



Berkeley Foursome

1. Provkörning av BMW 120
2. Skoda Kodiaq RS är tillbaka
3. Kia visar upp pickuperen Tasman
4. Toyota har byggt en underbar pickup
5. Hyundai satsar på vätgas
6. Därför slutar Jaguar att sälja nya bilar
7. Dacia ska täppa till golfklassen
8. Säljflopp tvingar Stellantis stänga fabrik
9. Xiaomi fuskade vid rekordet
10. Produktionsversionen av Xiaomi SU7 Ultra
11. Så många elbilsägare byter tillbaka till förbränningsbil
12. Volkswagen testar eldrivna traktorer för jordbruk i Afrika
13. SS Automobiles Excalibur
14. Grattis Parisienne
15. En sällsynt Berkeley Foursome
16. Mini och Galaxie i David mot Goliat-striden vid Goodwood

1. Provkörning av BMW 120

Publicerad 27 okt 2024 kl 10.44

BMW 1-serie kommer i en fjärde upplaga och prickar tiden perfekt när elbilsköparna vaggar på hämlarna och Mercedes är på väg att kasta in handduken. Men steget från föregångaren är mindre än vad man kan tro.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/jan-erik-kor-helt-nya-bmw-m5-sedan/>

I en tid när crossovers, suvar och elektrifiering är normen och bilarna blir allt större så höjer man i alla fall på ena ögonbrynet när **BMW** lanserar en ny generation av sin **1-serie**. Märkets vd Oliver Zipse har tidigare gjort klart att man **ska fortsätta i de mindre segmenten** trots att man är en aktör i premiumklassen och har en dröm med större elbilar på agendan. De mindre modellerna kommer att fortsätta att vara en kärna i verksamheten, menar han. Även Mercedes kommer **att fortsätta med sina småttningar A-klass** och **B-klass** ett tag till efter att tidigare ha flaggat att modellerna ska fasas ut under 2024.

Det här är nytt

Skärmar. Bilen blir mer skärmbaserad, flera fysiska reglage har tagits bort.

Automatväxlad. Något manuellt alternativ finns inte längre.

Komfort. Bilen har trimmats in för att bli mer komfortabel.

Design. Ny form som främst märks fram och bak på bilen.

Mildhybrid. Basversionen får assistans av ett 48-voltssystem.

Och tur är väl det tänker jag när jag tar plats bakom ratten på nya BMW 120 i märkets hemstad München. Det känns förvisso lite gammaldags att kliva ner i en bil men det går inte att komma ifrån att formatet är gott nog för de flesta och det går alldeles utmärkt att åka omkring utan att ta till styltor.

BMW kallar detta en ny generation och gett bilen internkoden F70 men ändå är den att betrakta som en evolution av den utgående generationen **F40** från 2019. I dessa omvälvande tider är det kanske inte så konstigt att 1-serie tar sitt minsta steg någonsin generationer emellan.



Två sammanhängande skärmar dominerar interiört. Rullist på mittkonsolen hör till de få manuella reglagen. Touchreglage för klimatanläggningen.

Utgångsläget är liksom tidigare plattformen UKL2 och i mått mätt har därför inte allt för mycket hänt, bilen är 4,2 centimeter längre och 2,5 centimeter högre än tidigare. Den största skillnaden visuellt märks i fronten där grillen har kapats på höjden och inte längre smiter över kanten som förr. Borta är också den tjocka kromade ramen.

I profil känns formen igen sedan tidigare men på C-stolparna ses nu siffran 1 i relief. När vi ändå är inne på siffror så kan vi ta det där med bokstaven "i" också. Den försvinner på bensinbilarna för att öronmärkas för märkets elbilar. Baktill ligger plåtveckan ungefär som förr men lamporna är mindre slimmade och med ett "hugg" i mitten nedtill.

Skärmtryck ersätter knappar

Invändigt tar modellen större kliv och tar på allvar steget in i skärmåldern. Förarmiljö och infotainmentsystem samlas i en välvd högt placerad och skärmkaka. Fysiska reglage är bortstädade, så även iDrive-vredet på mittkonsolen till skillnad från i [X3](#). Suven har fått en liknande behandling invändigt men med vredet intakt, ett resultat av en äldre målgrupp liksom en eftergift för den viktiga USA-marknaden. 1-serie är en högst europeisk affär då 80 procent av bilarna säljs här. Borta är också växelspaken då nya 1-serie inte längre går att få med manuell låda.

Med det lär man strö salt i såren på BMW-fantasterna som tycker att tyskarna gick för långt redan med föregående generation som **skiftade från bak- till framhjulsdrift**. Att BMW 120 nu nöjer sig med tre mot tidigare fyra cylindrar må addera chili i såren men versionen har ett mildhybridsystem som ger 120 en total systemeffekt på 170 hästar att jämföra med föregångarens 176.

För oss andra som bara söker en golfklassare med goda utrymmen, hög komfort, bra detaljkänsla och fullgoda fartegenskaper spelar det mindre roll. Att den nya mildhybridtekniken stjäl 80 liter (66 liter med nedfälld baksätesrygg) må tumma på den praktiska biten men baksätesryggen är tredelad vilket ökar flexibiliteten.



Provbilen har ett M-sportpaket (41 800 kronor) som kan sänka fjädringen och styva upp styrningen men det höjer samtidigt trivseln. Stolarna i Alcantara och veganskinn är riktigt sköna och här och var finns sömmar i blått, vitt och rött. Förutom lite tuffare exteriördetaljer har hjulen växt från 17 till 18 tum men det inverkar inte allt för mycket komfortmässigt på släta tyska vägar.

Mer komfort

Uppdateringar som inte kan ses rör bland annat fjädring, dämpning, krängningshämmare och bussningar. Kraft har lagts på att förbättra både komfort och körkänsla, en svår nöt men i 120 lutar det mer åt det först nämnda. Bilen känns solid på vägen och växellådan jobbar prickfritt. Att 1-serie har tummat på BMW:s kärnvärden gör detsamma ställd mot de flesta konkurrenter.

Upplägget med två skärmar, 10,7 vid ratten och 10,25 i mitten, kan man båda hata och gilla. Det hela ger en mer ren och städad känsla men det hade det varit skönt med fysiska vred för i alla fall klimatanläggningen. Man slipper i alla fall bläddra på skärmen för att nå funktionen, dessa är ständigt närvarande i botten av mittskärmen. Symbolerna på pekskärmen går att möblera om men navigatören är aningen svårtolkad och det händer att jag missar både en och två avfarter.

