, Combo och Zafira nu av en elektrisk Astra som byggs i tyska Rüsselsheim.

Utifrån kan man knappt skilja elbilen från sina syskon med hybrid drivlina eller förbränningsmotor, men tittar man noga kan man kanske se att nykomlingen är aningen högre än de andra modellerna i samma serie. Batteriet i golvet gör nämligen elbilen 18 mm högre än grundmodellen och som Electric har den samma front- och bakparti som sportmodellen GSe.

Annars är det bara ett diskret "e" på bakluckan som avslöjar den nya drivlinan. Optiskt är Electric identisk med syskonskaran även på detaljnivå, bortsett från att tanklocket numera rymmer anslutningen till laddningskabeln.



Förarlandskapet är avskalat men funktionellt.

Inom Stellantiskoncernen delar framhjulsdrivna Astra Electric teknik med Peugeot e-308. Den tyska elbilen är dock mer kompakt och ska tippa vågen på förhållandevis låga 1 679 kg, vilket är nästan på samma nivå som hybridbilen och lättare än konkurrenterna. Den låga vikten kommer även förbrukningen till godo som anges från officiellt håll till 14,8 kWh/100 km.

Under vår första färd visade färddatorn faktiskt en förbrukning på 13,5 kWh, men hur hög förbrukningen i vardagen är kommer ett mer utförligt test att utvisa. Enligt WLTP-cykeln ska 54-kWh-batteriet räcka för en räckvidd på upp till 418 km. Under vintersäsongen kan man glädjas åt den dessutom standardmonterade värmepumpen.

Bara i kick-down- eller sportläget lämnar elmotorn sin maximala effekt på 156 hk. I eco- eller normalläget stryps effekten till 108 respektive 136 hk. Den extra effekten (+ 20 hk) jämfört med den första generationen av drivlinan märks dock knappt. I stadstrafik rör sig Astra snabbt, i hastigheter norr om 100 km/h blir bilen dock märkbart slöare.

Men hur ser det ut med kurvtagningsegenskaperna? Astras redan livliga köregenskaper hjälps på traven ytterligare av den elbilstypiska, låga tyngdpunkten, men bilens rullmotståndsoptimerade däck tenderar till understyrning. Då passar det bra att styrningen visserligen arbetar med fin precision men inte kommunicerar särskilt mycket. Bry dig förresten inte om bilens sportläge – här minskas bara servostödet i styrningen, känslan förbättras inte det minsta.

Bilens fokuspunkt verkar alltså vara komfort och mycket riktigt: fjädringen parerar de flesta ojämnheter med bravur. Dessutom sitter man riktigt bra i de ergonomiska framstolarna som framför allt i de lägre regionerna av ryggen bjuder på utmärkt komfort. En (teoretisk) 400 kilometers tripp utan paus med Astra Electric borde alltså vara en barnlek.



En del assistanssystem ingår i grundutrustningen.

I stadstrafik slås man först och främst av hur tyst bilen är. Man hör nästan inget från chassit eller omgivningen, förutom när underlaget är riktigt grovt. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 170 km/h och det är bara Hyundai Ioniq 5 som kan köra snabbare i klassen (185 km/h).

En mindre besvikelse med tanke på instegspriset (svenska priser är inte klara än, men på kontinenten kostar modellen från 45 000 euro) är att bakluckan endast öppnar manuellt och stolarnas horisontella inställningar kräver handkraft. Det sistnämnda beror dock på den modifierade bakaxeln som kräver mer plats än den i laddhybriden.

Av samma anledning saknas även utrymmet under lastgolvet, men Astra Electric har trots allt gott om förvaringsmöjligheter.

Skulle de mot förmodan inte räcka till får man vänta till hösten 2023 – då kommer nämligen den elektriska kombivarianten Sports Tourer. Hur stort kombins bagageutrymme blir vet vi dock inte än, men vi vet i alla fall att volymen ovanför lastgolvet blir lika stort som i modellerna med förbränningsmotor.

Till en början säljs Astra Electric endast med den maxade GS-utrustningen ombord. Vill man vara värst i Opelgänget får man dock komplettera med Ultimate-paketet som bland annat innehåller Matrix-LED-strålkastare och head-up-display.

Helt standard är dock den inte helt oviktiga känslan för vissa kunder att man inte behöver vänja sig vid en helt ny bil bara för att man vill köra elektriskt.





*Optiskt finns nästan inga skillnader från modellerna med förbränningsmotor.
Utan stuvfack under lastgolvet rymmer bagageutrymmet 352 liter.*

TEKNISKA DATA/OPEL ASTRA ELECTRIC GS

Motor Elmotor fram, 156 hk, 270 Nm. Litiumjonbatteri 54 kWh. Fast utväxling. Framhjulsdrift.

