



*Hummer H1 1994*

- 1. Cupra Tavascan provkörd**
- 2. BMW uppdaterar 1-serie**
- 3. Så bra är nya BMW X3**
- 4. Japansk teknikjätte satsar på en egen elbil**
- 5. Citroën SM återuppstår som otroligt koncept**
- 6. Leapmotor T03 och C10 börjar säljas**
- 7. Elbuss från Indien tankas full på 15 minuter**
- 8. Hummer H1**
- 9. Grattis Plymouth Duster**
- 10. Kougar Sports Roadster**
- 11. BMW 503**
- 12. Fredagsfilmen**



## 1. Cupra Tavascan provkörd

Posted by Kristofer Rask

september 25, 2024

**Elbil med spanskt temperament.**



Bättre sent än aldrig. Nu är det Cupras tur att göra en mellanstor SUV på Volkswagen-koncernens MEB-plattform. Cupra Tavascan kommer fyra år efter att koncernsyskonet Volkswagen ID.4 lanserades; och också efter Skoda Enyaq och Audi Q4 e-tron.

Men vi tar det från början. Cupra är ett ganska ungt märke men med en lång historik inom Seat som en division med fokus på prestanda, lite sport och cool design. 2018 avknoppades det och Seat introducerade Cupra som ett fristående märke.

Som nykomling måste Tavascan nu alltså leva upp till det Cupra står för, men också sticka ut från sin trio med syskon. Tavascan har stora skor att fylla – och tre stabila syskon att hävda sig mot.

### **Visst är den unik**

Redan för fem år sedan fick vi se det första av ett tidigt koncept på Cupra Tavascan. Det konceptet såg ut att vara plockat ur en Batman-film. Sedan dess har Cupra hållit oss på halster men bolagets VD Wayne Griffiths lovade att den färdiga produkten skulle bli minst lika cool som konceptet.



Cupra Tavascan's aggressiva form och framåtlutande approach fångar verkligen upp det mesta ifrån konceptet. Cupra älskar dessutom sina kontraster i koppar som smyckar ut och kontrasterar de ofta mörka kulörerna. Det är fräsigt, hippt och ger bilen en rejäl dos spansk attityd. Det här är en extrovert skapelse och jag gillar det jag ser.

Interiört har Cupra två sidor. Vi tar det som är enkelt att smälta först. Bagaget på 540 liter är märkbart slätstruket och enkelt, praktiskt och väldigt mycket Volkswagen. Det är bra, nästintill perfekt och praktiskt utformat. Det är positivt och glädjande. Cupra har inte designat bort det praktiska lastutrymmet.





*Konceptet Tavascan.*

I passagerarutrymmet har Cupra varit betydligt mer modiga och det är som att stiga in i en helt annan värld. Trots att man varit beroende av att använda vissa fasta element som kommer med plattformen som reglage, skärmar och vred så har Cupra satsat allt på att utsmycka det som går att smycka.



*Bagaget är så enkelt, praktiskt – så Volkswagen.*



Det som direkt drar till ens fokus i interiören är den drakfjällsliknande balken som knyter samman instrumentbräden och mittkonsolen. En sorts "ryggrad" för att använda Cupras egna ord. Den är framträdande och för tankarna till en hypersportbil.

Utsmyckningen fortsätter med koppardetaljer och mörka färger, räta vinklar och linjer som smälter samman med mjuka och böljande former. Det skapar en sorts organisk känsla i fordonet, men för samtidigt tankarna till en fiktiv värld. Det är befriande unikt.





Interiören är alltså en komplett överraskning och också något verkligt annorlunda. Trots de många modiga designvalen så har inte Cupra lyckats kompromissa bort det praktiska. Samtliga sittplatser erbjuder bra med utrymmen, här finns praktiska saker som mugghållare och USB-uttag och beröringsytorna håller en god nivå.

#### **Bakom ratten**

Min första tanke, och förutfattade mening, var att Tavascan skulle vara precis som sina syskon. Detta skulle bli en trevlig Volkswagen ID.4 med andra kläder. En bil som jag tycker ger ett ganska behagligt intryck bakom ratten. Men nej, jag hade fel.

Ganska snabbt blev det tydligt att Tavascan har mer fokus på sport under körningen. Den är mycket hårdare i exempelvis styrningen. Även om komforten från den trygga VW-komforten går att ana, så är det en helt annan typ av närvaro som genomsyrade hela bilen. Man känner helt enkelt av att det händer lite i bilen, att det är lite riv. Genom det adaptiva chassit och de olika körlägena kan man dessutom experimentera lite extra.





Jag rattade den fyrhjulsdreven Cupra Tavascan VZ. Det innebär en total motoreffekt på 250 kW och sprinten 0 till 100 km/h som avklarar på 5,5 sekunder. Inte jättesnabbt i paritet med vissa prestandakärror, men inte heller katastrofalt dåligt. Det är helt enkelt inom ramen för det snabbaste på denna plattformen.

Specifikationerna i övrigt kommer inte heller som någon överraskning. MEB-plattformen har ett batteri på 77 kWh vilket ger Tavascan VZ en WLTP-räckvidd på 477 kilometer vid blandad körning. Snabbladdning är möjlig med upp till 135 kW och att ladda från 10 till 80 procent tar 28 minuter. 11 kW AC-laddning är standard.

Denna fyrhjulsdreven VZ-variant av Cupra Tavascan startar på 654 900 kronor. Det finns också ett bakhjulsdrivet insteg som börjar på 594 900 kronor.

### En överraskning

Summerat skulle jag säga att Cupra Tavascan var en överraskning. Något rivigt och spännande. Det finns en stabil grund i form av mamma VW-koncern som levererar teknik, trygghet och stabilitet till det unga nya bolaget Cupra.