Baksätet har plats för mina 178 centimeter men är aningen hårt. Man sitter ganska högt och kan vara med i konversationen där framme. C-stolpen stjäl lite sikt ut och kardantunneln tar plats för mittpassagerarens fötter. Baksidan av framstolarna är av hård plast. Fickor finns i sidodörrarna och två ladduttag under fläktutblåsen mellan framstolarna.

Honnörsordet komfort gäller dock inte i den andra versionen som i dagsläget finns i Sverige, M135 xDrive. Här ska det tas igen som gått "förlorat" i basversionen. Fyrhjulsdraft, fyrcylindrig motor på 300 hästkrafter, mer avancerat sportchassi, styvare fjädring och allt det där andra som hör sport till. 0 till 100 kilometer i timmen kapas från 7,8 till 4,9 sekunder samtidigt som prislappen stiger till 569 000 mot basversionens 380 000 kronor.

För egen del tycker jag att BMW 1-serie lyckas bättre med att vara en bra bil i C-segmentet än som sportbil, men någon laddhybridversion finns dock inte som hos konkurrenterna från [Audi](#) och [Mercedes](#).



BMW 120

Pris: 380 000 kronor.

Motor: Bensin, mildhybrid 3-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 11,1:1. Borrning/slag 94,6/82,0, cylindervolym 1 499 cm³. Max effekt 156 hk (115 kW) vid 4 700–6 500 r/min, max vridmoment 240 Nm vid 1 500–4 400 r/min. Total systemeffekt 170 hk, 280 Nm.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 205/55 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 267, längd 436, bredd 180, höjd 146, spårvidd f/b 156/156. Markfrigång 15,6. Tjänstevikt 1 500, maxlast 565, max släpvagnsvikt 1 300. Tank 49. Bagagevolym (VDA-liter) 300–1135 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,8 s, toppfart 226 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,53 l/mil. CO₂ 121 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 5 282 kronor per år de första tre åren, därefter 580 kronor per år.

Rivaler



Mercedes A200 Automat

Lanserad 2018, uppdaterad 2023. Mildhybrid 163 + 13 hk. Modellen finns även som laddhybrid.

Pris: 393 900 kronor.



Audi A3 35 TFSI S tronic Sportback

Lanserad 2020 och nyligen fått en uppdatering. Kommer även i "crossoverversion" vid namn Allstreet.

Pris: 354 200 kronor.



Peter Klemensberger



2. Skoda Kodiaq RS är tillbaka – med en ny bensenmotor

Publicerad av John Sempill 2024-10-30 Uppdaterad: 2024-10-30

I november öppnar orderböckerna för Skoda Kodiaq RS, som nu återvänder till den svenska marknaden. Är priset en positiv eller negativ överraskning för dig?



Du som tillhör "Team RS" lär inte bli besviken.

FILM: <https://youtu.be/9LfK-A20pgw>

I modellens andra generation får den nu en tvåliters TSI EVO-bensenmotor på 265 hk. Växla gör den med DSG-automatlådan och fyrhjulsdriften välkomnas när det är dags för en tur till fjällen.

Designmässigt får den bland annat detaljer i blanksvart för att markera dess "RS-ighet". Runt grillen, ytterbackspegelkåporna, takräckena och hela D-stolpen är områden som inte lämnats oberörda.

Som standard får den 20-tums lättmetallfälgar av modellen Elias, vilket lär fungera som säljargument för vår egen **Elias** här på redaktionen. Återstår att se.

Förutom fälgarna ingår även LED Matrix-strålkastare, bakljus med animerade blinkers och adaptivt chassi som standard. Körlägena består av Eco, Comfort, Normal, Sport, Individual, Snow samt Offroad.



*Två interiörval erbjuds: RS Lounge Design och RS Suite Design.
Bilden visar det förstnämnda alternativet.*

– Dessutom är nya Kodiaq RS självklart utrustad med fyrhjulsdraft för bästa möjliga grepp på alla underlag, säger Johannes Neft, styrelseledamot för teknisk utveckling hos Skoda Auto, enligt [pressmeddelandet](#).

– Ventilerade bromsskivor på alla fyra hjulen och tvåkolvsbromsok på framaxeln ger den nödvändiga bromskraften i alla lägen. Vår mest dynamiska Kodiaq hittills är en perfekt blandning av sportighet och praktisk vardagskänsla.



*Precis som hos övriga modeller i Kodiaq-utbudet
är elektriskt utfällbar dragkrok standard även här.*

Johannes Neft är i alla fall taggad. Frågan är om du är lika taggad på att höra priset? På den svenska marknaden börjar nya Skoda Kodiaq RS på 583 500 kronor.

Feber

3. Kia visar upp pickupen Tasman

Av Roger Åberg tisdag 29 oktober 2024 kl 18:00

Udda design.



FILM: <https://youtu.be/884gC25Y6sY>

Kia har ju sedan de släppte EV6 haft en ny look som i de flesta fall är lysande. EV9 är till exempel otroligt snygg. Nu släpper man Kia Tasman och den här lär det vara delade meningar om. Kia vill med sin första pickup någonsin uppmana kunderna att "dyka in i en ny dimension" och "tänja på gränserna för vad en pickup kan erbjuda".

Det är en kantig historia, men på ett helt annat sätt än Cybertruck. Två varianter kommer att erbjudas. Standard är X-Line och väljer man X-Pro så får man en pickup som är 28 millimeter högre än den vanliga versionen.

Drivningen sköts av en bensinmotor på 2,5 liter som ska ge 281 hästar och 421 Nm. 0-100 km/h ska gå på 8,5 sekunder. På vissa marknader ska man erbjuda en diesel på 2,2 liter som 210 hästar och 441 Nm. Den gör 0-100 på 10,4 sekunder.

Dragvikten ligger på 3500 kilo och på flaket får man lasta upp till 1195 kg.



Roger Åberg





4. Toyota har byggt en underbar pickup

Av Roger Åberg 2024-10-31 kl 21:00

I bästa 80-talsstil.



FILM: <https://youtu.be/E2m2qU1nW7A>

Jag skulle ljuga om jag sa att jag i morse visste hur en Toyota 4Runner ser ut idag. Men trots min okunskap så har modellen funnits ett tag nu, första generationen kom till USA 1984. Det måste ju firas!

Därför har Toyota tittat i backspegeln och skapat en riktigt härligt 80-talsinfluerad historia. Namnet som den har fått är Toyota 4Runner TRD Surf Concept och det är verkligen en vink till de första versionerna. De var nämligen i princip en Hilux med en andra rad som man typ satt på flaket. Över flaket satte man sedan en hardtop som gick att ta av.