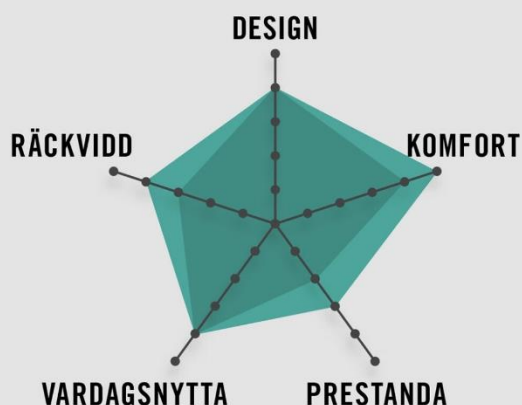
Kaross L/b/h 4 374/1 860/1 488 mm. Axelavstånd 2 675 mm. Bagagevolym 352-1268 liter. Tjänstevikt 1 679 kg. Maxlast 421 kg.

Prestanda 0–100 km/h 9,2 sek. Toppfart 170 km/h. Förbrukning 14,8 kWh/ 100 km. Räckvidd 418 km.

Pris i.u.

PERSONLIGHET

- Opel Astra Electric
- Peugeot e-308



SUMMERING

Bäst: Fina köregenskaper, komfortabel, vardagsduglig räckvidd.

Sämst: Något dyr. Inte spännande.





7. PROV: Dacia Spring Electric Extreme – billig!

Av Peter Wolkenstein

Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Dacia

Publicerad 2023-11-01

Uppdaterad 2023-11-01

Dacias billiga elbil finns inte att köpa i Sverige men kanske är det läge att privatimportera den här nya, starkare "extrema" varianten? Vi provkör!



En av den europeiska marknadens billigaste elbilar har nu kommit i en "extremversion" med hela 65 hk.

Dacia är bäst på att vara billigast och har varit det på den europeiska marknaden i över 20 år. På senare tid har man även erbjudit marknadens billigaste elbil i form av lilla Spring. I Sverige är märket inte fullt så gammalt och vi får även klara oss utan den eldrivna minibilen. Hittills har det kanske varit bäst så: Kinaproducerade Spring är tänkt som en stadsbil och finns enbart tillgängligt med ett litet batteri på 26,8 kWh vilket i bästa fall ger en räckvidd på 230 km.

Enligt Dacia själva är det dock inga problem: tydligen kör den genomsnittliga Springköparen inte mer än 31 km per dag i en snitthastighet på 26 km/h.



Det är absolut trovärdigt eftersom Springs motor inte genererar mer än ynka 45 hk, vilket framförallt i uppförsbackar känns lite väl trögt. Visserligen väger bilen endast 1 045 kg och har en maxlast på minimala 255 kg, men någon raket är bilen verkligen inte.

Just därför kommer nu en starkare motorisering som heter Spring Extreme 65 med "hela" 65 hk och en varvilligare motor (14 700 istället för 8 500 r/min) som tillsammans med en anpassad utväxling skickar betydligt mer vridmoment till framhjulen än standardmotorn. På regnvåt asfalt räcker det till och med för ett litet hjulspinn i korsningen. Det du.

Den starkare motorn innebär framförallt i stadstrafik att du inte längre är tvungen att ständigt ha högerpedalen planterad i mattan för att hänga med trafikflödet och även när man måste köra en bit motorväg finns det tillräckligt med kraft för att inte missas för en mopedbil.

I siffror är skillnaden minst lika stor som i verkligheten: 0 – 50 km/h avverkas nu på 3,9 istället för 5,8 sekunder. Sprinten till 100 km/h på 13,7 istället för 19,1 sekunder och mellansprinten från 80 till 120 km/h dröjer nu 13,5 istället för 26,2 sekunder. Nej, inte heller Extremeversionen kan beskyllas för att vara snabb på något sätt, men extrakraften gör elbilslivet något drägligare.

Redan i moderat fart kränger bilen märkbart i kurvorna och ESP-systemet håller bilen hårt i kopplet. Bilens syntetiska styrning gör inte saken bättre och bjuder knappast in till inspirerad körning. Fjädringen reagerar dock bättre i Spring 65 tack vare modifierade dämpare. Tvärfogar, asfaltslagningar och hål måste vara rätt rejäla innan passagerarna känner av något.

Apropå passagerarna. De bör inte vara allt för långa, framför allt om de ska sitta i baksätet. Här är det riktigt trångt och istället är allt annat än bekvämt. På de främre stolarna (som inte bjuder på något sidostöd) njuter man visserligen inte heller av någon större rymdkänsla.