Det är tydligt att detta är en bil som riktar sig till en köpare som vill synas lite extra, som vill sticka ut och ha en annorlunda bilupplevelse. Cupra tänker sig att den huvudsakliga köparen av Tavascan är tjänstebilsföraren och visst kommer man då bli fräsigast på personalparkeringen – men kampen är jämn med Skoda Enyaq RS Coupé från koncernen.

MEB-plattformen har kanske några år på nacken, men Volkswagen har också förbättrat den med tiden. Med nya effektivare motorer, snabbare laddning och framför allt numera ett bra infotainmentsystem – något som är viktigt för att göra de längre resorna med elbil superenkla.

Om Cupra kan locka tjänstebilsförarna återstår att se, konkurrensen i detta segmentet är stenhård.

### Cupra Tavascan VZ

**Motor:** Två motorer 250 kw (340 hk), fyrhjulsdraft

**Acceleration:** 0-100 km/h på 5,5 sekunder

**Toppfart:** 180 km/h

**Räckvidd:** 477 kilometer (WLTP – blandad körning)

**Pris:** från 654 900 kronor.



Kristofer Rask



## 2. Första åkturen: BMW uppdaterar 1-serie rejält – men hur ny är den?

Av redaktören bytbil.com

2024-09-23

Text Simon Hallenslev

Specifikationerna avslöjar att den nya generationens BMW 1-serie delar mycket med sin föregångare. Men det tar inget ifrån uppdateringen, som gör den kompakta BMW:n mer modern och körglad utan någon större prishöjning.





Bytbil samarbetar med danska Bilbasen som blev inbjudna till Tyskland av BMW Danmark. Internet kan vara en brutal plats, vilket BMW har fått erfara flera gånger på senare tid med sina vågade designer och enorma njurar på fronten. Den nya BMW 1-serien har inte heller klarat sig oskadd. Trots att njurarna har normal storlek jämförs designen med Kia Ceed – och det stannar inte där. Under presentationen av modellen vid huvudkontoret i München ställs samma fråga gång på gång: är det verkligen en ny 1-serie? BMW hävdar bestämt att det är en sprillans ny fjärde generation, även om en snabb titt på bilen i profil avslöjar att dörrarna är desamma som på tredje generationen.

Så hur ny är egentligen nya BMW 1-serie, hur ser interiören ut, och hur kör den? Jag tar en första åktur i den bayerska kompaktbilen.

#### En digital strategi

Det finns goda skäl att ifrågasätta benämningen ”ny bil”. Den nya fjärde generationen kör nämligen på samma plattform som tredje generationen, vilket betyder att både spårvidd, hjulbas och dörrar är som tidigare. Det sticker också ut att den tidigare tredje generationen bara var i produktion i fem år, medan de två första generationerna fick sju respektive åtta år.

Den tidiga utbytet har dock enligt BMW en god strategisk grund. Hela den elektroniska uppbyggnaden av den nya 1-serien är helt annorlunda jämfört med tredje generationen, och den delar nu elektronisk arkitektur med nyare modeller som **i5** och **iX2**. Det ger mer modernitet och fler digitala möjligheter för att hålla **1-serien** uppdaterad.

När det gäller bilens konstruktion säger BMW bestämt att fjärde generationen är ny. Den har ett styvare chassi, en ny fjädring, ett nytt motorprogram och en ny interiör.

Utseendemässigt är det främst i profil som tredje generationens arv skiner igenom. Fronten är däremot helt ny och ligger lägre än på föregångaren. Detta utseende skapas av nya stötfångare, smalare strålkastare och mer utdragna njurar som löper upp på motorhuven. Jämförelsen med Ceed känns mer relevant på bild, och i verkligheten ser den nya **1-serien** skarpare ut än sin föregångare.



Bakpartiet har nya smalare bakljus, liknande de på **BMW iX2**, medan c-stolpen har fått en ny form (med en så kallad Hoffmeister-kick för entusiasterna). Dessutom är den nya 1-serien den första BMW:n som erbjuds med kontrastfärgat tak, och det är första gången 1-serien har belysning i njurgrillen.

### **En helt ny interiör**

Även om plattformen är återanvänd är interiören helt ny. Det syns särskilt genom den stora Curved displayen som samlar instrumentpanel och infotainmentskärm i en mjuk båge. Här finns 10,25 tum för instrumentpanel och 10,7 tum för infotainmentsystemet – båda med den senaste versionen av iDrive.

Systemet är byggt på Android Open Source, vilket betyder att det har en beprövad Android-baserad kärna som möjliggör diverse musik- och filmstreaming-appar, medan användarupplevelsen är BMW:s egen. Det övre skiktet av systemet är både överskådligt och användarvänligt. Går man djupare in i bilens inställningar försvinner dock överskådligheten något, men BMW har lyckligtvis byggt in en genväg på ratten för att stänga av fartvarnaren.

Trots att interiören är helt ny är den fortfarande genomgående BMW-typisk. Luftutsläppen är omgivna av aluminium och luftflödet styrs via en slags mini-joypad, som även finns i andra nya BMW-modeller. Sätena är också nya och ger både hög komfort och en bra förarposition som är befriande nära marken.

Bygg- och kvalitetskänslan är – som förväntat – hög, även om billigare plastpaneler fortfarande finns i den nedre delen av dörrarna och mittkonsolen i märkets instegsmodell. Alla material över höfthöjd är mjuka och läderfria som standard, men läder kan köpas till.

Det finns dock detaljer som inte känns särskilt BMW-aktiga. Trots att ratten och mittkonsolen fortfarande har riktiga knappar har knapparna till klimatanläggningen under skärmen försvunnit och ersatts med en ganska tråkig bit plast. Även det härliga BMW-vredet på mittkonsolen har försvunnit, vilket innebär att man nu måste använda skärmen för även små justeringar.



