



*Studebaker Avanti R2 1963*

- 1. Fisker sålde elbilar men glömde att ta betalt**
- 2. Aways letar investerare för att undvika konkurs**
- 3. Kia EV9 dubbel vinnare**
- 4. Volvo har byggt sin sista dieselbil**
- 5. Volvo EX30 utsedd till Årets stadsbil 2024**
- 6. Porsche ska inte bygga discokulor eller Cybertrucks**
- 7. BMW utökar återkallelsen till att omfatta 75 000 svenska bilar**
- 8. Nya Suzuki Swift är en budgetvänlig paus från elbilar**
- 9. Prov Lexus LBX**
- 10. Det är 15 år sedan Elon Musk visade upp Tesla Model S**
- 11. Studebaker Avanti R2 Coupe 1963**
- 12. Mini en stor historia om en liten bil**

## 1. Kaoset: Fisker sålde elbilar – glömde att ta betalt

Av Maths Nilsson 28 mars 2024, 16:12

Turerna i elbilstillverkaren Fisker blir allt mer bisarra. Nu visar det sig att Fisker glömt att ta betalt för elbilarna. – Checkar löstes inte in i tid eller tappades bort helt. Vi letade ofta för att hitta checkar, kreditkortskvitton och eventuella medel flera månader efter att bilar sålts, berättar personalen för Techcrunch.



Nu framkommer nya bisarra detaljer om kaoset inifrån krisdrabbade elbilstillverkaren Fisker Inc. Det visar sig att Fisker missat att ta betalt för elbilar de sålde när leveranserna skalades upp, [avslöjar tekniksajten Techcrunch](#).

En köpare som inte fick betala sin Fisker Ocean är konsumentsajten [Consumer Reports](#), som berättar att Fisker aldrig löste in deras check på över en halv miljon kronor. Fisker tappade kontroll på miljontals miljoner dollar i betalningar. De glömde lösa in checkar som sedan gick ut, eller tappade bort checkar och kreditkortsbetalningar helt och hållet. I några fall levererades elbilar utan att de överhuvudtaget tog betalt.

Fisker glömde ta betalt för elbilen eller struntade i att lösa in kundernas checkar.

Till slut upptäckte revisionsbyrån PwC kaoset och Fisker tvingades skjuta upp sitt bokslut, då de inte visste hur mycket pengar de hade sålt för. Årsredovisningen har fortfarande inte skickats in till amerikanska SEC. Fisker hotas nu av konkurs och har kastats ut från börser i New York. [I går kom beskedet att de sänker priset på elbilen Fisker Ocean med upp till 250 000 kronor](#). Tesla har skickat ut ett meddelande till sina anställda att de inte längre byter in Fiskers elbilar.



Maths Nilsson

## Teknikens Värld

### 2. Aiways letar investerare – vill undvika konkurs

Publicerad 27 mars 2024 kl 08:31

Det är inte bara amerikanska Fisker som har det kämpigt i elbilvärlden. På andra sidan klotet har kinesiska Aiways sedan en tid varit illa ute. Nu letar man nya investerare, och ska fokusera ännu mer på exportmarknaden.



Det världsekonomiska läget, med höga räntor och låg investeringsvilja, parat med de måhända överoptimistiska prognoser som satts för elbilsmarknaden, skördar offer. Helt nyligen kunde vi berätta om **amerikanska Fisker, som är nära konkurs**, och vars ekonomiska problem **synts väl i media**. Och här i Sverige har elmotorcykeltillverkarna **Cake** och **Vässla** gått i konkurs, samtidigt som **Polestar** haft **det tufft**. Lite mer i skymundan, eller måhända granskat av färre fria medier, har läget även varit kritisk för flera spelare i Kina.

Av de märken vi sett här i Sverige är det **Aiways** som haft det tuffast. Fabriken har stått stilla i perioder alltsedan förra året, och anställda har tvingats avstå lön. I Sverige har hittills bara runt 200 bilar sålts. Siffror som korresponderar väl med uteblivna framgångar i övrigt i Europa. Nu letar bolaget efter nya investerare, för att kunna återstarta en större produktion av de två modellerna **U5** och **U6**, bekräftar företagets kommunikationschef för exportmarknader, Bernd Abel, till Reuters. "Vi behöver en stor investering", säger han, "men vi är säkra på att vi kan få det."

Investerarna som man för samtal med är främst just kinesiska, men även vissa europeiska intressenter ska finnas med i bilden. Förhoppningen är att det ska täcka både utvecklingskostnader och en export på mellan 15 000 och 25 000 bilar i år, för att inom några år nå sexsiffrig produktion. Tidigare investerare i Aiways, som grundades så sent som 2017, inkluderar bland annat batteritillverkaren CATL och teknikkoncernen Tencent.



*Teknikens Världs Mikael Stjerna provkörde Aiyas senaste modell U6 förra året*

Samtidigt är inte Aiyas ensamt om att ha finansiella problem. I Kina finns över 80 olika elbilstillverkare, och allt mer intensiva priskrig har gjort att marginalerna gått ner. Och bara en tredjedel av de 12 största tillverkarna har senaste året nått sina säljmål. De flesta av de tillverkare som hamnat i finansiella problem har dock inte varit aktuella för oss i Sverige, men ett annat exempel är Zhidou, som i Sverige marknadsfört lilla D2S både som mopedbil och "riktig" (näja) bil. Företaget gick faktiskt i konkurs redan 2019, men har sedan dess återuppbyggts med bland annat pengar från Volvo-ägaren Geely, och planerar i april att lansera sin andra modell, kallad Rainbow.

Investeringar i elbilsbranschen har, trots motgångarna, uppmuntrats av Kinas styrande kommunistparti. På årets partikongress omnämndes industrin som en "ny produktiv kraft" av Kinas president Xi Jinping. Om de uppmuntrande orden också omsätts till att Aiyas hittar investerare återstår att se, men sker det så är – åter – siktet inställt på Europa, säger Bernd Abel.