Körriktningen väljs via ett vred som dock saknar parkeringsläge.

Hur ser det då ut med kvalitetsaspekten? Ungefär som man förväntar sig med tanke på bilens pris (Spring 65 kostar på den tyska marknaden från 24 550 euro, dvs drygt 285 000 kronor). Dörrarnas stängningsljud låter dig anta att bilen har byggts av ekonomiplåt, bagageutrymmet är bara delvis klätt och instrumentbrädan består till allra största del av tråkig hårdplast.

I Extremeversionen ingår däremot kopparfärgade detaljer som piffar upp tristessen en aning och man får även elektriska sidospeglar, parkeringssensorer och kamera bak samt multimediasystemet med smartphone-integrering på köpet.

Det är dessutom bara den starkare Springversionen som även kan laddas vid en DC-snabbladdare och då med maximalt 30 kW (tillval). Hemma vid wallboxen laddar bilen däremot bara enfasigt med ynka 3,7 kW.

Måste det tvunget vara en elbil på garageuppfarten borde man absolut titta på Spring 65 som är betydligt trevligare att leva med än vanliga Spring. En Dacia Sandero är däremot bra mycket större och kostar från 179 900 kronor, men finns endast med bensinmotor. Valet är ditt.



TEKNISKA DATA

DACIA SPRING ELECTRIC EXTREME 65

MOTOR: Synkron elmotor, 65 hk, 125 Nm. Batterikapacitet 26,8 kWh. Framhjulsdraft.

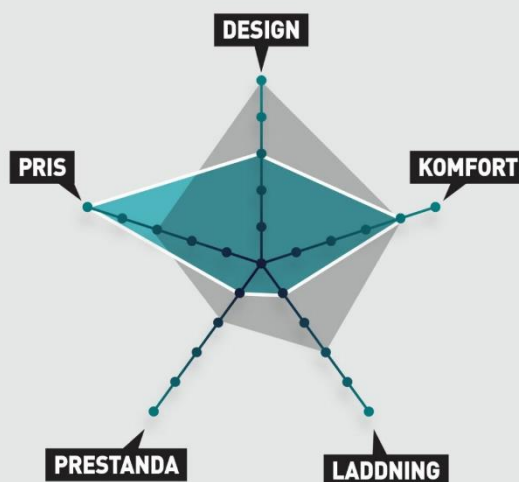
KAROSS: L/b/h 3 734/ 1 579/ 1 513 mm. Axelavstånd 2 423 mm. Bagagevolym 290–1 100 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 13,7 sek. Toppfart 125 km/h. Förbrukning 14,5 kWh/ 100 km. Räckvidd 220 km.

PRIS: Från cirka 285 000 kronor. Ej tillgänglig i Sverige.

PERSONLIGHET

■ Dacia Spring Extreme 65
■ Fiat 500e



SUMMERING

BÄST: Bekvämlig, snabbare än förut, mycket billig, bra grundutrustning.

SÄMST: Trångt, trist plastinteriör, begränsad räckvidd.





8. PROV: Porsche 911 S/T – bättre än GT3 RS?

Av Jörn thomas Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Rossen Gargolov

Publicerad 2023-11-03 Uppdaterad 2023-11-03

Ja, så kan det absolut vara för inget kan väl vara bättre på landsvägen än en manuellt växlad, viktreducerad 911 med 525 hk, eller?



S/T kan mycket väl vara tidernas bästa Porsche 911.

VAD ÄR NYTT?

Som om GT3 RS (med eller utan Touring-paketet) inte redan var vass nog har man snickrat ihop ännu en juvel i Zuffenhausen – kanske är det här tidernas allra bästa 911? Konkurrensen är visserligen hård, men splitternya S/T har definitivt chansen att hamna högst upp på Porschefansens önskelistor.

Varför? Kanske för att bilen inte ser hälften så vass ut som den faktiskt är: här finns inga obscena vingar, inga flaps – bara en kapabel motor och ett vasst chassi. En GT3 RS i kamouflagedräkt så att säga, och det blir tydligt redan innan man har klivit in i bilen och startat den – bara man läser faktabladet först.

De konkreta siffrorna? 525 hästkrafter och 465 Nm sätter ordentlig fart på 1 380 kg (tomvikt, tjänstevikten anges till 1 455 kg). Och det bästa av allt? Här får du peta själv genom lådans sex kuggar!



HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Vi är dock knappast här för att rabbla upp fakta, vi är här för att köra. Det är bara att öppna kolfiberdörren, glida ned i kolfiberskalstolen, dra i läderremmen för att stänga dörren, och starta motorn. Porsche vill gärna att man ser S/T som den ultimata landsvägsraketen, men man har förvånande (och glädjande) nog avstått från att skruva ned effekten för att främja körbarheten.