Principen på den här är densamma, de som sitter på andra raden sitter i det fria om solen skiner. På flaket kan man slänga in brädan eller vad man nu vill leka med för dagen. Det sköna åket kommer att visas på SEMA-mässan.

pressroom.toyota.com



Roger Åberg





5. Hyundai satsar på vätgas – ny modell 2025

Av John Sempill Publicerad 2024-10-31 Uppdaterad 2024-10-31

Med Initium vill Hyundai visa sitt engagemang för hållbarhet och förnybar energi. Den nya bränslecells bilen har planerad lansering under nästa års första hälft.



Om det är något som Hyundai har lyckats med de senaste åren är det designen.

Konceptet förkroppsligar ”27 år av vätgasteknik” och presenterar även Hyundais nya designkoncept kallat **Art of Steel**. Vad det är återkommer vi till under nästa år. Håll ut.

– Hyundai Motors tydliga och tveklösa satsning på vätgas de senaste 27 åren bygger på dess potential som en ren, tillgänglig och därmed rättvis energikälla åt alla, **säger Jaehoon Chang**, president och vd hos Hyundai Motor Company.

– Vi är dedikerade till att leda en framtid där vätgas nyttjas av alla, i allt, och överallt. Vi bjuder in dig på vår resa.

Det är stora ord och egentligen inget ovanligt från en tillverkare som presenterar en satsning de tror på.

I siffror siktar Hyundai på en räckvidd på 650 km och en motoreffekt på 150 kW, eller strax över 200 hk.

Hyundai Initium visas upp på Los Angeles Auto Show samt Auto Guangzhou i november och produktionsbilen av Initium lanseras som nämnt under 2025.



Pixeloptiken är tydlig.



*Exakt hur produktionsbilen blir återstår att se.
Vi får hoppas att den inte skiljer sig för mycket från konceptbilen.*

Läs även:

[Hyundai Ioniq 9 beskrivs som innovativ](#)

[Vi kör Hyundai Tuscon facelift – ”smartare, billigare och snålare”](#)

[Tätare samarbete mellan Toyota och BMW kring vätgas](#)

6. Därför slutar Jaguar att sälja nya bilar

Av Maths Nilsson 1 november 2024 kl 06:10

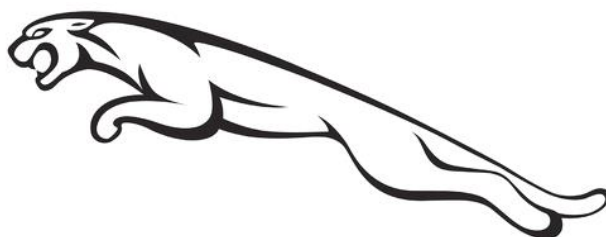
Nu går det inte längre att köpa en ny Jaguar i Storbritannien. Märket har pausat alla sina modeller. Först 2026 återuppstår Jaguar. De trotsar resten av bilvärlden och vågar satsa på enbart elbilar.

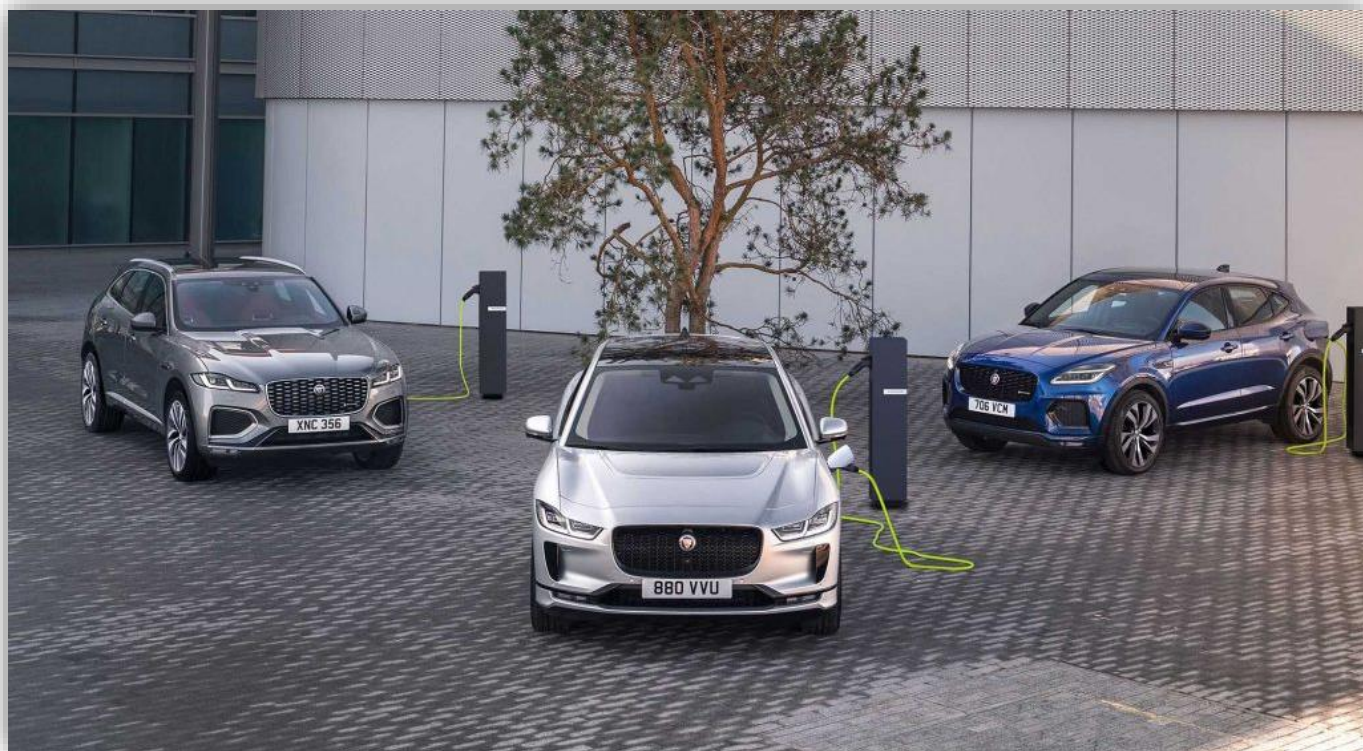


Jaguar har bit för bit dragit sig bort från nybilsmarknaden. Nu meddelar [Autocar](#) att Jaguar F-Pace inte längre går att köpa som ny bil i Storbritannien. Jaguar har inte kommunicerat om det fortfarande är möjligt i Sverige. Deras officiella plan, som vd Adrian Mardell (bilden ovan) gått ut med, är att inte sälja nya bilar förrän 2026.