**Erik Andréén**



### 3. Kia EV9 dubbel vinnare – hyllas i många länder

Uppdaterad 28 mars 2024 Publicerad 28 mars 2024

Det rullar på bra för Kia. Tillverkaren kammar hem hela två priser i World Car of the Year med sin EV9.



*Kia EV9 är utsedd till Årets bil i världen och Årets elbil i världen av World Car of the Year.*

Jury i World Car of the Year består av 100 biljournalister som representerar 29 länder.

#### **EV9 är bästa elbilen**

Nu har journalisterna kommit fram till att Kia EV9 är bäst på två punkter. Den blir inte bara Årets bil utan även Årets elbil i världen.

Jury hyllar modellen med motiveringen att elbilen har en "innovativ design, rymlig sju-sitsig interiör och ett konkurrenskraftigt pris", [enligt Kias pressmeddelande](#).

Att Kia nu kammar hem priser som bästa elbilen gör givetvis vd:n **Ho Sung Song** på gott humör.

"Vi är enormt hedrade över att Kia EV9 har utsetts till World Car of the Year och World Electric Vehicle. Denna framgång är ett bevis på vårt orubbliga engagemang för att tänja på gränserna för teknik och design", säger han.

"Det är med succéer som Kia EV9 som driver oss att fortsätta leverera exceptionella fordon som omdefinierar körupplevelsen för kunder runt om i världen."

Modellen släpptes i höstas och Kia har med hjälp av elektrifieringen genomgått något av en pånyttfödelse, [där provkörningen av EV9 ger Volvo något av en huvudvärk](#).

### Vunnit många priser

Den har redan hunnit vunnit många andra priser, bland annat i Sverige, där den till exempel blev utsedd till Årets elbil av tidningen Elbilen.

Det verkar som EV9 är uppskattad av både experterna och kunderna, där el-suven har plats för upp till sju personer. Modellen erbjuder även ultrasnabb laddning tack vare 800-voltsteknik och en räckvidd på 51 mil.

### Läs även:



### Kia storsatsar – tre nya elbilar. Dagens PS



### Kia Sportage PHEV: Storsäljare av en anledning. Dagens PS



### Johan Augustin

Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien. Lång erfarenhet av resereportage.

## Teknikens Värld

### 4. Volvo har byggt sin sista diesebil

Publicerad 27 mar 2024 kl 15:41 Uppdaterad kl 16:08

En era tog slut den 26 mars när den sista Volvon med en dieselmotor rullade av fabriksbandet i Torslanda. Nu är det bara bensinhybrider och elbilar som gäller.



*Volvo XC90 med dieselmotor. Just detta exemplar är den sista med denna motortyp.*

I höstas meddelade **Volvo Cars att de planerade att sluta tillverka dieselmotorer någon gång under våren 2024**. Nu har vi kommit till våren 2024, och Volvo har byggt sin sista bil utrustad med dieselmotor. Volvos sista diesebil blev en **XC90 B5** som stod färdig i Torslanda under gårdagen, den 26 mars 2024.

Volvo har haft dieselmotorer i utbudet under 45 års tid och försäljningen nådde sin kulmen 2012-2016 då diesebilarna stod för omkring hälften av Volvos globala försäljning. Sedan 1991, vilket är så långt tillbaka som Volvo har försäljningsdata, har mer än nio miljoner dieselmotorer sålts.

Den sista dieselvolvon, med den välkända, fyrcylindriga tvålitersdieseln som kommer från VEA-familjen lanserad 2013, ska nu ställas ut på Volvos nya museum World of Volvo. Volvos första diesebil var 244 GL D6 som lanserades 1979 med en sexcylindrig dieselmotor inlånad från Volkswagen. Volvos första egenutvecklade dieselmotor var den raka femman som kom i V70 och senare ersattes av VEA-motorerna.

Motorfabriken i Skövde knoppades för en tid sedan av från Volvo och ingår nu i Aurobay – ett företag som ägs gemensamt av Renault och Geely och främst ska utveckla hybrid-drivlinor. Till en början samägdes Aurobay av Geely och Volvo Cars, men sommaren 2023 överförde Volvo sina 33 procent av av företaget till Geely.



Erik Wedberg



## 5. Volvo EX30 utsedd till Årets stadsbil 2024

Posted by Kristofer Rask mars 28, 2024

Volvo EX30 var nominerad till Årets bil världen i internationella World Car Awards men fick se sig besegrad av Kia EV9. Men Volvo gick inte lottlösa ur den internationella utmärkelsen. Med EX30 plockade Volvo nämligen hem titeln "Årets stadsbil världen" – World Urban Car.



– Att vinna det här priset med EX30 är otroligt glädjande och en stark validering av vår ambitiösa elektrifieringsstrategi. Kundernas respons på EX30 har överträffat våra förväntningar, och det har visat sig vara en perfekt bil för dagens marknad när ett växande antal bilköpare byter till helt elektriska bilar, säger Jim Rowan, VD på Volvo Cars.

EX30 har sedan den presenterades förra året vunnit en rad priser. Bland annat The Sun Car of the Year, Small SUV/Crossover of the Year från Sunday Times och Eco Warrior of the Year från Top Gear magazine.

– Jag är övertygad om att EX30 kommer att bidra starkt till vår tillväxt i år och framöver, summerar Jim Rowan!



### 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.](#)

## 6. "Porsche ska inte bygga discokolor eller Cybertrucks"

Publicerad 2024-03-28 kl 10:24 (uppdaterad 2024-03-28 kl 10:32)

Text Erik Söderholm

**Porsches designchef lockas inte av den radikala designen på Tesla Cybertruck – och tror på en renässans för fysiska knappar.**



**Porsche kommer inte** vända upp-och-ned på märkets designspråk i framtida elbilsmodeller. Det säger Porsches designchef Michael Mauer i en intervju med tyska Auto Motor und Sport.