Det här är en bil för entusiaster, för folk som verkligen vill köra sin bil och det märks tydligt redan på parkeringen: kopplingen är tung, pedalvägen kort och både växellådans slag och utväxling har minskats avsevärt.

Man får vara bestämd här – att halvhjärtat mysa med vänsterpedalen fungerar dåligt. Lådan har lättats med 10 kg (skivdiametern har minskats från 240 till 184 mm), vilket innebär att den roterande massan har kunnat sänkas med två tredjedelar. Det krävs en stark fot med finkänsla för att lyckas och man får inte vara rädd för mekaniskt oljud.

Den manuella lådan ramar in sitt arbete med en ljudbild som i andra bilar betyder en omedelbar resa till verkstaden. Här främjar det känslan och en bilnörds kärlek till förbränningsmotorer och gammal, hederlig mekanik.

Det är trots allt vad allt handlar om: känslan. Maximal njutning genom askes, avhållsamhet. Bakaxelstyrning? Finns inte. Behövs inte heller, den vanliga styrningen (utväxling 15:1 istället för 14:1 i GT3 Touring) och de dubbla triangellänkarna fram klarar det alldeles utmärkt utan hjälp. Det känns otroligt autentiskt: man känner varje dammkorn på asfalten och styrvinkelns alla grader med seismisk kraft i händerna.

Glider de främre sportdäcken lätt genom kurvan eller greppar de? Trycker bakaxeln utåt när du accelererar ut ur kurvan med hjälp av den modifierade bakaxeldifferentialen eller förblir S/T neutral in i det sista? Du känner allt i realtid i handflatorna, medan fyralitersmotorn bakom dig bjuder upp till dans.



Utmärkt sittposition, kolfiberbur (tillval), klassiska läderfärger och en kortslagig, sexväxlad och manuell låda. Kan det bli bättre? Kolfiberskalstolarna är sensationella!

Den lättade rotationsmassan ger motorn ännu bättre respons, gör den ännu mer varvvilig. Bättre respons än i GT3 RS? Den gatlegala racerbilen är knappast seg, bland annat tack vare dess strömningsoptimerade enkelspjäll. I S/T har man skippat den lösningen. Mindre är ibland mer – en väg som ytterst få sportbilstillverkare är beredda att ta idag.

I vanliga fall betyder evolution mer motorvolym, större turbo, mer effekt och gärna elektrisk draghjälp. Porsche 911 S/T tvärvägrar, sådant trams har ingen plats här. Hur skulle man annars ha bevarat den autentiska och jordnära känslan? Den omedelbara styr- och gasresponsen, den linjära kraftutvecklingen till 9 000 r/min?

Visst, bilen verkar ha en solklar fäbless för varvtal över 5 500 r/min och då låter det en hel del från drivlinan. Den tunnare ljudisoleringen (lättare kupémattor sparar två kilogram) låter mekaniken kommunicera mer öppet med passagerarna.

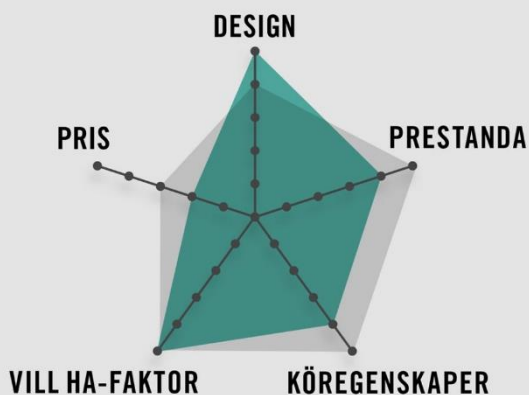
”Bilen är inte perfekt”, lovar Porsches Andreas Preuninger, ”men den är utmanande och vill bli körd.” Så borde det ju vara och så är det också. Bara ljudet alltså. Sentimentala Porscheveteraner kommer till och med att känna lite luftkylda aromer här, framför allt när avgassystemet för en gångs skull låter autentiskt och inte överdrivet dominant.



Snitsiga emblem är en naturlig del av Porsches arv och viktiga på en limiterad bil som S/T.

PERSONLIGHET

- Porsche 911 S/T
- Porsche 911 GT3 RS



SUMMERING

Bäst: Ärlig, rå, bullrig, otrolig kvick och reaktionsnabb, framtida samlarbil.

Sämst: Obscent dyr.