Jaguar går emot resten av bilvärlden och vågar satsa på enbart elbilar. De ska återuppstå som ett lyxmärke med bara elbilar. Först kommer en utmanare till Porsche Taycan med runt 600 hästkrafter. Sedan är det dags för en stor lyx-SUV som siktar på att utmana storheter som Bentley Bentayga.

– Från november 2024 kommer nya Jaguarförsäljningar att upphöra inför vår nya varumärkesavslöja senare i år och produktansättning 2026. Vi har nu upphört med allokeringen av vår nuvarande generation av Jaguar-fordon. Vi har ett urval av modeller tillgängliga att köpa på basis av godkända förköp via vårt brittiska återförsäljarnätverk, uppger Jaguar för Aucocar. Carup söker Jaguar i Sverige för besked om vad som gäller här.





Jaguars modeller försvinner och ska ersättas av superlyxiga elbilar, men inte förrän 2026.

LÄS MER:

- [Slakten: Jaguar lägger ner 5 bilmodeller direkt](#)
- [Laddhybrider tar revansch – Land Rover togs på sängen](#)
- [Uppdatering gick fel – elbil måste parkeras utomhus](#)
- [Nya Jaguar I-Pace får snabbare laddning och nytt...](#)
- [Miljardären som köpte Jaguar och Land Rover död](#)
- [Svenska paret vann över Jaguar – slipper förstöra sin bil](#)



Maths Nilsson

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

7. Dacia ska täppa till golfklassen

Publicerad av Peter Klemensberger

29 okt 2024 kl 09.31

Två nya modeller i C-segmentet är att vänta från budgetmärket Dacia. Bilar med beprövad teknik och lågt pris.



Småbilen **Sandero** har länge stångats i toppen av den europeiska försäljningslistan. Nu ska budgetmärket **Dacia** ta klivet från B-segmetet in i den större golfklassen med två nya modeller. Det framkommer i intervjuer med chefer inom företaget som brittiska **Car** har gjort.

– Vi arbetar med två olika karosser, utöver det nuvarande sortimentet. Samma plattform, samma fabrik, allt precis samma för att förbli konkurrenskraftiga, berättade märkets vd Denis Le Vot redan under vårens bilsalong i **Genève**.

– C-segmentet består av flera undersegment. Den största är C-suv, så det är logiskt för oss att börja där (med **Bigster** reds anm). Men det finns naturligtvis andra och vi är beredda att helt täcka alla delar av det segmentet, berättade produktionschef Patrice Levy-Benche-ton nyligen under bilsalongen i **Paris**.

Det skulle sannolikt leda till en sedan och en halvkombi, menar tidningen, där den senare kan presenteras redan nästa år. Plattformen blir den som för alla andra av Dacias modeller (elbilen **Spring** undantagen) – **CMF-B**. Motormässigt lär inte elektrifieringen nå längre än till Renaults hybridsystem E-Tech.



Bigster – bara början för Dacia.

Denis Le Vot ser just C-segmentet som extra intressant för Dacia.

– Vi går in i den största badbassängen i Europa, som är C-crossover-segmentet – där finns 2,5 miljoner bilar. Vi vill bara att en liten del av köparna ska överväga att köpa våra bilar. De största marknaderna för segmentet i Europa är Tyskland och Storbritannien – där vill vi vara närvarande, säger han.

Under perioden januari till september i år registrerades 427 032 Dacia-bilar i Europa (EU + EFTA och Storbritannien) och märket har en marknadsandel på 4,4 procent, visar data från branschorganisationen [Acea](#).



Provkörning av Dacia Duster Hybrid 140 Extreme



8. Säljflopp tvingar Stellantis stänga fabrik

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 30 okt. 2024

Publicerad 30 okt. 2024

Det går trögt för Stellantis. Försäljningen av Jeep Grand Cherokee och Dodge Durango har gått i stå, och lagren av osålda bilar svämmar över.



Ännu en nedstängning av fabriker.

Nu tvingas biljätten **Stellantis** till drastiska åtgärder.

Produktionen vid Detroitfabriken, närmare bestämt Detroit Assembly Complex's Jefferson, stoppas helt under veckan som startade den 28 oktober, skriver **Mopar Insiders**.

De anställda fick den tråkiga nyheten förra fredagen.

Ledningen kommer under veckan att undersöka hur många som kan jobba, men det är tydligt att skiften kommer att bli få och oförutsägbara.

“Vi måste anpassa oss”

Stellantis talesperson **Ann Marie Fortunate** bekräftar stoppet, för sajten **Carscoops**. Hon förklarar att det handlar om att anpassa produktionen efter den faktiska försäljningen.

“Vi gör det som krävs för att få produktion och försäljning att gå hand i hand”, säger Fortunate.

“Just nu innebär det att vi justerar produktionen vid Detroit Assembly Complex – Jefferson. Vi håller noga koll på läget och ser om vi behöver göra mer.”

Uppsägningar och produktionsstopp på Stellantis

Tyvärr är det här inte första gången Stellantis stoppar produktionen av dessa populära modeller. Redan i september pausades tillverkningen av både **Wrangler** och **Grand Cherokee** under några dagar.

Då handlade det också om att lagren av osålda bilar var för stora.

Och som om inte det vore nog har de anställda vid fabriken i Detroit drabbats av ytterligare bakslag.

I slutet av september fick 142 tillfälligt anställda gå, och 69 fast anställda varslades. Även vid en annan fabrik, Detroit Assembly Complex – Mack, har personal sagts upp.

Enligt Fortune är uppsägningarna en del i ett större arbete med att effektivisera Stellantis verksamhet i USA.

Läs även:



Audis framtidsplaner: Här är alla nya modeller

Här bjuder vi på en förning av de kommande modeller som Audi väntas pressa ut under kommande år. Det blir både el, bensin, diesel och hybrider. Audi har



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

9. Så många elbilsägare byter tillbaka till förbränningsbil

Publicerad 2024-10-30 kl 8:57 (uppdaterad 2024-10-30 kl 12:52) Text Erik Söderholm

Många privatköpare som valt en ny elbil väljer att fortsätta på elbilsspåret när det är dags för byte. Men bland begagnatköparna är lojaliteten inte alls lika hög.



Bilköpare som slår till på en ny elbil går oftast inte tillbaka till en bil med förbränningsmotor nästa gång det är dags för bilbyte. Hela 85 procent väljer en elbil igen.

Det visar nya siffror från analysföretaget Vroom.