– För Porsches varumärke är jag övertygad om att det är viktigt att alltid ha känslan att det är en Porsche. Jag har ingen lust att göra någon Cybertruck. Att kasta allt överbord är inget som lockar mig, säger han.

Att ha ett konsekvent designspråk är viktigt, enligt Michael Mauer.

– Du kommer inte få se någon rullande discokula från oss, eller en plats på bilen där du kan skriva "Hello Kitty".

**Även de fysiska** knapparna ser ut att få en renässans hos Porsche. Michael Mauer säger att kördynamiken är det viktigaste i en Porsche och att föraren ska kunna styra bilens funktioner på ett enkelt sätt – då kan fysiska knappar mycket väl vara bättre än en helt digital lösning.

– Det handlar heller inte bara om utseendet utan också om känslan: hur något känns, ljudet som en knapp gör. Alla kanske inte gillar det men jag tror det är rätt väg för Porsche.



**Erik Söderholm**  
**Mer från vi bilägare:**



**Porsche avslöjar modell som aldrig blev verklighet**



**Elon Musk: Vi har grävt vår egen grav med Cybertruck**

## 7. BMW utökar återkallelsen – 75 000 svenska bilar omfattas

Publicerad 2024-03-28 kl 12:01 (uppdaterad 2024-03-28 kl 12:10) Text Erik Söderholm

BMW har i åratal haft problem med det så kallade EGR-systemet i märkets dieselmotorer. Nu har återkallelsen utökats ytterligare en gång till 75 000 svenska bilar. Många är dock redan åtgärdade.



**Problemen med BMW:s EGR-system** är välkända i bilbranschen och innebär att kylvätska kan läcka från EGR-systemet (Exhaust Gas Recirculation). I kombination med sotavlagringar och höga temperaturer bildas glödande partiklar som kan smältas på insugsröret.

Men enligt BMW är det ovanligt att motorn börjar brinna, och det kan även bero på andra orsaker.

Den lösning BMW använt sig av tidigare har inte alltid fungerat och den ”tekniska kampanjen”, som BMW kallar det hela, utökas nu till ytterligare 800 000 bilar med fyr- och sexcylindriga dieselmotorer byggda 2021 och 2022. I Sverige omfattas 75 000 bilar varav 39 000 är åtgärdade, enligt Carl Lindwall, kommunikationschef på BMW i Sverige.

– Den tekniska kampanjen har stegvis utökats till att omfatta fler bilar än de ursprungliga då vår fortsatta tekniska undersökning visat att det kan finnas fler varianter av komponenter som möjligen är påverkade, säger han till Vi Bilägare.

**BMW har utvecklat** en ny EGR-kylare tillsammans med en annan underleverantör, enligt tyska [Auto Motor und Sport](#). I princip alla BMW-modeller omfattas: 1-serie, 2-serie, 3-serie, 4-serie, 5-serie, 6-serie, 7-serie, X1, X3, X4, X5 och X6 byggda mellan 2010 och 2022. Det finns nästan 30 interna koder för de olika åtgärderna hos BMW.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Flera svenskar drabbade av brinnande BMW-bilar**



**BMW måste återkalla en miljon bilar för brandrisk**



**BMW:s brandproblem fortsätter – fler bilar återkallas**



## 8. Första körningen: nya Suzuki Swift är en budgetvänlig paus från elbilar

Av redaktören bytbil.com 2024-03-27 Text Simon Hallenslev

Billig och med låg bränsleförbrukning. Receptet för Suzuki Swift är detsamma som det alltid har varit, även om det är i en fräsch fjärde generation – och det är ganska befriande.



Bytbil har ett samarbete med danska Bilbasen som var inbjudna till Bordeaux av Suzuki Danmark.

De små minibilarna dör ut en efter en. Nu senast har vi överraskande tagit farväl av Fiesta efter 47 år. Men massavlivningen betyder inte att behovet har försvunnit – även för bensindrivna modeller. **Suzuki Swift** går mot strömmen. I den helt nya fjärde generationen ges endast 3 elektriska hästkrafter från ett mildhybridsystem, medan en ny 3-cylindrig bensinmotor gör det faktiska jobbet. Förbrukningen är låg och det är priset också.

I det franska vårvädret ger jag mig ut i nya **Swift** och ser vad den japanska budgetbilen kan göra.

### Vad är det för bil?

Jag skulle lätt kunna säga en sak eller två om den exteriöra designen, men jag lämnar det till betraktarens ögon. Istället kan jag berätta om en ny **Suzuki Swift** som har vuxit förvånansvärt lite från sin föregångare. Hjulbasen, bredden, höjden och till och med bagage-utrymmet har exakt samma mått som i den tredje generationen. Endast längden har vuxit med minimala 1,5 cm.



Det luktar återvunnen arkitektur – och det är det också. Men det förändrar inte det faktum att den fjärde generationen **Suzuki Swift** är en ny bil. Både kaross och chassi har uppdaterats, blivit styvare och stramats upp jämfört med föregångaren, medan den 3-cylindriga motorn är nytvecklade.

Mildhybridsystemet är samma som finns i andra Suzuki-modeller. Förbättringen av ekonomi och utsläpp ska inte tillskrivas elen, utan snarare den nya motorn och bättre aerodynamik. **Swift** uppnår nu 22,7 km/l med CO<sub>2</sub>-utsläpp på 98 g/CO<sub>2</sub> per liter, en förbättring med sju respektive åtta procent, vilket inte alls är dåligt.

Om du tittar på den populära B-klassen av minibilar blir det inte mycket bättre. Med sin nya motor smyger **Swift** sig nära Toyota Yaris Hybrid, som släpper ut 87 g/CO<sub>2</sub> per kilometer och, som namnet antyder, är en riktig hybrid med ett batteri och inte bara en 12V-generator som Swift.