Allt här inne är organiskt, helt utan smakförstärkare. Det behövs knappast, S/T drivs trots allt av en motorsportbeprövad sexcylindrig boxer-motor utan överladdning. Visserligen är en dubbelturbosexa ännu starkare på låga varv, och RS-modellen tar kurvorna snäppet bättre tack vare bakhjulsstyrningen, är mer stabil på raksträckorna och pressas ännu hårdare mot asfalten tack vare dess aktiva aerodynamik. Här i S/T skulle man inte kunna bry sig mindre när man tar nästa landsvägssväng i extatisk fart, naturligtvis fullt koncentrerad. Ånger över ditt senaste jobbmöte? Icke. En full almanacka för nästa vecka? Helt bortglömd. Du har en PowerPoint-presentation kvar att göra? Vem bryr sig? Det enda som räknas är ögonblicket, du och bilen. Allt här hör ihop, allt passar ihop som hand i handske. 911 S/T är inte direkt förstahandsvalet för att jaga varvtider, den äran tillfaller GT3 RS. Enligt Porsche är S/T det bästa som finns för landsvägen och har därför finjusterats just för detta.

NÖRDFAKTA

Porsche 911 S/T är naturligtvis ingen dussinbil. Först och främst är prislappen nästintill obscen, men modellen har även en begränsad upplaga om exakt 1 963 exemplar, en homage till födelseåret för 911:an, 1963. Den första S/T-modellen såg dagens ljus sex år senare.

BORDE JAG KÖPA DEN?

911 S/T är något i hästvåg, en modern ikon som firar mekaniken och förbränningsmotorn på det absolut bästa sätt man kan tänka sig.

Instegspriset på hiskeliga 3 270 000 kronor är naturligtvis i styvaste laget, men vill man ha en S/T och lyckas få tag i en är det nästan prisvärt. S/T är en omedelbar klassiker och framtida samlarbil. Spring och köp!

TEKNISK INFO/Porsche 911 S/T

Motor: B6, bensin, 3 996 cm³, 525 hk vid 8 500 r/min, 465 Nm vid 6 300 r/min. 6-växlad manuell låda. Bakhjulsdrift.

Kaross: L/b/h 4 573/1 852/1 279 mm. Axelavstånd 2 457 mm. Bagagevolym 132 l. Tjänstevikt 1 455 kg. Maxlast 240 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 3,7 sek. Toppfart 300 km/h. Förbrukning 13,8 l/100 km.

Pris: Från 3 270 000 kronor. Aktuell nu.



9. Test: BMW M3 Touring är svaret på alla dina problem

Av redaktören bytbil 2023-11-03

Text & Foto Simon Hallenslev

När det gäller att hitta meningen med livet förlitar sig vissa på feng shui eller kristaller. Men jag förlitar mig på **BMW** M3 Touring.



Det är lätt att förlora sig i vardagslivets rutiner och låta sig överväldigas. Bra rutiner som en löprunda på morgonen eller en färsk spenatsmoothie räcker långt, och när det inte fungerar måste man ta till mer drastiska åtgärder.

För vissa finns svaret på deras problem i terapi, horoskop eller healing. Själv är jag mer blygsam. Jag behöver bara lite mer en 1 miljon kronor för en ny kombi.

Det är en **BMW** M3 Competition Touring och helst i färgen "Isle of Man Green". Efter bara en vecka i sällskap med den blir jag en bättre och mer harmonisk människa, och jag är säker på att den kan göra detsamma för dig.

Rymlighet

BMW M3 Competition Touring erbjuder rymlighet och du får allt de praktiska du behöver från en kombi. Det finns 500 liter bagageutrymme, som kan nås via en klassisk tvådelad baklucka.

Bakrutan öppnas för enkel åtkomst till shoppingkassar och små föremål, medan den stora elektriska bakluckan öppnas brett, för att avslöja sin fulla kapacitet. **BMW** M3 Competition Touring rymmer utan problem kläder, små brännbara föremål och långväxta passagerare i baksätet.



Vad erbjuder den?

Resor till gymmet och till redaktionen i den tunga morgontrafiken ger naturligtvis ingen inblick i köregenskaperna. Faktum är att med alla komfortinställningar är M3 Touring precis som en vanlig **BMW** 3-serie. Det vill säga lättkörd och följsam.

Men de korta resorna ger mig ändå en stark känsla av att det döljer sig något otämjt och nästan sjukt bakom den familjevänliga fasaden. En känsla som är tillräckligt stark för att jag ska rensa min kalender från alla helgplaner för att helt enkelt maximera körtiden.