### Hur kör den?

Vid testkörningen i München fanns både en topputrustad **BMW M135** med fyrcylindrig motor samt en mer folklig trecylindrig **BMW 120**. Båda motorerna tillhör en ny generation som innebär bättre bränsleekonomi över hela linjen. För de folkligare modellerna utan M-beteckning förbättras ekonomin med bland annat 48V mildhybrid, något som 1-serien inte haft tidigare. Förutom ekonomin ger tillägget av mildhybrid en bättre upplevelse av den automatiska växellådan med dubbelkoppling, som de framhjulsdrivna bensinvarianterna av 1- och 2-serie är utrustade med. Den mer extrema **M135** saknar 48V-hjälp och känns klumpigare vid start än **120**

Med ny chassiteknik är den nya 1-serien mer vridstyv. Den kör också på en ny fjädring med nya stötdämpare och har större hjuldiameter. Sammantaget är det en körglad kompaktbil som på de slingriga tyska landsvägarna ligger säkert på asfalten utan nämnvärd krängning. Styrningen i 1-serien var redan i tredje generationen snabb och precis, men i fjärde generationen får den ännu ett steg upp och påminner mer om det man hittar i en 3-serie. Här hittar BMW rätt balans mellan komfortabel stabilitet och lätt agilitet, vilket placerar 1-serien ett steg före **Mercedes-Benz A-Klass**.

Styvhet, stabilitet och styrning tar ytterligare två-tre steg upp när man går upp till **M135**. Till testet fanns en handfull väldigt gröna exemplar till förfogande, med ytterligare uppstramat chassi och fjädring samt större bromsar. Fjädringen är dessutom adaptiv och upp till 8 mm lägre än standard.

De extra insatserna, tillsammans med 300 hk och xDrive fyrhjulsdraft, ger en riktig Hot hatch. Kan man bortse från de konstgjorda knallarna i högtalarna får man i den nya **M135** en bil som verkligen vill bli körd och som till varje pris försöker dölja att plattformen är utvecklad som framhjulsdreven.



### Svenska priser

BMW tar bort den tidigare billigaste motorvarianten, 118i, och ersätter den med **120**. Prishöjningen är dock liten jämfört med föregångarna, då instegsmodellen BMW 120 M Sport Design börjar på 380 000 kr. Här får man det nya skärmpaketet Live Cockpit Plus med navigation, stolsvärme fram, larmsystem, backkamera och automatisk nödbroms. Utvändigt har 120 M Sport Design bland annat LED-strålkastare, elinfällbara sidospeglar och 18-tums aluminiumfälgar.

**BMW M135** är fortfarande toppmodellen med fler hästkrafter, fyrhjulsdraft, ytterligare M-trim och ett stort Harman Kardon-ljudsystem. Den börjar på 569 000 kr.

### Seriös uppdatering

BMW står inför lanseringen av sin nya elbilsplattform, Neue Klasse, på vilken flera modeller ska lanseras. En ny bensinmotoriserad 1-serie skulle troligen drunkna i uppmärksamheten kring BMW nya elbilsprojekt, vilket är anledningen till att man har påskyndat generationsskiftet.

Den fjärde generationen får en rejäl marknadsföringsmässig knuff, eftersom plattformen återanvänds. Men med det sagt är uppdateringen av 1-serien seriös. På teknik och system är den nu helt i linje med de senaste modellsläppen, och en konstruktiv uppdatering gör den skarpare och mer körglad än tidigare.



Simon Hallenslev

### 3. Första testerna: Så bra är nya BMW X3

Av William Karlsson 25 september 2024 kl 18:33

Nu har de första testerna gjorts på fjärde generationen av BMW X3. Modellen lanseras med förbränningsmotorer där laddhybriden förväntas att bli den populäraste versionen i Sverige. – Den är lika solid som vanligt, men samtidigt känns den lite billig och plastig och dess tunga bensinmotor sänker standarden en del, skriver Top Gear.



BMW:s nya X3 är en annorlunda grill med vinklade ribbor medan toppmodellen M50 får ett mer klassiskt BMW-utseende. Den versionen kommer med 398 hästkrafter från dess raka treliterssexa med dubbla turboladdare. X3 Drive 30 får 258 i stället en tvålitersfyra på 258 hästkrafter.

Nya X3 är 34 millimeter längre än sin föregångare och har även ökat bredden med 29 millimeter till 1920 millimeter. Lastutrymmet kan ökas från 570 till max 1700 liter. I Sverige är det troligen laddhybriden BMW X3 30e xDrive som kommer bli populärast. Den har en elmotor som kombineras med en 2,0-liters fyrcylindrig bensinmotor. Totalt sett ska den ha en effekt på 299 hästkrafter. Räckvidden på el landar på 81- 90 kilometer.

Under hösten kommer BMW X3 att börja säljas i Sverige där priserna börjar från 642 600 kronor för BMW X3 20 xDrive. Plug-in-versionen BMW X3 30e xDrive börjar från 727 000 kronor. Toppversionen startar från 930 000 kronor.

När motorjournalisterna fått testa nya BMW X3 verkar de flesta nöjda. Men för att verkligen ta reda på vad de tycker ska vi ta en närmare titt på några av recensionerna från de största tidningarna och Youtube.

## Recension Youtube BMW X3



FILM: <https://youtu.be/p3VT8TFXeco>



FILM: <https://youtu.be/Hgqr5LfwAP8>

### Recension Top Gear BMW X3

**Motortidningen Top Gear** ger nya BMW X3 ett betyg på sju av tio. De hyllar modellens dynamik och utseende. Men de lyfter samtidigt kritik gentemot bilens basmotor och interiör som de tycker känns billig.

– Under de senaste två generationerna har X3 varit bra och okontroversiell. Du måste titta noga för att hitta de minsta grova kanterna. Den här gången är det lite annorlunda. Trots snabbreagerande skärmar, lättbemästrade menyer och en intressant användning av tyg håller interiören lite för låg standard, skriver Top Gear.