Bland de privatköpare som bytte bort sin elbil väljer sju procent en laddhybrid. En lika stor andel byter till en bensinbil, och bara 0,3 procent väljer en dieselbil.

Men för den som köpt en begagnad elbil och ska byta bort den är elbilslojaliteten inte alls lika hög. Där väljer ungefär 44 procent att fortsätta med elbil.

Bilköpare som haft en begagnad elbil byter i 16 procent av fallen till en laddhybrid och i 37 procent av fallen till en bensin- eller dieselbil.

”En förklaring kan vara att begagnatkunder ofta är mer priskänsliga och letar efter det mest ekonomiska alternativet, där en bra affär går före valet av biltyp. Det kan också bero på att utbudet av fossilbilar är större än utbudet av laddbara bilar på begagnatmarknaden”, skriver Vroom i en kommentar.

Vroom har granskat svenska bilaffärer som gjorts mellan oktober 2023 och september 2024. Siffrorna innefattar enbart privatpersoner som äger en personbil.



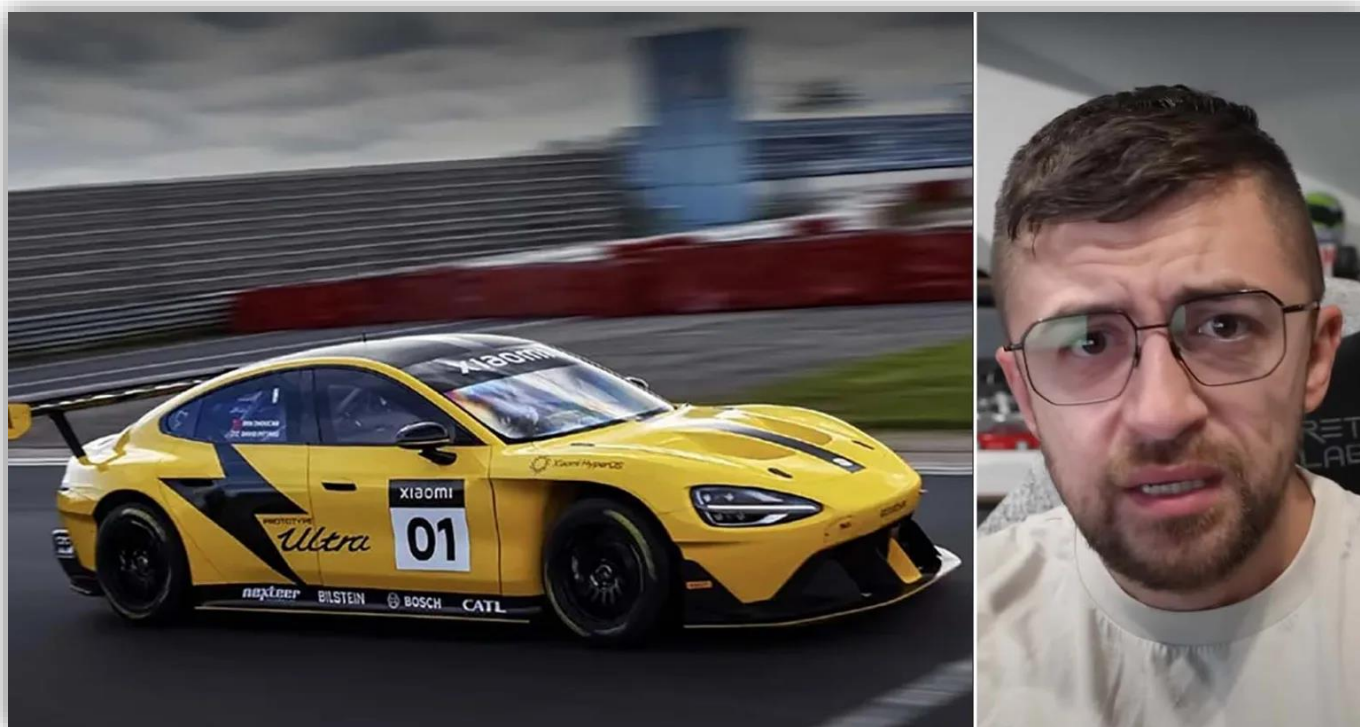
Erik Söderholm

10. Experten rasar: Xiaomi fuskade vid rekordet

Av William Karlsson

30 oktober 2024 kl 14:18

Banexperten Misha Charoudin anklagar Xiaomi för att ha fuskat vid rekordet Nürburgring. Han menar att biltillverkarens varvrekord inte berättar hela sanningen. – Snälla, vi måste jämföra äpplen med äpplen och inte äpplen mot päron, säger Charoudin.



För många kom det som en **chock när Xiaomi slog Porsche** på tyskarnas hemmaplan. Med en prototyp av SU7 Ultra krossade Xiaomi det tidigare varvrekordet för fyradörrars elbilar på Nürburgring. Med sina 1548 hästkrafter lyckades SU7 ta sig över mållinjen med tiden 6:46.874, vilket var betydligt snabbare än **Porsche** vars rekordtid är 7:07.

En som inte känner sig lika imponerad av Xiaomis rekord är Youtubern Misha Charoudin. Enligt honom är det fel av den kinesiska biltillverkaren att hävda att de slagit rekordet och anklagar dem för att ha fuskat.

– Jag vill uttrycka min frustration och flera andra biltillverkares ilska över att kalla detta ett rekord, säger han.

Enligt Misha betyder rekordet ingenting. SU7 prototypen som kördes när rekordet slogs var inte i närheten utrustad på samma sätt som vanliga produktionsbilar av modellen.

– De fyra dörrarna betyder absolut ingenting, säger den bedrövade Charoudin.

Misha väljer istället att hylla Xiaomis pressavdelning som enligt honom ljuger när de hävdar att SU7 slagit rekord för fyrdörrars elbilar.

– Bilen är i stort sett en racerbilprototyp med fyra slicka däck. Den har ingenting att göra med produktionsbilar, säger Misha.



FILM: <https://youtu.be/gpirrQRzOC4>

Även på Nürburgrings officiella webbplats har bilen Xiaomi tävlade med klassificerats bland prototyper där den hamnar på en fjärdeplats med en betydligt långsammare tid än Porsche 919 Hybrid Evo.

– Vi hade lika gärna kunnat säga att SU7 är världens snabbaste gula bil, säger Misha.

Den frustrerade Charoudin tittar sedan på klippet när Xiaomi kör sin rekordtid. Han väljer då att hylla föraren David Pittard och biltillverkaren som lyckades med sin tid trots de väldigt dåliga förhållandena som rådde.