#### Hur kör den?

**Swift** har alltid varit en rolig bil att köra. Med en fastare undervagn och ny styrning med teflon(!) i fjädringen för minskad friktion, lovar Suzuki en **Swift** som är mjukare än någonsin tidigare. Den låga vikten på bara 949 kg hjälper också till med detta, vilket gör att den totala effekten på 82 hk verkar mer acceptabel.

Påståendet testas på landsvägarna runt vinlandet Margaux, där traktorer med värdefulla druvor på släpet har lämnat sina spår i underlaget. Den grovhuggna asfalten avslöjar ett chassi som verkligen har stramats åt – kanske lite för mycket.

**Suzuki Swift** är en så kallad världsbil, byggd på en budget för att användas i både New Delhi och Århus. Underredet är därför mer robust än det är komplext, och med en snäv inställning är det inte mycket som maskerar skarpa stötar på ojämna vägar. På mer förlåtande underlag visar sig påståendet vara sant.



**Suzuki Swift** är först och främst en okomplicerad och lättkörd bil. Men om du bjuder upp den till dans kan **Swift** lätt lockas in i en svängom, där fjädevikt och oförstörd mekanik garanterar körglädje. Den nya styrningen är väl avvägd med en tydlig koppling till framhjulen.

I den tidigare **Swift** var motorn en del av det roliga, eftersom den behövde höga varvtal för att släppa loss sin begränsade kraft. Den nya motorn är mer återhållsam i utseende och ljud, men med mer vridmoment och bättre utväxling. Den känns mer vuxen. På tal om utväxling, testbilen har en manuell växellåda, vilket också bidrar till körglädjen. Den är inte kirurgiskt vass, men den är enkel och mekanisk. Senare kommer en CVT-växellåda att lanseras i de två högsta av tre trimnivåer.

### Hur är kupén?

Betydligt förbättrad, särskilt på teknikfronten. Medan den tidigare **Swift** kunde beställas med en CD-spelare utan en infotainmentskärm, levereras den nu med en 9-tums infotainmentskärm som standard. Det finns också trådlös anslutning för Apple CarPlay och Android Auto.

Det egenutvecklade systemet kommer inte att vinna några priser för användarvänlighet, men skärmen är tydlig i upplösning och tryckkänsligheten är hög. Med Apple CarPlay aktiverat finns det inga klagomål. Dessutom är skärmen nu också placerad på rätt höjd, till skillnad från sin föregångare, så att dina ögon inte behöver avvika för långt från vägen.

Precis som i föregångaren är de mjuka plastpanelerna få och långt ifrån alla, vilket är ok eftersom det är en budgetbil. Men mycket har gjorts åt designen och layouten, med en mer förarorienterad cockpit, en luftig instrumentpanel och 3D-mönster på dörrsidorna. Det ger dig något att titta på och något att ta på.



Eftersom **Swift** inte har vuxit är utrymmet fortfarande detsamma, med ett baksäte som är hyfsat utan att vara imponerande. Vad som däremot är imponerande är den förbättring som har gjorts av förarplatsen, som var lite obekvämt bakom ratten i den tredje generationen. I nya **Suzuki Swift** sitter du som du ska i förhållande till ratt, pedaler och andra reglage i kupén. Du sitter också bekvämt även på längre resor, eftersom sätena nu är av en annan kaliber med betydligt bättre stöd.

#### Priser och utrustning

Priserna för nya **Swift** är ännu inte satta, men det betyder inte att det inte finns utrymme för en kvalificerad gissning från Suzuki. Det är deras tydliga förväntan att den nya Swift kommer att hamna i samma prisklass som sin föregångare, någonstans runt 220.000 kronor. Om det stämmer är det ett bra pris. För förutom en stor teknisk översyn kommer nya **Suzuki Swift** också med en längre lista över standardutrustning. 9-tums-skärmen är standard tillsammans med backkamera och P-sensor, nyckellös start, elektriska bakrutor, luft-konditionering och aktiv farthållare.

På säkerhetsfronten får du nödbromsning med fotgångar-, cyklist- och motorcyklistigenkänning. Dessutom ingår döda vinkeln-varnare, förarövervakning, filhållningsassistent, varning för korsande trafik bakifrån, LED-strålkastare och automatisk halvljusavbländning. Det är ett snyggt paket med säkerhetssystem, varav de flesta krävs enligt EU:s förordning om allmän säkerhet (GSR) senast i juli 2024. Det är GSR som gör bilproduktionen dyrare och därför hjälper till att döda den billiga minibilen.

Nya **Suzuki Swift** är en raritet och ett befriande avsteg från elbilar, som i allt högre grad blir datorer på hjul. **Swift** har alltid varit en liten, billig och ekonomisk bil, på gott och ont, och om du fortfarande behöver en sådan budgetbil är den nya fjärde generationen fortfarande relevant med ett bra utrustningspaket, lågt pris och låg bränsleförbrukning.



### Suzuki Swift

**Motor:** R3, 1 197 cm<sup>3</sup>

**Effekt:** 82 hk / 111 Nm

**0-100 km/h:** 12,5 sek.

**Topp hastighet:** 165 km/h

**Bränsleförbrukning:** 22,7 km/l

**CO<sub>2</sub>-utsläpp:** 98 gram/km

**Mått (L/V/H):** 386/173/149 cm

**Egen vikt:** 949 kilo

**Bogseringsvikt:** 1 000 kilo

**Bagageutrymme:** 265-980 liter



**Relaterade artiklar:**



**En trevlig överraskning: Här är nya Suzuki Swift**



**Nya Suzuki Swift**



**Provkörd: Suzuki Swift**



**Suzuki Swift Sport väger under tonnet**



## 9. PROV: Lexus LBX – en äkta Lexus?

Av Heinrich Lindner Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Harry Dawo

Publicerad: 2024-03-28 Uppdaterad: 2024-03-28

Med nya LBX vill Toyota-dottern Lexus erövra segmentet av minisuvar. Har nykomlingen det som krävs?