### Recension Auto Express BMW X3

**Auto Express** ger BMW X3 ett betyg på fyra och en halv av fem stjärnor. De hyllar bilens utrymmen, styrning och interiör som de tycker känns stabilt byggt. De gillar inte X3:s skärmar som de tycker är förvirrande.

– Tack vare en viss grad av inflytande från den djärvt utformade iX är den nya X3 definitivt ett av de mer märkbara erbjudandena i en snabbt växande sektor. Den ögonfallande exteriören kompletteras inuti med stort fokus på teknik och ljus. Och något som direkt är uppenbart i hela X3:ans kabin är kvaliteten – den känns som den bäst byggda bilen i segmentet, skriver Auto Express.



### Recension Autocar BMW X3

**Autocar** gillar inte BMW X3:s infotainmentsystem eftersom det är svårt att styra. De lyfter även kritik gentemot dess vikt. De tycker om modellens designen och dess nya uppdateringar från förra generationen av X3.

– Detta är en helt ny modellgeneration av BMW X3, men du kommer inte hitta något särskilt radikalt här. Men det är egentligen ingen dålig sak: det är ett tecken på att företaget hade en solid, välkonstruerad plattform att arbeta utifrån, och BMW har riktat utvecklingen mot områden där förbättring har varit påtaglig, skriver Autocar.

### Recension Car and Driver BMW X3

**Car and driver** ger nya X3 ett betyg på nio av tio. De gillar inte bilens interiör och små sidospeglar. Motortidningen gillar modellens styrning och snåla körning.

– X3 är SUV-versionen av 3-serien, och dess väghållning är mer som en sportsedan än du kanske tror- BMW:s iDrive-gränssnitt ger allt en modern lyxbils infotainmentsystem ska. En 10,3-tums infotainmentskärm är standard och har navigering på instrumentbrädan samt Apple CarPlay och Android Auto. En större 12,3-tums infotainmentskärm fungerar som tillval, skriver Car and Driver.

### Recension What Car? BMW X3

**What Car?** hyllar nya BMW X3 stort och ger modellen ett betyg på fyra av fem stjärnor. De gillar modellens prestanda och styrning. De lyfter fram kritik främst mot standardutrustningen och den korta elektriska räckvidden laddhybriden är utrustad med.

– Visuellt tilltalar kanske inte nya BMW X3:s design alla, men under ytan är det en enastående familje-SUV. Den kombinerar en suverän körupplevelse med en raffinerad, användarvänlig interiör. Var bara medveten om att många önskvärda funktioner kommer som dyra alternativ, skriver What Car?.

### LÄS MER:

- [Helt nya BMW X3 är här – kommer bara med ICE](#)
- [Läcka: Här är helt nya BMW X3](#)
- [Första testerna: Så bra är nya Audi Q6 e-tron](#)
- [Nya Dacia Duster släpps som billig minibusbil](#)
- [Första testerna: Så bra är nya elbilen Kia EV3](#)
- [Så mycket kostar nya Dacia Duster i Sverige](#)



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



#### 4. Japansk teknikjätte satsar på en egen elbil

Posted by Kristofer Rask

september 24, 2024

Teknikjätten Sharp har visat upp en eldriven konceptmodell kallad LDK+. Det handlar om en minibuss och bygger på en öppen elbilsplattform från Foxconn. Denna minibuss beskriver Sharp som en förlängning av vardagsrummet eller som ett mobilt kontor.



Bilen kanske främst är en demonstration av teknikjättens teknik i form av stora skärmar, ljud, och AI. Bilen har bland annat en 65-tumsskärm och kan förvandlas till en teater. Sharp försäkras dock om att man ska sätta elbilen i produktion "inom ett par år".

– Vi vill att våra kunder ska använda det som om det är deras vardagsrum eller personliga kontor, sa Toshihiko Osada, som ingick i utvecklingsteamet för den nya elbilen.



Bilen har egna solpaneler på taket och också stöd för dubbelriktad laddning vilket innebär att den kan driva andra enheter.

Sharp avslöjar inget om specifikationer eller så mycket annat om bilen för tillfället, men släpper en video på japanska om bilen med många glada personer:

<https://youtu.be/LU6RIE1VCSk>.



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](#).

**Du kanske också gillar:**



[Billiga elbilar och lokal produktion – så satsar Hyundai på ett stukat Europa](#)



[Snacket om elbilens död är starkt överdrivet – 5 punkter som talar för elbilar](#)



[Björn Nyland testar Tesla Model 3 med blinkersspakar](#)

## 5. Citroëns ikon återuppstår – som otroligt koncept

Av Andreas Jemn 12 september 2024 kl 05:45

**Citroën SM återuppstår. Den klassiska bilen kommer tillbaka som konceptbil efter designtävling. – Det är en riktig klassiker, säger Michael Luft på Bilweb Auctions.**



I slutet av 1960-talet ville Citroën skapa en bil som hade lite mer prestanda än deras vanliga fordon. Därför tog man hjälp av italienska Maserati. Där arbetade den legendariske Guido Alfieri, som senare skulle gå över till Lamborghini. Han lyfte bort den italienska V8-motorn och placerade istället en V6 under huven.

– Maserati hade vana från tävlingsbanorna och var en bra partner att arbeta med, man fick en bil med mer pulver kan man säga, säger Michael Luft

Sedan presenterades den för första gången vid den stora bilsalongen i Geneve 1970. Reaktionen blev översvallande, både pressen och den samlade branschen förundrades över den nya bilen.

– Den har fortfarande en design som gör att om man ser den på håll, verkar den nästan ny, säger Michael Luft.

Modell SM är elegant formad som en droppsten och låg mjukt på vägarna. Den byggdes fram till 1975 då tillverkningen lades ner. Under tiden gick Citroën omkull och blev uppköpta av ärkerivalen Peugeot.