Känslan är naturligtvis rotad i den kunskap jag har från specifikationsbladet. Det berättar för mig att under huven finns en dubbelturboladdad rak sexa med 510 hästkrafter och 650 Nm. Denna kraft fördelas till alla fyra hjulen genom **BMW**s xDrive fyrhjulsdrivningssystem med en konventionell automatisk växellåda; en så kallad vridmomentomvandlare istället för en dubbelkoppling. Det är samma monstruösa drivlina som du hittar i en vanlig **BMW** M3 Competition. Som Touring väger den 85 kg mer, ett resultat av ett tak utan kolfiber. Och det spelar ingen roll.

Mållös!

De röda M-knapparna på ratten borde ha en grundlig varning innan användning. Med ett tryck går **BMW** M3 Competition Touring från familjefader i ylletröja till farlig fånge i tvångströja. Avgasdämparna öppnas, underredet stramas åt och pedalerna blir känsliga.

De öppna landsvägarna är det enda som står på min helgagenda och varje skarp kurva jag tar gör mig mer mållös. Att en familjebil kan vara så väl inställd när det gäller dämpning, styrning, grepp och övergripande balans är oöverträffat.

Jag gillar särskilt xDrive-systemet, som aldrig skickar mer än 50 % av kraften till framhjulen. Vanligtvis kommer majoriteten av de 510 hästkrafter att finnas på bakhjulen, vilket ger dig exakt den dynamik du vill ha från en M3 – kombi eller inte.

Och när du får ut den ur kurvan med högerpedalen djupt begravd i mattan blir du överraskad av kraften, vridmomentet och den projektilliknande hastigheten. Den är så snabb att en motorvägsinfart är rena barnleken. Det finns så mycket mer att ge här.



Onödigt!

Precis som på påfartsrampen inser du på vägen att BMW M3 Competition Touring är redo att gå långt över gränserna för trafikreglerna. Så här kan man förnuftiga fråga sig, vad är poängen?

Det är just här som kombivarianten kommer till sin rätt. Ingen säger att du måste köra som en galning. Du kan också åka på långa resor med din kombibil full av barn och vattenleksaker, eller bara hämta svärmor på stationen. Allt utan att avslöja hur du körde på vägen dit.

Testbilen är inte utrustad med keramiska bromsar eller skålade säten i kolfiber, som kan köpas för svindlande summor. Och det är ett fantastiskt val att ha. För det innebär att den kan köras utan kompromisser i vardagen.

Kupén är utsökt klädd i Merino-läder, framsätena omfamnar som en tjockfodrad basebollhandske och där det inte finns kall aluminium finns det kolfiber. Den moderna "BMW Curved Display", som förenar två kristallklara skärmar i en mjuk kurva, är utrustad med det njutbara iDrive-systemet och musik spelas från Harman Kardon-ljudsystem.

Det finns verkligen inte mycket att klaga på. Möjligen ljudnivån från de stora fälgarna på motorvägen, men det väljer jag att bortse ifrån. Dessutom är den konventionella automatlådan mycket bättre på att tämja vardagskörning än en dubbelkoppling, och även om underredet är fast kan det inte beskrivas som obekvämt i "Comfort"-läget.

Ett botemedel mot..allt?

Min vecka med **BMW** M3 Competition Touring var en vecka där jag körde med öppen mun i äkta spänning. Jag körde hela lördagen och söndagen utan destination, utan musik på en i övrigt välspelande stereo och utan en tanke på den snabbt tömmande bensintanken.

BMW M3 Competition Touring är svaret på dina problem eftersom den uppfyller de grundläggande behoven hos en kombi, samtidigt som den kan dra iväg när du känner för det. Det finns isofix, men också driftläge och launch control.

Den kostar från 1 074 700 kronor, medan testbilen med utrustning som Merino-läder, kol-fiberpaket och grön lack kostar lite mer. Naturligtvis kan du få en hel del annat för den summan.

Om onda andar tvingar mig att välja en bil för resten av mitt liv kommer jag att välja **BMW** M3 Competition Touring, och det är allt jag behöver säga.

BMW M3 Competition Touring

Motor: R6 bensen, 2 993 cm³

Effekt: 510 hk / 650 Nm

0-100 km/h: 3,6 sekunder

Tophastighet: 250 km/h

Bränsleförbrukning: 9,7 km/l

Mått (L/V/H): 479/190/143 cm

Egenvikt: 1 940 kilo

Bagageutrymme: 500-1 510 liter

Relaterade artiklar:



Första körningen: EL6 är det bästa Nio har skapat



Nya el-kombin från Nio kostar från 576 000 kronor



Första körningen: BMW i5 är allt alla hoppades på



Test: Audi Q8 e-tron Sportback med längre räckvidd

Feber

10. BMW XM sätter rekord på Pikes Peak

Av Bobby Green

2023-11-03 kl 14:00

Snabbaste hybrid-suven på sträckan.