**Minstingen i lyxtillverkarens** portfolio mäter inte ens 4,20 meter och är naturligtvis ingen komplett nyutveckling. LBX bygger snarare på koncernplattformen TNGA och då framför allt på samma arkitektur som även Toyota Yaris Cross bygger på, men det är knappast något nytt.

Inte heller att den lilla bilen drivs av en egenutvecklad Powersplit-hybrid med en systemeffekt på 136 hk. Mot en extrakostnad på 22 900 kronor utrustas LBX med en elektrisk bakaxelmodul och driver därmed på samtliga hjul.

### HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

**Det som inte är allmänt känt** är hur nykomlingen betar sig på vägen. "Diskret" är nog den absolut bästa beskrivningen här och det menar jag i enbart positiv bemärkelse. LBX gör ingen stor sak av drivlinan som arbetar diskret och effektivt under skalet, precis som man är van vid från hybrider från Toyota-koncernen.

I stadstrafiken hänger den minimala crossovern med utan problem och känns spontan utan att vara högljudd. Det beror på att bilen för det mesta använder sin elmotor. Den trecylindriga bensenmotorn startas endast då och då och bidrar då med upp till 91 hk.

Den långslagiga förbränningsmotorn är dock inte alls lika tyst när man har bråttom och låter dig tydligt höra hur många cylindrar det finns under huven. Håller man styvt på högerpedalen sprintar lilla LBX från 0 till 100 km/h på 9,2 sekunder. Toppfarten anges till 170 km/h. Knappast en sportbil alltså.



*Byggkvaliteten och materialvalet ger ett högkvalitativt intryck.*



*Bagageutrymmet sväljer maximalt 992 liter.*

Trots det har minstingen också den från andra koncernbilar kända Shiftmatic-funktionen, virtuella växlar via paddlar som ska simulera känslan av en mekanisk, sekventiell låda. Problemet är bara att det just känns som det låter – simulerat, artificiellt. Oavsett vilket blir accelerationen norr om 100 km/h-strecket märkbart segare.

LBX verkar vara i första hand en stadsbil som inte lämpar sig särskilt bra för långresor med familjen. Det är aningen synd eftersom man verkligen kan trivas här. Interiören är en trevlig plats att vara på med fina material och en byggkvalitet som är flera snäpp bättre än hos andra konkurrenter i segmentet. Knappar, vred och panytor känns solida och högkvalitativa, precis som man är van vid från större Lexus-modeller.

Man bör dock inte ha allt för stora förhoppningar om utrymmet i den lilla bilen. För passagerare som är längre än 1,85 meter blir det trångt redan på första parketten. Till och med en **Volkswagen T-Cross** känns vuxen och rymlig i jämförelse.

### NÖRDFAKTA

Även om Lexus är väldigt framgångsrikt på den globala marknaden verkar affärerna gå något trögare i Europa, försäljningssiffrorna är visserligen ganska konstanta men ändå förhållandevis lägre än på andra marknader.

Nya LBX kommer med stor sannolikhet inte att ändra något på det, och det vet Lexus. Man räknar nämligen inte med att sälja mer än 25 000 exemplar av modellen i hela Europa.

### BORDE JAG KÖPA DEN?

LBX har alla förutsättningar för att lyckas, men det finns en hake med bilen: användargränssnittet skulle kunna avskräcka många från att överväga bilen på allvar.

Visserligen har Lexus slopat den märkliga instrumenteringen från koncernsyskonet bZ4X med högt placerade instrument och en liten, låg ratt men att styra färddatorn, assistanssystemen, HUD-systemet och hastighetshållaren via knappar på ratten är ansträngande och tröttsamt. Dessutom verkar navigationssystemet vara tillagt senare och känns därför inte helt integrerat i systemet.

Priserna för LBX börjar på 346 600 kronor för instegsmodellen och slutar på 481 700 kronor för den fullutrustade toppversionen Original Edition AWD. Mycket pengar för en liten bil, men en spottstyver för en Lexus.

### TEKNISK INFO/Lexus LBX

**Motor:** R3, bensin, 1 490 cm<sup>3</sup>, 91 hk vid 5 500 r/min, 120 Nm vid 3 600 r/min. Synkron permanentmagnetmotor, 94 hk, 185 Nm. Systemeffekt 136 hk. Nickelmetallhydridbatteri, 1 kWh. Steglös växellåda. Framhjulsdrift.

**Kaross:** L/b/h 4 190/1 825/1 545 mm. Axelavstånd 2 580 mm. Bagagevolym 332–992 l. Tjänstevikt 1 280 kg. Maxlast 475 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h: 9,2 sek. Toppfart: 170 km/h. Förbrukning 4,4 l/100 km.

**Pris:** Från 346 600 kronor.





## 10. Det är 15 år sedan Elon Musk visade upp Tesla Model S

Posted by Kristofer Rask mars 28, 2024

Även om Tesla Model S officiellt hade premiär den 22 juni 2012, så visade faktiskt Tesla och Elon Musk upp en prototyp av Model S många år tidigare. Idag är det 15 år sedan som dessa tidiga uppvisningar ägde rum. Det första evenemanget arrangerade Tesla den 26 mars 2009, och under de efterföljande veckorna genomfördes ytterligare uppvisningar.



Att publiken var skeptisk är något som tydligt framkommer i samband med rapporteringarna från tillställningarna. New York Times reporter tyckte att Tesla kopierat designen på en Maserati Quattroporte. Tesla och Elon Musk gjorde sitt bästa för att övertyga gästerna, potentiella finansörer och medverkande medier i samband med tillställningarna.