Men nu ska den här underbara gamla bilen återuppstå. Det kommer att bli en helig stund för alla frankofiler med kärlek för motorer.

Bakgrunden ligger i det nya bilmärket DS Automobiles som ägs av Stellantis. De utlyste en tävling om vilken designer som bäst kunde hylla Citroën under 1970-talet.

Resultatet blev denna vackra bil. Droppstensformen finns kvar, även om den har begåvats med en viss futuristisk touch. Om man får möjligheten att ta en titt inuti är interiören likaså en hyllning till det glada 1970-talet med elfenbensläder och alcantara.

Men tyvärr kommer den här bilen aldrig att serietillverkas. Det blir vid ett högtidligt tillfälle vid Chateau de Chantillys trädgårdar, norr om Paris, som den kommer att visas upp för en nyfiken allmänhet, så om du har möjlighet att åka dit, kan det bli en minnesvärd upplevelse.



**LÄS MER:**

- [Otroliga Porsche-fyndet: 911 för småbilspengar](#)
- [Maserati visar nya Ghibli med turbofyra och e-Booster](#)
- [Kan stänga ner Maserati: "Finns inga tabun"](#)
- [Porsche-modellen du kan köpa till vrakpris](#)
- [Saaben som är det största klippet just nu: "Stiger"](#)
- [Trots ultimatum – biljätten skonar Maserati](#)



Andreas Jemn

## 6. Leapmotor T03 och C10 börjar säljas – här är priserna

Publicerad 2024-09-26 kl 6:20

Text Erik Söderholm

**Stellantis öppnar orderböckerna för två nya elbilsmodeller i Europa varav en är ovanligt billig. Men svenska köpare blir utan.**



**Bilkoncernen Stellantis** har börjat sälja två nya elbilar i Europa. Det görs i samarbete med kinesiska **Leapmotor** som Stellantis blivit delägare i, och Leapmotor blir koncernens 15:e bilmärke.

I slutet av september lanseras budgetbilen Leapmotor T03 med en prislapp på 18 900 euro. Direktöversatt blir det 214 000 kronor. Med svensk moms motsvarar det 267 500 kr.

Leapmotor T03 får ett batteri på 37 kWh och en räckvidd på 26,5 mil enligt WLTP-körcykeln. Köparna får nöja sig med 95 hästkrafter och en snabbladdningseffekt på 48 kW.

**I oktober anländer** också suven Leapmotor C10. Den blir betydligt mer större och kostar 36 400 euro. Direktöversatt blir det 411 000 kr (eller 513 750 kr med moms).

Leapmotor C10 är mer påkostad än T03 och får ett 70 kWh-batteri med 42 miles räckvidd. C10 är också betydligt större – den är tre centimeter kortare än Volvo XC60.

Sverige är inte med i första skedet av lanseringen och det återstår att se om Leapmotors bilar börjar säljas här senare. Den billigaste elbilen i Sverige är just nu Citroën ë-C3 som kostar från 299 900 kr.

I början importeras bilarna från Kina men tillverkningen av åtminstone Leapmotor T03 ska flyttas till Polen för att komma undan **EU:s straffullar**.



Erik Söderholm

### Mer från Vi Bilägare:



### MG och BYD utmanas av Stellantis nya budgetmärke



### Stellantis ska lansera budgetmärke för elbilar



## 7. Elbuss från Indien tankas full på 15 minuter

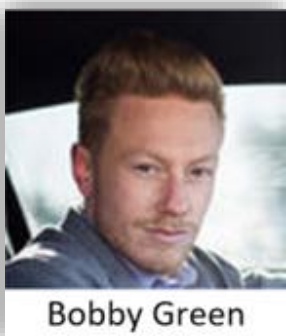
Av Bobby Green 2024-09-26 kl 13:20

Kan laddas med upp till 1 MW.



FILM: <https://youtu.be/A3EHCZzHBv4>

Tillsammans med energibolaget Exponent Energy har den indiska busstillverkaren Veera Vahana tagit fram en eldriven buss för långa turer. Bussen som är full med våningssängar har 36 sovplatser och är anpassad för att köra mellan Hyderabad och Bengaluru i Indien vilket är en sträcka på 54 mil. Under skalet finns ett batteripack på 320 kWh och detta ska man kunna ladda med upp till hela 1 MW via ett laddningssystem som man utvecklat själva. Krämar man på fullt ska batteriet kunna laddas från tomt till fullt på bara 15 minuter. Två såna här kraftfulla laddare ska finnas vid ändhållplatserna så att bussen snabbt kan tankas med el och köra vidare.



Bobby Green

## 8. Hummer H1 Komplet guide

Ända sedan Arnold Schwarzenegger fick syn på en HMMVee (Hummer H1) såg han något i den, på samma sätt som alla andra: en ostoppar kraft på tjocka hjul. Och resten är historia.



*Hummer H1 1994.*

Ända sedan Arnold Schwarzenegger fick syn på en HMMVee (**Hummer H1**) såg han något i den, på samma sätt som alla andra: en ostoppar kraft på tjocka hjul. Och resten är historia.

Under 1990-talet kom en uppsjö av Hummer H1:or som förekom i poplåtar och musikvideor, tills den så småningom blev en ikon och en amerikansk billegend tack vare sin militärinspirerade design och robusta härstamning.

Tack vare en handfull motormodifieringar och en biffig Duramax V8-diesel kunde Hummer H1 skryta med 300 hästkrafter och 520 lb. ft vridmoment, tillräckligt för att driva den från 0 – 60 mph på dramatiska 12 sekunder.

Även om den inte var den snabbaste av alla, överskuggades Hummer H1:s prestanda på vägen av dess terrängkörning, och många kallade den en "offroad-krigare".