– Det är fortfarande en väldigt imponerande prestation, säger Misha.



FILM: <https://youtu.be/N9IA8HcS6Nw>

Feber

11. Det här är produktionsversionen av Xiaomi SU7 Ultra

Av Roger Åberg 2024-10-30 kl 16:00

Är den lika snabb runt Ringen?



Igår berättade vi att en prototyp av Xiaomi SU7 Ultra hade rasat runt nordslingan på Nürburgring på 6 minuter och 46 sekunder. Nu var det med en prototyp som inte hade någon riktig inredning, men nu är den färdiga maskinen här.

Samma siffror gäller dock fortfarande. Denna har 1.548 hästar, ska klara 0-100 km/h på 1,98 sekunder och maxa ut på 350 km/h. Man säger också att den ska klara att stanna på 30,8 meter från 100 km/h tack vare bromsar från Akebono. Dämparna kommer från Bilstein.

Bilen drivs av Xiaomis motor, två V8 bak och en V6s fram. V8-motorn heter bara så, den är inte fossildriven. Det är första gången den sitter i en bil och Xiaomi säger att det är den kraftfullaste elmotorn som har massproducerats. Den snurrar för övrigt på i upp till 27.200 varv per minut. Man påstår att motorerna justeras 500 gånger per sekund, vilket gör att man kan flytta kraft till den plats där den behövs bäst.





Batteriet är från CATL och heter Qilin 2.0. Det kan trycka ut 16C och 1330 W. Även när batteriet bara har 20 procent laddning kvar så säger man att man kan få ut 800 W. Den ska ladda i 5,2C, så 10-80 procent ska gå på 11 minuter. Räckvidden ligger på 63 mil enligt CLTC, så typ 50 mil enligt WLTP och kanske 40 mil i verkligheten. Om man tar det lugnt. Bilen är 511,5 centimeter lång, 197 centimeter bred och 146,5 centimeter hög. Hjulbasen ligger på 3 meter blankt. På insidan är det lite lagom sportigt skulle jag säga. Alcantara och kolfiber här och där, tillsammans med fräsigt gul. Men det ser ändå rätt mysigt ut för alla fyra som får plats. Eftersom det är Xiaomi så har man koll på mjukvaran. Man har byggt en race-app där man ser all fakta man behöver när man kör hårt. 20 kinesiska banor ligger inlagda i denna just nu. Bilen ska gå att förbeställa i Kina nu och leverans sker i mars 2025. Prislappen ligger på 814.900 yuan, drygt 1,2 miljoner kronor. Nu kan man aldrig jämföra kinesiska priser med svenska, så om den någonsin kommer hit lär den vara dyrare än så. mi.com



Roger Åberg



12. Volkswagen testar eldrivna traktorer för jordbruk i Afrika

Posted by Kristofer Rask oktober 30, 2024

Elektrifieringen går inte bara snabbt framåt i vår del av världen. Nu tillkännager Volkswagen Group Africa ett pilotprojekt med eldrivna traktorer för jordbruk i Rwanda.



Genom GenFarm Project är målet att skapa ett mer hållbart jordbruk utan några utsläpp och utan beroende av fossila bränslen. Samtidigt ska man bidra till att effektivisera jordbruket genom att göra traktorerna tillgängliga för fler.

Redan 2022 började Volkswagen att utveckla de eldrivna traktorerna tillsammans med Universitet in Rwanda. Nu förbereder man sig för att göra dessa tillgängliga till allmänheten genom en traktor-delnings-hubb.

Hubben kommer att stå klar under första halvan av 2025, och här kommer man vid sidan av traktorer också kunna hyra eldrivna moped. Fordonen laddas med hjälp av solceller och ett batterilager.

– Jordbrukare kan boka en el-traktor samt en utbildad förare för ett prisvärt hållbart jordbruk, kommenterar Nikolai Ardey, VD för VW Groups innovationshub.



Kristofer Rask

13. Bilar som tiden glömde: SS Automobiles Excalibur

Av Richard Dredge 16 augusti 2021 3 min läsning

Veckans Bilen som tiden glömde handlar inte om en specifik klassiker, det handlar om ett helt märke som kom och gick utan att väldigt få människor märkte det, åtminstone i Storbritannien.



SS Automobiles Excalibur Serie I 1968

Excalibur grundades av designern Brooks Stevens, som presenterade sin första bil 1953. Det var Excalibur J, men det är Excalibur SS från 1963 som han är mest känd för; En bil som ledde till en rad uppföljare som tog företaget rakt in i 2000-talet. Nästan.

Stevens var designer för Studebaker, och företagets VD Sherwood Egbert bad Stevens att ta fram en iögonfallande bil som företaget kunde ställa på sin motormässa för att få folk att prata. Stevens kom på idén att skapa en ny bil med moderna drivverk, men med stilen av en exotisk bil från förkrigstiden; närmare bestämt Mercedes-Benz SSK. Med en glasfiberkaross draperad över ett Studebaker Lark Daytona-chassi gjorde den tvåsitsiga Studebaker SS roadstern sin debut på New York Auto Show 1964, där den visade sig bli en stor hit med ett dussin beställningar.

Dessvärre tog Studebakers förmögenhet en vändning till det sämre och företaget hade gått i konkurs i slutet av året. Fast besluten att få ut sin bil på marknaden startade Stevens sitt eget företag tillsammans med sina söner William och David. De hette SS Automobiles och deras enda produkt var en neoklassisk lyxbil som kallades Excalibur.

Produktionen av Excalibur startade 1965, till en början med ett Studebaker Lark-chassi och med en effekt (hela 300 hk) från en **327ci small-block Chevrolet V8**, som man kan se i den samtida Corvetten. Med en tjänstevikt på bara ett ton eller så var Excalibur en imponerande prestation med sin 0-60mph-tid på cirka sex sekunder och en topphastighet på mer än 130 mph.



Excalibur Serie I

Trots ett listpris på cirka 7 000 dollar (över 60 000 dollar, eller 43 000 pund idag) var det tillräckligt många som ville köpa en Excalibur för att den skulle vara kommersiellt gångbar. År 1966 hade Stevens introducerat en fyrsitsig Phaeton vid sidan av den tvåsitsiga Roadster, och 1970 gjorde Excalibur Series II sin debut, med en 350ci Chevrolet V8, skivbromsar runt om och hjulbasen förlängd med ett par tum (nu 111") för att ge mer interiörutrymme.