Tesla sålde in den eldrivna sedanen genom att lyfta fram det generösa lastutrymmet. Bagaget kunde rymma en 50-tums-TV, surfbräda och väskor – samtidigt. Eller så kunde man få in sju personer i bilen.

– Frånvaron av en konventionell drivlina skapar alla möjliga möjligheter för att ompröva bilens traditionella interiörkonfiguration, sa Franz von Holzhausen i samband med premiären.

Amerikanska Edmunds var på plats den 26 mars 2019 när Tesla visade upp prototypen av Tesla Model S. På den tiden talade Tesla om räckvidder på runt 300 till 480 kilometer. Den sades ha köregenskaper i nivå med BMW 5-serien och klarade 0 till 100 km/h på under sex sekunder.



FILM: <https://youtu.be/HvzOdYVw6Pw>

### Kaos bakom scenerna

Tesla tillverkar idag världens mest sålda bil (2023), och har på egen hand påskyndat en global omställning av hela bilindustrin. Många tvivlade, något som bland annat framkommer än mer tydligt i videoreportaget nedan som gjordes i samband premiären av Tesla Model S-prototypen.

– Jag är helt övertygad om att sedanen bara är luft, Tesla har inte en chans i världen att samla in pengarna till att bygga den, säger en person i reportaget. En annan skrattar åt att Tesla tror sig kunna ta en handpenning på bilarna.

Teslas chefsdesigner Franz von Holzhausen som var med och arbetade på Model S berättade mer om tankarna kring bilen 2009:

– Tesla Model S är helt eldriven, de andra konkurrenternas bilar är alla hybrider. Det är verkligen ett fordon som förmedlar den sportiga kvaliteten. Det här är ett helt unikt fordon, vi ville göra ett fordon som är kompromisslöst, i sin stil, sin funktionalitet och sin prestanda, berättar Franz.



FILM: <https://youtu.be/PkQoeivug44>

## 11. Studebaker Avanti R2 Coupe 1963



I början av 1960-talet var Studebaker, med sina mer än 100 år gammal, den längst bevarade namnskylden inom bilindustrin. Studebaker Brothers Manufacturing Company hade bildats 1852 som en vagn- och karossbyggare och fick ett rykte om sig att ha prisvärda och pålitliga produkter. De fortsatte med att bli en av de få amerikanska karosseritillverkare som framgångsrikt övergick till bilproduktion vid sekelskiftet. Ett tidigt samarbete med E-M-F fick Studebaker att sälja E-M-F-bilar i sitt återförsäljarnätverk. Men kvalitetsproblem ledde till att Studebaker tog över företagets billinje och resten är, som man säger, historia.





Genom åren förblev Studebaker orubbligt oberoende i konkurrens med GM, Ford och Chrysler. De producerade många fantastiska bilar, och särskilt under efterkrigstiden var de inte rädda för att ta några djärva stilistiska risker. Men när 1940-talet rullade in i 1950-talet började Studebaker kämpa ekonomiskt och deras produktlinje blev mer och mer stel och daterad och de saknade finansiering för att fullt ut utveckla nya produkter i samma takt som GM och Ford. I början av 60-talet såg den nya företagschefen Sherwood Egbert den skenande framgången för Ford Thunderbird och Chevrolet Corvette och insåg att han behövde en egen "personlig bil"; en sportig Grand Touring coupé med fyra hjulen och hälsosam prestanda. Bara 37 dagar in i sin tid som toppchef på Studebaker skissade Egbert på ett koncept när han satt på ett flyg från Chicago, överlämnade det till sitt team och krävde snabba åtgärder.

Raymond Loewy och hans team (bestående av Tom Kellogg, Bob Andrews och John Ebstein) fick bara 40 dagar på sig att arbeta fram en design och arbetade 16 timmar om dagen från ett hyrt ranchhem i Palm Springs och ritade en elegant och ultramodern kaross som skulle sitta på en något föråldrad Lark Daytona-plattform. Omarbetad av ingenjören Eugene Hardig för att likna en sportbil. Med tanke på komplexiteten och subtiliteten i Avantis kurvor valdes glasfiber som det mest kostnadseffektiva materialet för att bygga karossen. Tidiga produktionsproblem med karossleverantören innebar förseningar och köparna blev otåliga. Även om produktionen av Avanti bara varade i två år, med färre än 5 000 byggda exemplar, har den med rätta förtjänat sin plats som en stilistisk ikon; en av de största designerna från eran, och en betydande del av både Studebaker och amerikansk bilhistoria.





Denna stiliga Avanti R2 (63R-1049) från 1963 kommer till oss via samlingen av en känd Avanti-entusiast och den har restaurerats till en mycket hög standard. Den presenteras i originalspecifikation, återställd till byggarket med en original, nummermatchande kompressormatad 289 kubiktum V8 och fyrväxlad manuell växellåda. Väldigt få Avantis är restaurerade till en sådan nivå, vilket gör detta till en av de bästa i rasen och en av de finaste vi har haft nöjet att erbjuda. Den är exceptionellt väldokumenterad med ett komplett komplement av originalpapper som inkluderar, ganska anmärkningsvärt, de ursprungliga fabriksmonteringsanteckningarna och kvalitetskontrollkontrolllistorna och byggbladen. Bilen hittades på 1990-talet i behov av restaurering av den kända mästaren i Avanti, Jim Bunting. Mr. Bunting lät restaurera 1049 till krävande standard av Jim Sinclair från Pennsylvania, en respekterad hantverkare. Bilen gick sedan vidare till en annan entusiast som omsorgsfullt underhöll bilen och använde den sparsamt. År 2016 fräschades den upp av Grand Prix Concours med NOS-trim och diverse delar, vilket förde bilen till en fabriksny standard. Glasfiberkroppen är färdig i Avanti White (63S91) som original med djup glans och fina detaljer. Panelerna är raka, med skarp definition och mycket konsekventa mellanrum. Kromlisterna är anmärkningsvärt sparsamma på en Avanti, men stötfångarna, strålkastarna och fönsterlisterna är utmärkta och korrekt monterade. Den åker på korrekta originalhjul med ordentliga Avanti-hjulkåpor och whitewall-däck.