Men om man inte lyckades hålla jämna steg med de ökande utsläppstesterna blev det en kort produktionsperiod för Hummer H1.

Medan de mindre begränsade versionerna med hög körsträcka kan bli dina för blygsamma \$50 000, har de begränsade versionerna med låga ackumulerade mil samlarvärdiga priser, från \$150 000 till \$250 000!



### **Historia: Ett militärt vapen**

År 1979 började Hummer H1 sitt liv som ett militärt fordon som kallades High Mobility Wheeled Vehicle (HMMWV).

Hummern, med smeknamnet HUMMVeE, deltog i flera amerikanska militära kampanjer, bland annat Gulfkriget och Operation Desert Storm, och tack vare sin rena terrängförmåga såg den enorma framgångar.

Snart fick AM General i uppdrag att tillverka 50 000 HUMMVeE-enheter med militär specifikation vid deras anläggning i Mishawaka, Indiana.

Fram till 1992 var HUMMVeE strikt gjord för militärt bruk;

Den mångsidiga SUV:en uppmärksammades dock snart av Terminator-filmstjärnan Arnold Schwarzenegger, som i hög grad bidrog till att föra H1 till den civila marknaden.

De civila H1-planen behöll betydande delar och komponenter från sina militära motsvarigheter, inklusive bromsar, ramar och axlar, förutom, naturligtvis, maskingevär och skottsäkra karosspaneler!

Snart, 1999, såldes rättigheterna till varumärket "Hummer" till General Motors, som började arbeta med den andra generationen Hummer H1 (Alpha) för att hjälpa företaget att klara utsläpps- och tillförlitlighetstester. Den hade 23 motormodifieringar, inklusive en ny och kraftfull motor och en del lyxiga, om än lite grundläggande, funktioner.

Totalt 729 H1 Alphas kom ut från produktionslinjen 2006, vilket gör H1 Alpha relativt sällsynt och dyr. Tyvärr var GM tvungna att avsluta produktionen av Hummer H1 2006, med 11 818 tillverkade enheter mellan 1992 och 2006.



### **Prestanda: Ett terränggående underverk**

Tidiga Hummers kunde väljas från en **rad Detroit V8 dieselmotorer**, inklusive en 6,2-liters och en 6,5-liters, kopplade till antingen en 3-växlad automat eller en 4-växlad automat.

H1:s motor och övertikt på cirka 3,7 ton var dock ingen bra kombination, den accelererade från start till 60 mph på tröga 16 sekunder och toppade på 83 mph. Vad du däremot vill ha är den mäktiga Duramax 6,6-liters V8 Turbo Diesel, i kombination med en 5-växlad automatisk växellåda.

Duramax-motorn hade en effekt på cirka 300 hk och ett vridmoment på 520 lb. ft, vilket hjälpte till att pressa H1 från stillastående till 60 mph (96 kph) på 12 sekunder och toppade på 96 mph (155 kph).

Det är uppenbart att GM inte var särskilt fokuserade på att göra Hummer H1 sportig eller snabb runt banan. De hade dock för avsikt att göra den till en terrängkrigare. Detta innebar en imponerande markfrigång, flera offroad-godsaker, inklusive en (tillval) Eaton Electronic ELocker främre och bakre differential, en vinsch på 12 000 lb, inombordsmonterade skivbromsar, funktionella växelnar, run-flat-hjul med ett inbyggt lufttillförselsystem för att stödja det inbyggda CTIS (Central Tire Inflation System) och mer. Dessutom gjorde en högt monterad kylare, luftintag och 16-tums markfrigång det möjligt för H1 att vada genom strömmar som var 30 tum höga!

Inte undra på att Hummer H1 kunde erövra regioner, vare sig det handlade om att storma genom Iraks öknar eller klättra uppför bergen i Afghanistan.

# **HUMMER®**



### **Inredning: Funktion-över-form**

När du kliver in i Hummer H1 möts du av en cockpity i rymdskeppsstil med förarfokuserade kontroller och knappar. Ett rättframt, boxigt och rakt vinklat tema löper genom hela kupén och visar H1:s rena utilitaristiska form. Interiören är prydd med läderklädda säten, i färgerna ebenholts och brunt.

Beroende på årsmodell gav H1:s mittkonsolområde föraren tillgång till flera kontroller, inklusive elfönsterhissar, uppvärmda framsäten, luftkonditionering, farthållare, CTIS-kontroller, Monsoon-ljudsystem, centrallåssystem, etc.

Vid första anblicken känns H1:s insida expansiv och rymlig tills den breda puckeln i mitten tas med i beräkningen. Föraren och de främre passagerarsätena håller sig på en armlängds avstånd (bokstavligen), åtskilda av en lång och bred puckel för att ge plats åt H1:s drivlina, inklusive dess växellåda och motor. Som ett resultat har Hummer H1 ett trångt benutrymme för de främre och bakre passagerarna för att vara en stor och bred SUV.

På tal om baksätespassagerare valde GM att erbjuda vissa lyxiga bekvämligheter som klimatkontroll och armstöd, trots det dåliga benutrymmet. Den kolossala puckeln flyter också bakåt och äter upp utrymmet i ett potentiellt mittsäte. Även om H1:s praktiska interiör ligger efter sina lyxiga SUV-motsvarigheter, är det dess funktion framför form som ger H1:s interiördesign en tuff personlighet.