Lyxbilar hade det inte lätt på sjuttioalet, men Excalibur kämpade på och en serie III kom 1975. Detta medförde en ännu större V8 (nu 454ci) och en något längre hjulbas (nu 112 tum), men i huvudsak såg Excalibur ut ungefär som tidigare, vilket var den största delen av dess attraktionskraft hos köparna.

Trots Stevens ambitiösa prissättning gick anakronismerna lite för långt på vissa sätt – fram till 1980 erbjöd Excalibur till exempel endast sidoskärmar i stället för upprullningsbara fönster. När det nya decenniet anlände förde det dock med sig serie IV, på gott och ont. Den hade nedrullningsbara fönster och en hjulbas på 125 tum, men också en 305ci GM V8 på bara 155 hk. Med en treväxlad automatlåda och en tjänstevikt på två ton var Excalibur inte längre en prestandabil.

Detta var början till slutet för Excalibur, som vid det här laget drog in 50 000 dollar utan optioner – häpnadsväckande 165 000 dollar, eller 119 000 pund i dagens penningvärde. Köparna var helt enkelt inte intresserade och 1986 ansökte Stevens om konkurs.

Men det var inte slutet eftersom Henry Warner sedan klev in. Han var ordförande för Acquisition Company of Wisconsin och 1987 skapade han Excalibur Marketing Corporation för att sälja Excalibur Series V. Kraften kom återigen från en Chevrolet 350ci V8, men med ett listpris på 65 650 dollar (158 000 dollar/114 000 pund 2021) var försäljningen svår att få tag på och 1990 hade Warner kastat in handduken.



Excalibur Serie IV

Nästa person att försöka återuppliva Excalibur-projektet var Michael Timmer som köpte rättigheterna 1991, men som sedan gick i konkurs innan han hade tillverkat några bilar alls. Det var dock fortfarande inte över, eftersom Udo Geitlinger och hans son Jen förvärvade rättigheterna att bygga Excaliburs 1991, och de återlanserade varumärket tre år senare, som Series VI. Men i slutet av decenniet hade Geitlingers också bestämt sig för att lägga ner efter att ytterligare cirka två dussin bilar hade byggts.

År 2003 hade rättigheterna till allt som Excalibur hade övergått till Alice Preston, som fortsätter att driva **Excalibur Automotive Corporation** som en del av Wisconsin-baserade Camelot Classic Cars. Det är en liten operation som finns till för att hålla så många som möjligt av de 3500 Excaliburs som byggs på vägarna. Men det finns inga nya Excaliburs vid horisonten, och om det är bra eller inte kan bara du avgöra...



Excalibur Phaeton 1985

14. Grattis Parisienne!

Publicerad 8 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

I dag har Vendela namnsdag - hurra för dig! Vi på Klassiker passar på att fira två bilmärken som haft Parisienne på sina program.



Parisienne är franska och betyder parisisk/a. Renault valde det namnet för en chic specialmodell av R4 och Pontiac i Kanada för sina Chevroletderivat som säkert därmed särskilt appellerade till den fransktalande delen av befolkningen. Under ett fåtal år fanns såldes också Kanadabyggda Parisienne i USA.

På våren 1963 presenterades en kromtyngd lyxupplaga av Renault 4 kallad La Parisienne. Den hade framtagits i samarbete med modejournalen Elle och skulle särskilt appellera till kvinnor vilket inte i början av 1960-talet ansågs diskriminerande eller fördomsfullt. Bilarna var alltid svarta och försedda med karossapplikationer antingen med imiterad korgflätning eller med skotskrutning i rött eller blått. Parisienne tillverkades till och med 1968 och skilde sig från andra R 4:or genom att redan från början ha "stora" 5CV-motorn på 845cc.

LA PARISIENNE

*la R4
au féminin!*



Med passande väskset, så klart.



Pontiac Parisienne som tillverkades av GM i Canada för den lokala marknaden var en korsning mellan Chevrolet och Pontiac. All teknik under skalet kom från Chevrolet medan de yttre karosspressningarna härrörde från Pontiac. På bilden en 64:a.



Nu är det 1982 och Pontiac Parisienne är nu en med grill och emblem från Pontiac nöd-
torftigt kamouflerad Chevrolet Caprice. Den sålde bra i Canada - man fick Pontiacnamnets
prestige för obetydligt mer än man fick betala för en Chevrolet.



Pontiac i USA lade 1982 ned sin full-size modell Bonneville och flyttade över dess namn
till den intermediate som förut hetat LeMans. För att kunna tillfredsställa de kunder som
ännu ville ha de riktigt stora bilarna började man 1983 också i USA sälja kanadensiskt
byggda Parisienne, på bilden en 85:a.

15. En sällsynt Berkeley Foursome

Lästid ca 7 minuter | Skrivet av Ben Branch | 4 augusti 2023

Berkeley Foursome var en anmärkningsvärt inflytelserik design som förtjänar att bli mer känd än den är. Berkeley Cars introducerade användningen av en tvärgående frammotor och framhjulsdraft långt före Mini och användningen av en monocoque glasfiberkaross långt före Lotus.



För moderna ögon tenderar modellnamnet "Foursome" att dra guffaws, men tillbaka i den enklare åldern på 1950-talet betydde det helt enkelt att bilen hade fyra säten - två fram och två bak under ett tonneau-skydd.

Snabba fakta - Berkeley Foursome:

Berkeley Foursome var en av de senare modellerna som erbjöds av Berkeley Cars, en brittisk sportbilstillverkare som var baserad på Berkeley Coachworks-fabriken - vid den tiden var det en av de största husvagnstillverkarna i Europa.

Berkeley Coachworks hade blivit branschledande inom användningen av glasfiber för husvagnstillverkning, och de vände sig till att göra små, prisvärda sportbilar med materialet för att öka försäljningsintäkterna som vanligtvis var säsongsbetonade i husvagnsindustrin.

De första Berkeley-sportbilarna dök upp 1956. De var historiskt betydelsefulla för det faktum att de använde kompositmonocoque-kroppar (bärande glasfiber), och de använde en främre tvärmonterad motorcykelmotor för att driva framhjulen.



Berkeley Foursome drivs av Excelsior 492cc trippelcylindrig tvåtakts motorcykelmotor, som var kopplad till en fyrväxlad sekventiell växellåda med en backväxel som driver framhjulen.

Berkeley Cars producerade cirka 4 100 bilar mellan 1956 och början av 1960-talet, varav bara 19 var Berkeley Foursome fyrsitsiga modeller. Man tror att bara några hundra Berkeleys över-lever till modern tid och det finns en aktiv ägargrupp i England.