Interiören är klädd i underbart lurig orange klädsel med svarta och orange mattor och en fawn dash som originalet, vilket ger ett dramatiskt uttalande mot den vita kroppen. Precis som exteriören är interiören helt detaljerad enligt originalspecifikationen och exceptionellt väl presenterad. Sättesklädsel, tvåfärgade orange/vita dörrkort och svart/orange öglemattor är i rätt originalmönster och material och kvaliteten på montering och restaureringsarbete är enastående. Den fyrväxlade växelspaken i konsolen definierar detta som den mest sportiga och önskvärda Avanti, och instrumentbrädan behåller det ursprungliga omfattande utbudet av instrument, den ursprungliga radion och ställverket.



Motorrummet domineras av den stora R2-specifikationen Paxton kompressor och kromad luftrenare. Tillägget av kompressorn till Avanti var bekvämt för Studebaker, eftersom företaget nyligen hade förvärvat Paxton, och med dem, chefen Andy Granatelli, som tillämpade sin stora erfarenhet av tvångsinduktion på den 289 kubiktum stora Hawk-motorn. Återigen är detaljerna i det här exemplet fabrikskorrekta och vackert utförda. Motorn är färdig i korrekta färger och toppad med original kromade ventilkåpor. Tillbehör som generator, bromsförstärkare och kylare presenteras i rätt färger och finish. Motorn har inte använts särskilt mycket sedan restaureringen slutfördes och är exceptionellt ren och snygg. Skivbromsar och ett väl sorterat chassi ger mycket respektabel hantering, och med 290 hästkrafter och 360 ft lbs vridmoment är denna fyrväxlade Avanti verkligen ingen höjdare. Det är en fantastisk bil att köra, även i modern trafik.

Studebaker var på efterkälken när de introducerade Avanti, och på många sätt var deras öde redan beseglat. Trots sina kompromisser som ett sista desperat försök att rädda den kämpande oberoende tillverkaren, var Avanti inte mindre ett briljant designstycke och en värdig konkurrent på den spirande marknaden för personbilar. Raymond Loewys mästerliga team designade en bil som verkligen är tidlös, och tack vare den här bilens anmärkningsvärda restaurering och mycket önskvärda specifikationer är det ett riktigt samlarobjekt som är värdigt praktiskt taget alla samlingar.





## 12. Mini – en stor historia om en liten bil

Uppdaterad 28 mars 2024 Publicerad 28 mars 2024

Med ett hjul i varje hörn, en motor på tvären och en mycket speciell kaross ovanpå, blev Mini en av världens mest älskade bilar.



*Mini kom att bli det engelska svaret på tyska Volkswagen.  
En bil som blev minst lika populär som sin konkurrent.*

Andra världskriget var slut. Europa slickade sina sår. Ekonomin var i botten och hela världen var stukad. Nu gällde det att bygga upp allt som raserats.

1950-talet kom att bli decenniet då allt hände.

De onda tiderna lades till historien. Framtidstron sköt i höjden. En ny livsstil började växa, fram där bland annat bilen fick en framträdande plats som symbolen för den nya tidens frihet.

### **Bilar för alla**

Alla skulle nu ha bil. Från fattig till rik. Utbudet på marknaden växte åt alla håll. Från stora amerikanare till små och billiga bilar för vanligt folk.

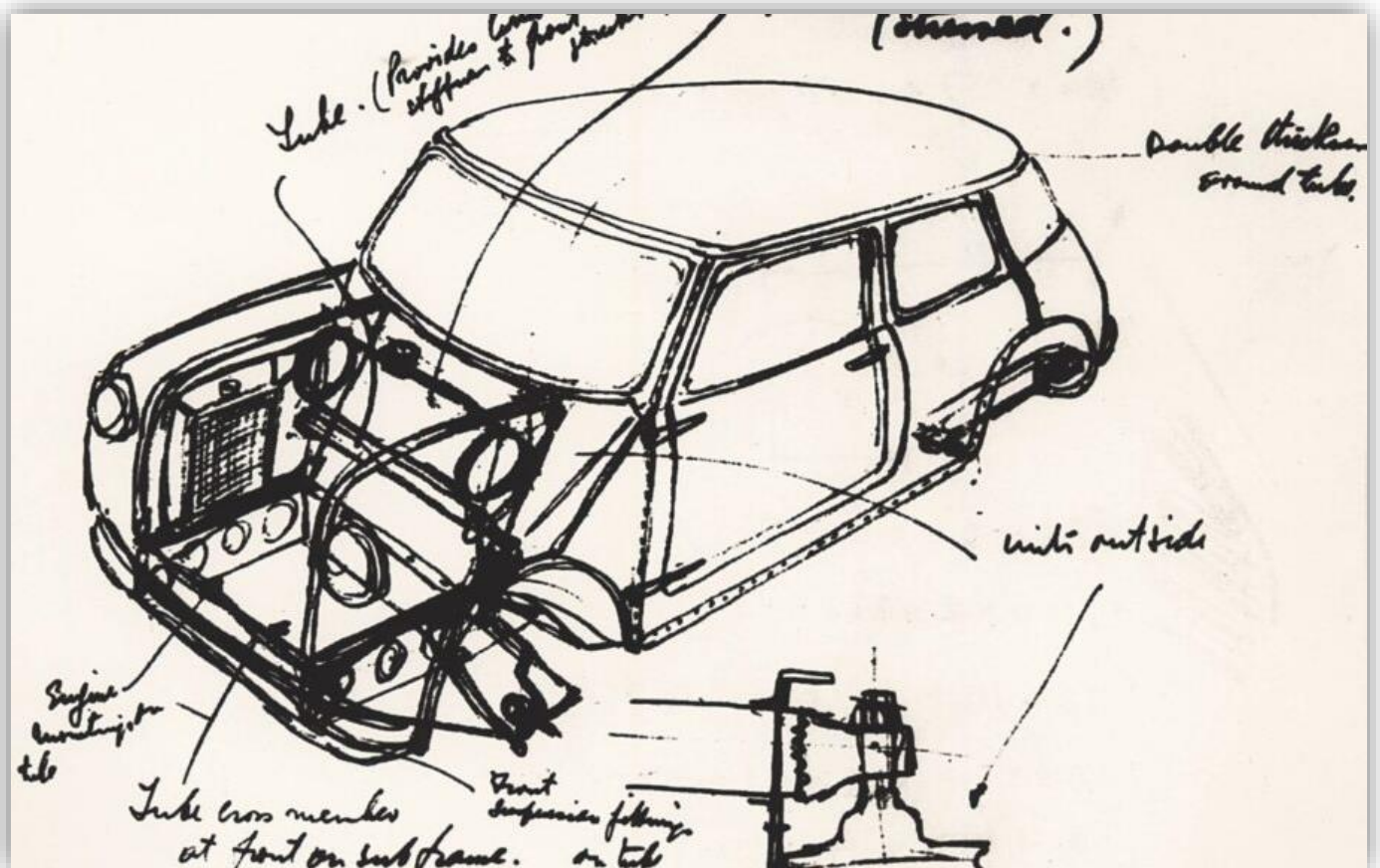
Den brittiska biltillverkaren British Motor Corporation, BMC, såg en möjlighet att fylla detta behov och började planera utvecklingen av en helt ny typ av bil. En som skulle vara liten, ekonomisk och ändå praktisk nog för familjer.