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

I juni släpade BMW med sig kolossen XM Label red till Pikes Peak där de planerade att sätta ett nytt tidsrekord och knäppa **Lamborghini Urus Performante** på fingarna. Men så blev det aldrig eftersom föraren Matt Mullins råkade **krascha bilen in i ett träd**, och rekordförsöket tog därmed slut.

Nyligen var man dock på plats igen, med en hel bil och återigen med Matt som aldrig skadades bakom ratten. Och denna gång blev det rekord! Men man slog inte Urus Performantes tid som var 10:38 eftersom XM klockade in på 10:48. Rekordet som man fick blev istället snabbaste hybrid-suven på sträckan. Urusen har som ni säkert redan vet ingen hybrid-lösning i sig.

[bmw-m.com](https://www.bmw-m.com)



Bobby Green



**BMW XM - första elektrifierade modellen från M
Super-SUV med upp till 748 hästar**



**Tillverkningen av BMW XM drar igång
Även iX5 börjar byggas**



**BMW berättar mer om XM Label Red
Och presenterar instegs-version**



**BMW:s monster-SUV XM i älgtest
Och Mercedes EQS SUV**

11. BMW:s kanske mest hyllade 3-serie: ”Vilken fullträff!”

Publicerad 24 december 2022 kl 17:19 Text Calle Carlquist

BMW utsattes för tuff debatt under 70-talet och beskrevs som lite för sportig. Men när nya 3-serien dök upp på 1980-talet blev den en riktig fullträff.



BMW 318i Coupe (E30) 1982–91.

Läsare som följt denna vinjett har kanske märkt att flera artiklar handlat om händelser under 1982–83? Det är ingen slump, de första åttiotalsåren inträffade mycket i bilindustrin som fick påverkan för lång tid framöver. Genombrottet för **aerodynamiska former** till exempel.

BMW hoppade inte oreserverat på det tåget utan förhöll sig mer konservativt, inte minst med den 3-seriegeneration som brukar kallas E30 (efter projektnamnet).

Visserligen hade karossens detaljer slipats av för att klyva vinden bättre än föregångaren E21 gjorde, men den strama helheten i kostymeringen behölls – i elegant utvecklad form.

Det är svårt att tänka sig någon BMW-modell som dels gjort ett så stilrent intryck precis direkt, dels stått sig så oerhört väl under de drygt 35 år som passerat sedan debuten.

Den välkände formgivaren Claus Luthe och hans något mindre kände kollega Claus Reisböck brukar tillskrivas designen. Luthe hade tidigare ansvarat för formerna på NSU Ro80, VW K70 (som började sitt liv som NSU), Audi 50 och åtskilliga andra tidlösa modeller.

I Vi Bilägare nummer 17/1982 provkördes och veks E30 ut, med röntgenteckning och allt för att visa nyheterna.



BMW 320i Coupe (E30) 1982–91.

Föregångaren E21 hade, inte minst från Sverige, fått skarp kritik för att ha lynniga köregenskaper vintertid.

I Vi Bilägare gick debatten het under mitten av 1970-talet, med ägare, generalagent och fabrik i åtskilliga inlägg och svaromål. Bilen var lite väl "sportig" i upprädandet och det förekom olycksituationer där modellen i sig snarare än föraren pekades ut som orsak.

Därför var väghållningen prioriterad under utvecklingen av E30, utan att den speciella "BMW-känslan" skulle gå förlorad. Alla som kört en E30, oavsett motor, kan nog skriva under på att det blev en sällsynt trivsamt, hanterligt och helt enkelt kul bil att ratta, inte minst tack vare den exemplariska styrkänslan.

En av nyheterna var att 3-serien strax efter introduktionen också skulle komma med fyradörrarskaross. Det hade inte funnits tidigare. För utrymmena betydde det ingenting, E30 var smal och nätt över skuldrorna och baksätet bäst lämpat för barn, oavsett antal dörrar.

När sedan en kombiversion dök upp sommaren 1987 fick åtskilliga småbarnsfäder något att drömma om, men i sanningens namn rymdes knappast några barnvagnar i den heller.

I det trånga baksätet fanns i alla fall en praktisk, ny finess i form av speciella hållare för bälteslåsen, en liten plastslits i vilken bälteslåset trycktes in när det inte användes och på så sätt kom ur vägen. För mittbältet fanns en motsvarande slits mitt uppe på hatthyllan.

Ordnung muss sein, så löd ledordet i stort och smått under utvecklingen av E30. Det syntes på helheten och ned på minsta detaljnivå att detta var en ovanligt propert utförd liten sedan.