### **Exteriör design: Cool men ändå monstruös**

Hummer H1:s breda hållning kan särskilt kännas från utsidan. Frånvaron av kantiga och böjda karosspaneler och struktur visar upp H1:s enkla men brutala natur. Senare H1:or hade specialiserade och förstärkta flygplansaluminiumkroppar, nyare ramskenor och skyddsdelar för vipppaneler för en extra terrängupplevelse. Fronten kombinerar en lutande grill och rundade strålkastare som påminner om Willys Jeep. Tillsammans är dessa yttre komponenter integrerade i den framåthängda glasfiberhuvan. Dessutom sitter karossen på 17-tums run-flat-däck, med ett inombords Central Tire Inflation System (CTIS) som kan öka/minska däcktrycket på förarens efterfrågan. Sidodörrpanelerna, med sina synliga gångjärn och rätvinkliga form, kompletterar resten av den rektangulära och robusta karosstrukturen. Dessutom erbjöd GM en rad utrustningsnivåer, vilket möjliggjorde olika funktionalitet. Oavsett utrustningsnivå går det inte att ta miste på en H1 på allmän väg. Dess förmåga att vända huvudena gav den en närvaro i stora filmer, spel och till och med poplåtar, inklusive Godzilla, Fast & Furious och Need For Speed: Underground.



### **Teknik: Teknik möter äventyr**

Uppenbarligen var ingenjörerna på AM inte sugna på att göra ett raket skepp med tjugiga tekniska godsaker, särskilt med dess redan låga tillförlitlighetspoäng. Ändå tyckte GM att det passade, och med rätta, att inkludera viss säkerhetsutrustning i de nyare H1 Alphas, såsom **aktiv övervakning av döda vinkeln**, servostyrning och backkameror, för att göra det lättare att navigera och parkera slagskämpan på de smala vägarna i San Francisco. Dessutom var kombinationen av farthållare, luftkonditionering och ett ljudsystem av hög kvalitet ett perfekt recept för en tillfredsställande motorvägskryssning. Som tur var fanns det **uppvärmda sidospeglar och säten** som ger komfort i tuffare klimat.

Slutligen, för terrängkörning, kan däcktrycket övervakas, med en knapptryckning, för varierande terräng- och landskapskrav med hjälp av ett aktivt däcktrycksövervakningssystem (CTIS). Tillsammans med låsbara differentier (bak och fram) kunde Hummer H1 erövra vilken terräng som helst.

### **Prissättning: Skjuter upp i värde**

AM erbjöd Hummer H1 i tre definitiva utrustningsnivåer: en fyradörrars med mjuk topp, en fyradörrars med hardtop och en Alpha Station-Wagon SUV. Andra civila HUMM Vee-varianterna inkluderade en tvådörrarsversion med en pickup-liknande säng och en fyradörrars lutande baksida, som båda hade en begränsad produktionsupplaga. Eftersom Hummer H1 Alpha är den 2:a generationen startade den på 139 771 dollar och gick upp till 146 622 dollar för fyradörrars hardtop- och kombivarianterna. Samtidigt kan tidiga Hummer H1:or få priser på upp till \$110 000 - \$115 000, med förbehåll för varierande utrustningsnivåer och extra tillval. En avvägning mellan körsträcka och värde innebär dock att du kan landa några H1:or med hög körsträcka för en stöld på \$60 000 eller ännu mindre. Med det sagt skjuter de begränsade produktionsvarianterna upp i värde och byter händer mellan en iögonfallande \$150 000 till \$160 000, med ett par som till och med passerar \$250 000-strecket! Vill du bli en stolt Hummer H1-ägare? Tja, du kanske vill titta **på Hummer H1-listorna på Exotic Car Trader** och pröva lyckan där.

## 9. Grattis Plymouth Duster!

Publicerad 4 oktober 2009

Det är Frans och Frank som har namnsdag idag, men också Duster. Grattis Plymouth Duster!



Duster var den långrock som cowboys använde att skydda kläderna mot präriens damm. I bilismens barndom fortsatte användandet av Dustern ett tag men mer mot vägdammet. Plymouth Duster presenterades 1970 som en fastbackversion av Plymouth Valiant.

Efter ett uppehåll från och med 1968 då Valiants sportversion Plymouth Barracuda växte till en midsizecar, hade Plymouth saknat en sportigare variant inom kompaktsegmentet. Duster gjorde omedelbar succé och året därpå kom nästan identiska Dodge Demon.

Bakdelen var respektingivande bastant och kraftfull för att i profil övergå i en luftig kupé med utseende av att vara av hardtopmodell. Men de bakre sidorutorna gick inte hissa ner utan var av utviksmodell. Fronten var däremot nästan identisk med syskonet Valiant. Ofta kläddes Dusters främre takhalva med vinyl likt temat på Dodge Dart GT några år tidigare. Skillnaden var att denna del av taket i stället var lackerad i en avvikande färg på Darten.

Duster såldes på svenska marknaden under några år på 70-talet, men endast i ett mindre antal. Lika populär som Valiant och Dodge Dart blev den aldrig. Marknaden för amerikanska bilar hade stadigt krympt sen rekordåret 1965 med tusentals sålda Valiant och Dart. 1974 nådde man bara upp till ynka 167 sålda Plymouth i Sverige.



*Plymouth Duster i Twisterutförande innebar dekaler på sidorna, 340 kubiktumsmotor och växelväljaren på golvet. Värstingmodellen.*

Duster delade de flesta komponenterna med Valiant och Dart, även standardmotorn, den svagt sidolutande raka sexan på 145 hk och 225 kubiktum. En V8 på 318" var lika vanligt motoralternativ på hemmamarknaden och toppmodellen hette Duster 360.

Duster tillverkades mellan 1970-76, sista året parallellt med efterföljaren Plymouth Volare. Volare fortsatte på samma grundkoncept med samma motorer och andra ärvda mekaniska komponenter.