Designprocessen leddes av ingenjören och designern **Sir Alec Issigonis**. Han hade en radikal vision för bilens design och koncept.



*Sir Alec Issigonis, designern bakom Mini, som blev adlad för sina insatser.*

Konceptet var enkelt. Ett hjul i varje hörn. Motorn på tvären istället för på längden, och framhjulsdrift istället för den annars dominerande bakhjulsdriften.



*Konceptskissen bakom Minins tillblivelse.*



*Bilen blev snabbt en kultbil och framför allt populär hos den unga uppväxande generationen.*

### Första stadsbilen

Designen skulle inte bara maximera utrymmet inne i bilen utan också göra den till en smidig och lättskött stadsbil.

Efter flera års utvecklingsarbete lanserades den första Minin 1959 och kom att bli en veritabel succé.



*Minin blev omåttligt populär på tävlingsbanan där bland annat vår egen **Picko Troberg** hade stora framgångar med bilen.*



*2001 var det stor relanseringsfest när den första nya Minin presenterades.*

### **Genial layout**

Tack vare Issigonis geniala layout, erbjöd Minin förvånansvärt gott om utrymme inuti, trots sin ytterst begränsade storlek.

Bilen hade plats för fyra passagerare med bagage. Allt i en bil som var betydligt mindre än de flesta andra fordon på vägarna.

Mini snabbt blev en symbol för 1960-talets ungdomskultur. Bilens lite uppkäftiga utseende parat med ett mycket modest pris, gjorde att den snabbt blev en mycket uppskattad bil över hela världen.

### **Framgångsrik på banan**

Populariteten fick också en extra skjuts av framgångarna på tävlingsbanan, där framför allt Mini Cooper S visade sig vara en formidabel tävlingsbil.

Under de kommande årtiondena genomgick Mini flera ägarförändringar och företagsfusioner.

BMC omvandlades till British Leyland, som senare blev del av Rover Group. Mini fortsatte dock att utvecklas och förbättras oavsett vilken ägare som stod i toppen.

### **BMW ny ägare**

År 1994 förvärvade BMW Group hela Rover Group där bland annat varumärket Mini ingick. BMW förstod varumärkets värde och började planera en relansering av bilen i en ny och modern version.

År 2001 avtäcktes den första nya Mini-modellen, Mini Hatch, för en entusiastisk publik.

Den nya bilen hade kvar sin klassiska design och charm men i en helt ny och modern tappning.

### **Omedelbar succé**

Den nya Mini blev en omedelbar succé och banade väg för en serie nya modeller och varianter. Mini Cabriolet lanserades 2004, följt av Mini Clubman 2007 och Mini Countryman 2010.



*Mini Clubman blev även den en flirt med Minis lilla combi från 1960-talet.*

Samtidigt som Mini fortsatte att expandera sitt modellutbud, fokuserade företaget också på att erbjuda kunderna möjligheten att skraddarsy sina bilar med olika tillval och personliga alternativ. Varje bil kunde nu bli unik – anpassad efter ägarens tycke och smak.

### **Modern kultbil**

I dag är Mini en stor spelare på den globala bilmärknaden.

Bilens ikoniska design och kulturella arv har gjort den till en älskad symbol för individualitet och självuttryck.

Mini har självklart även blivit elektrisk. Från 2024 års modell går den att få både helelektrisk eller med hybriddrift. (Foto: Mini)

Märkets arv lever vidare i varje bil som bär det klassiska varumärket och framtiden ser ljus ut, med fortsatta satsningar på hållbarhet, teknik och individuella bilar.

Mini har blivit stor.

[Läs mer om Minis historia här.](#)

[Läs om Minis två nya elbilar här. Dagens PS.](#)



### **Anders Værnéus**

Journalist, författare och expert på historia inom näringslivet, klassiska båtar och bilar.



**Roger Warolin**