Serieproduktionen startade 1982 och höll i sig ända till 1994. Under 1986 nåddes en topp, drygt 316 000 producerade exemplar, medan den totala tillverkningen blev drygt 2,4 miljoner bilar. Vilken fullträff!



BMW 325iX Coupe (E30) 1987–91.



Alpina B6 3.5 Katalysator (E30) 1985–90.



Calle Carlquist

Tidaholms bruks automobil tillverkning.

Automobil tillverkningen vid Tidaholm omfattar tre olika huvudtyper: lastvagnar, omnibussar och brandvagnar. Alla vagnar levereras från »Bruket» fullt färdiga och bygges på olika chassityper om resp. 1,5 och 2.5 ton. För omnibussar är chassiet specialbyggt med lägre ramhöjd: dessutom fjädringen är bättre och diverse andra anordningar ha vidtagits, som tillförsäkra omnibussen en jämn och behaglig gång. Då fyra olika motorer finnas kan av varje typ ett flertal olika kraftiga vagnar framställas, men man söker i största möjliga utsträckning genomföra standardisering, och i regel användes egentligen endast ett enda slags motor för varje vagn typ.

Motorerna äro av två huvudtyper och försedda med löstagbara cylinderfoder. Genom att insätta olika sådana i cylinderblocken kan av varje typ göras två motorer, på vilka alla beståndsdelar äro praktiskt taget desamma utom cylinderfodret och kolvarna. Den mindre typen har en slaglängd av 130 mm. samt cylinderdiameter på 82 och 90 mm. Den större har en slaglängd av 140 mm. och 100 eller 108 mm. diameter. I regel användes för 1½ tonsvagnar en motor med dimensionerna 90 X 130 samt för 2½ tonsvagnen motorer med dimensionerna 100 X 140 mm. För brandvagnar och omnibussar användes vanligen en motor. Som har samma slaglängd men 8 mm. större diameter.

Vad fabrikationen av lastvagnar beträffar sker den i serier om 30 chassier åt gången. Även omnibusschassier byggas i serier ehuru i mindre omfattning. Vad omnibusstillverkningen beträffar, så må nämnas, att ett tiotal chassier av en alldeles speciell typ äro under arbete. Den största nyheten är att spårvidden bak är betydligt större än fram för att skänka en stabilare gång i kurvor. För att få vagnarna så låga som möjligt, har bakaxelns konstruktion ändrats, vilket tillåter en sänkning av golvet inne i vagnen på nära en decimeter.

För att ernå en tyst gång, vilket särskilt för omnibussar i hög grad uppskattas, kör man in såväl motorn som växelhjulen och bakaxeln mycket noga, innan de inmonteras på sina respektive platser.

Tack vare denna inkörning och en väl genomförd organisation vid sammansättningen, kan ett chassis framställas på två à tre dagar. I månaden kan sålunda ett tiotal vagnar byggas, och under nästa år hoppas man på en produktion av minst 120 vagnar.

Fabriken har också en särdeles väl ordnad smedja och här häjas icke blott delar för eget bruk, utan även för ett par andra motorfabriker. Den uppsättning av »verktyg», som finnes för detta ändamål, är också särdeles rikhaltig.

Då man jämför en Tidaholms vagn, avsedd för 1½ ton med andra vagnar, särskilt amerikanska, som uppgivas vara av samma lastkapacitet, lägger man genast märke till de förras betydligt grövre dimensioner. Det har nämligen visat sig välbetänkt att ge vagnarna dessa grova dimensioner, ty påfrestningen vid kontinuerlig drift med 1½ tons belastning är ju mycket stor och dessutom förekommer rätt ofta att

vagnen överbelastas. I samband härmed må nämnas. Att ända till ett tjugotal personer transporteras i omnibussar , byggda på 1,5 ton chassier.

En sak, som vid Tidaholms bruk ägnas stor uppmärksamhet är lätt åtkomlighet av alla delar för inspektion, justering, smörjning och utbyte. Vad särskilt cylinderfodren angår, kunna dessa utbytas mot nya, utan att motorn behöver tagas ur vagnen. Vid ett tillfälle, då en cylinder i en omnibuss blivit repad på den grund, att en ventil sprungit sönder till följd av materialfel, kunde utbyte av cylinder ske på 2 timmar för en kostnad av c:a 50 kr.

TIDAHOLMS
LASTVAGNAR och OMNIBUSSAR
 äro kända för
 enastående låg bränsleförbrukning.



Lastbil tillverkad på Tidaholms bruk 1927.



Tidaholm TSLO Bus 1925



Roger Warolin