*En härligt Duster med sportiga plåtfälgar, så kallade Rallye Wheels.*



*Ungdomligt, inte sant?*



*Idag är Duster en bil från rumänska Dacia, som ägs av Renault.*

## 10. Kougar Sports Roadster 1965



I slutet av 1970-talet bestämde sig engelsmannen Rick Stevens för att bygga en egen bil baserad på de legendariska brittiska sportbilarna från början av efterkrigstiden, som Frazer Nash, Allard och H.R.G. Det var trots allt hans barndoms bilar, men de var sällsynta, ibland ömtåliga och troligen fler än han hade råd med. Så han bestämde sig för att bygga sin egen version av den klassiska roadracingen, men med modernare komponenter. Stevens parade ihop sig med de legendariska ingenjörerna Dick Crosthwaite och John Gardiner (från den nu ikoniska firman *Crosthwaite & Gardiner*) för att designa och bygga sin drömsportbil.

1970-talet var byggsatsbilens tidsålder, med någon mängd billiga glasfiberliknande avbildningar som byggdes för att sitta ovanpå en VW eller något annat liknande allestädes närvarande chassi, vanligtvis med extremt tvivelaktiga resultat. Det fanns dussintals tillverkare i spelet som erbjöd konverteringar och hela karosser för att bygga alla tänkbara typer av maskiner.





Tack och lov valde Stevens att ta en mer traditionell, brittisk hemindustristrategi. Med hjälp av sina tekniska konsulter konstruerade han ett rörformat chassi som accepterade den oberoende fyrhjulsupphängningen, skivbromsarna på fyra hjul och löpverket från en Jaguar S-Type sedan. **Kougar**, som den skulle komma att kallas, skilde sig omedelbart från havet av billiga byggsatser tack vare sin högkvalitativa konstruktion och sofistikerade Jaguar-löparutrustning. När det gäller styling har karossen, stänkskärmarna och den distinkta kylargrillen inspirerats av Frazer Nash LeMans Replica från 1950, men fått ett mer kurvigt utseende på det låga chassit.





Kougar hade en nedbantad cockpit med minimalt väderskydd och en affärsmässig instrumentbräda som hade ett komplett utbud av Jaguar-instrument. Med sin låga vikt och 3,8 liters XK-motor levererade Kougar seriös prestanda. Även om vissa bilar erbjöds i byggsatsform, konstruerades de flesta på fabriken eftersom denna bil designades från grunden för serieproduktion och färdigställdes till en hög standard. Idag anses de vara klassiker i sin egen rätt, och en handfull lyckliga entusiaster har kunnat uppleva spänningen som Kougar Jaguar Sports kan leverera.

Denna slående Kougar-Jaguar är ett underbart exempel på denna sällsynta och spännande sportbil. Den här bilen har en djärv gul finish över svart klädsel och kromade trådfälgar och gör ett riktigt uttalande. Naturligtvis finns det gott om prestanda för att backa upp det. Den gula lacken presenterar sig i mycket gott skick, med fin glans och finishkvalitet på karossens många kurvor. Kromlisterna är begränsade till strålkastare, kylargrill och några karossbeslag och sekundära lampor, även om allt är i fint skick. Den spartanska sittbrunnen är klädd i enkel svart klädsel som är i mycket gott skick, snyggt och rent. Instrumentbrädan har en rad instrument och ställverk som skulle vara bekanta för alla Jaguar-förare, eftersom de lyftes från S-Type. Utan trädetaljer eller lättsinniga detaljer är Kougar målmedveten och affärsmässig – ett seriöst verktyg för körning.

Motorn och chassit presenterar sig väl, de signaturpolerade SU-förgasarna i legering och dubbla kamkåpor dominerar sikten under huven. Allt verkar mycket snyggt och välsorterat, med tecken på regelbunden vård och uppmärksamhet. Det är ett mycket användbart exemplar, en bil som ser underbar ut men som också bör köras för att uppskattas fullt ut.

Det är kanske svårt att klassificera Kougar – det här är inte en byggsatsbil, inte heller är det en "replikator" eller kopia av någon särskild modell. Vad vi kan säga med säkerhet är att detta är en mycket välbyggd och genomtänkt konstruerad sportbil som påminner om en svunnen tid av bilism. Den har en rå, visceral attraktionskraft tack vare den legendariska Jaguar XK-motorn, som i 3,8-litersform är en söt, varvglad enhet. Fyrhjulsoberoende fjädring och bromsar samt de moderna däcken på detta exemplar säkerställer säker hantering, vilket är en stor förbättring jämfört med 3.8 S-Type Sedan som donerade sina chassikomponenter. Det här är en bil som fångar essensen av tidiga efterkrigssportbilar i sin stil och sitt soundtrack, men som är omedelbart mer användbar tack vare den pålitliga och flexibla Jaguar-drivlinan. Snabb, rolig och spännande, denna Kougar är redo och villig att leverera sin nästa spännande åktur.



## 11. BMW 503 (1956-59)



BMW anammade en djärv ny stil med den Albrecht Goertz-stylade 503-kupén 1955.

Dess fulla linjer var mycket i framkant av design på den tiden, men vissa tyckte att den saknade dramatiken hos den viktigaste rivalen, Mercedes 300SL Gullwing.

Mercedes överglänste också BMW när det gällde prestanda, 503 klarade 193 km/h med sin 3,2-liters V8 jämfört med 250 km/h för 300SL.

Det och det enorma priset gjorde att 503 bara såldes i 412 exemplar, vilket förde BMW farligt nära konkurs och gjorde det nödvändigt att skifta fokus till bubbelbilen Isetta.



**Klassiker****12. Fredagsfilmen: Häl och tå, häls och tå!**

Publicerad 2024-08-26 14:30 Text Björn Meyer

Snabba ryck i Renault och lite tips för fotarbetet för dig som trivs bättre på tvären genom kurvorna i R8:an.



**FILM:** <https://youtu.be/fHef-ONTrjg>

Okej, även om man har full kontroll på sin blåa bakmotorbest kanske man ska ha bältet på? Fast nu snackar vi ju förr, när det inte var farligt att åka R8... Först lite inspirerade körning på landsbygden och sen koppel efter koppel av Gordini som jagar varandra på bana. Allez, allez!



Roger Warolin