Berkeley Bilar

Berkeley Cars wad bildades 1956 som ett samarbete mellan den blivande bildesignern Lawrence "Lawrie" Bondand och Charles Panter, ägaren till Berkeley Coachworks som var en av de största husvagnstillverkarna i Europa vid den tiden.

Bondands mål var att skapa en serie små, lätta sportbilar med rimliga prislappar, och Panterers mål var att etablera en andra intäktsström för fabriken som skulle vara mindre säsongsmässigt tumultartad än husvagnstillverkning.

Trots de långa oddsen mot dem lyckades de två männen. Åtminstone för en tid, i alla fall.

I mitten av 1950-talet var användningen av glasfiber för bilkarosskonstruktion väl förstådd, det vanligaste exemplet var Chevrolet Corvette som hade debuterat 1953. Det fanns dock många betydande glasfiberkarosser före detta, inklusive den ovanliga **Kaiser Darrin**.

Alla produktionsbilar som använde glasfiberkarosser hade stålchassi under, och nästan alla var bakhjulsdrivna. Allt detta förändrades 1956 med debuten av Berkeley Sports, en liten brittisk sportbil med en bärande glasfibermonocoque-kaross som drevs av en motorcykelmotor installerad tvärs fram som driver framhjulen.

Berkeley Sports hade oberoende fram- och bakfjädring på skruvfjädrar, mycket ovanligt och avancerat för tiden, och den hade en vikt på bara 605 kg (274 kg) tack vare sin lätta kompositkonstruktion.



FILM: <https://youtu.be/8coUZRNr2rc>

Berkeleys var en inte ovanlig syn på racerbanor och rallysträckor i slutet av 1950-talet - de var perfekt lämpade för att tävla i de mindre motorklasserna (sub-500cc eller sub-750cc) tack vare sin låga vikt och sportiga referenser.

Motorn som användes ursprungligen var den brittiska Anzani tvåcylindriga 322cc tvåtakts-enheten som producerade 15 hk. Den var monterad tvärs under motorhuven och drev framhjulen via en treväxlad växellåda och en kedjeslutväxel.

Trots den låga effekten beskrevs prestandan som livlig, tack vare bilens extremt låga vikt. Stirling Moss sägs ha kört en på Goodwood i september 1956, och Berkeley Sports lanserades officiellt för allmänheten senare samma år på London Motor Show 1956

En reviderad Berkeley Sports-modell skulle dyka upp några månader senare 1957, den följdes av en uppsjö av nya modeller inklusive Twosome, Foursome, B95 och B105, QB95 och QB105, T60, T65 och Bandit.

1958 körde rallylegenden och systemen till Stirling, Pat Moss, en Berkeley Sports i 1958 års Liège-Brescia-Liège rallyklass för bilar upp till 500cc. Berkeley Team - ett arbetsstödt bidrag med sex bilar inklusive BBC-kommentatorn Robin Richards - ledde så långt som Slovenien.

Tyvärr resulterade svårigheten att klättra branta bergspass i sommarvärmen i överhettningssproblem och Moss slutade behöva bogseras hela vägen tillbaka till Italien av en annan Berkeley.

Ovan video: Detta är originalbilder från 1958 Liège-Brescia-Liège-rallyt som innehåller bilder av Pat Moss och Berkeley Team. Det filmades av Bert Westwood och det har setts av nästan ingen. Om du hoppar framåt till 3:20 ser du Pat Moss på skärmen för första gången bredvid hennes Berkeley Sports.



Berkeley Foursome erbjuder plats för fyra i en 2 + 2-konfiguration. När de inte används kan baksätena täckas med en tonneau och det område som används som bagageutrymme.

Berkeley Cars skulle sälja uppskattningsvis 4 100 bilar mellan 1956 och 1961, företaget lades ner i början av 1960 -talet men inte på grund av bildivisionen - det drogs under av den branta nedgången i husvagnsförsäljningen och den inverkan det hade på Berkeley Coachworks.

Det gjordes nyligen ett **försök att återuppliva** Berkeley Cars med en ny serie modeller, men det verkar ha upphört 2021 - men med den brittiska bilindustrin kan du aldrig vara helt säker, uppståndelser i överflöd har hänt genom åren.

The Berkeley Foursome

Berkeley Foursome var kanske den mest förnuftiga bilen som någonsin utvecklats av den brittiska biltillverkaren. Det var en något bredare, något längre modell med två **små baksäten** avsedda för barn, i huvudsak en 2 + 2-konfiguration som skulle göra det möjligt för par med barn att motivera den dyra en ny sportbil.

2+2-formatet har visat sig vara väldigt framgångsrikt genom åren, och förekomsten av baksätena hjälper utan tvekan till att sälja bilarna, men i verkligheten tycker många att de bara mycket sällan använder sätena.

Till skillnad från några av de tidigare Berkeleys hade glasfiberkarossen på Foursome en kombination av stål och aluminiumstöd för att stärka den. Det hade breddats med fyra tum och förlängts med åtta tum, och det ansågs att ett rent glasfibermonocoque-skal inte skulle vara tillräckligt starkt - med tanke på den extra faktorn för den ökade passagerarbelastningen.

Berkeley Foursome tillkännagavs officiellt i oktober 1958, två år till månaden efter att företaget först hade lanserat Berkeley Sports. Foursome hade också oberoende fjädring i alla fyra hörnen, med de bakre svängarmarna lägre och yttre mot krarossen.



För att maximera utrymmet bars reservhjulet på baksidan av bilen under ett lock, ungefär som Ford Thunderbird från 1956.

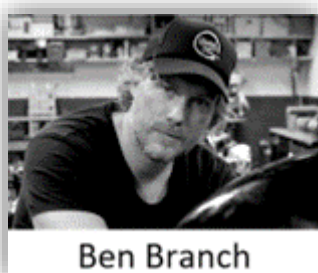
Kraften tillhandahålls av Excelsior 492cc trippelcylindrig tvåtakts motorcykelmotor, som var kopplad till en fyrväxlad sekventiell växellåda med en backväxel som driver framhjulen. Trumbromsar monterades runt om och bilen såldes för £ 700 inklusive inköpsskatt, med ytterligare £ 28 för den valfria hårddisken - motsvarande £ 17,326 och £ 693 idag.

En prototyp Berkeley Four tillverkades tillsammans med 19 produktionsbilar för totalt 20 - vilket gör den till en av företagets sällsynta bilar. Det är inte känt hur många som överlever, men de kan troligen alla räknas på en hand.

Berkeley Foursome från 1961 visas här

1961 Berkeley Foursome du ser här tros vara den sista Foursome som byggdes - den registrerades först efter att Berkeley hade upphört med handeln 1961.

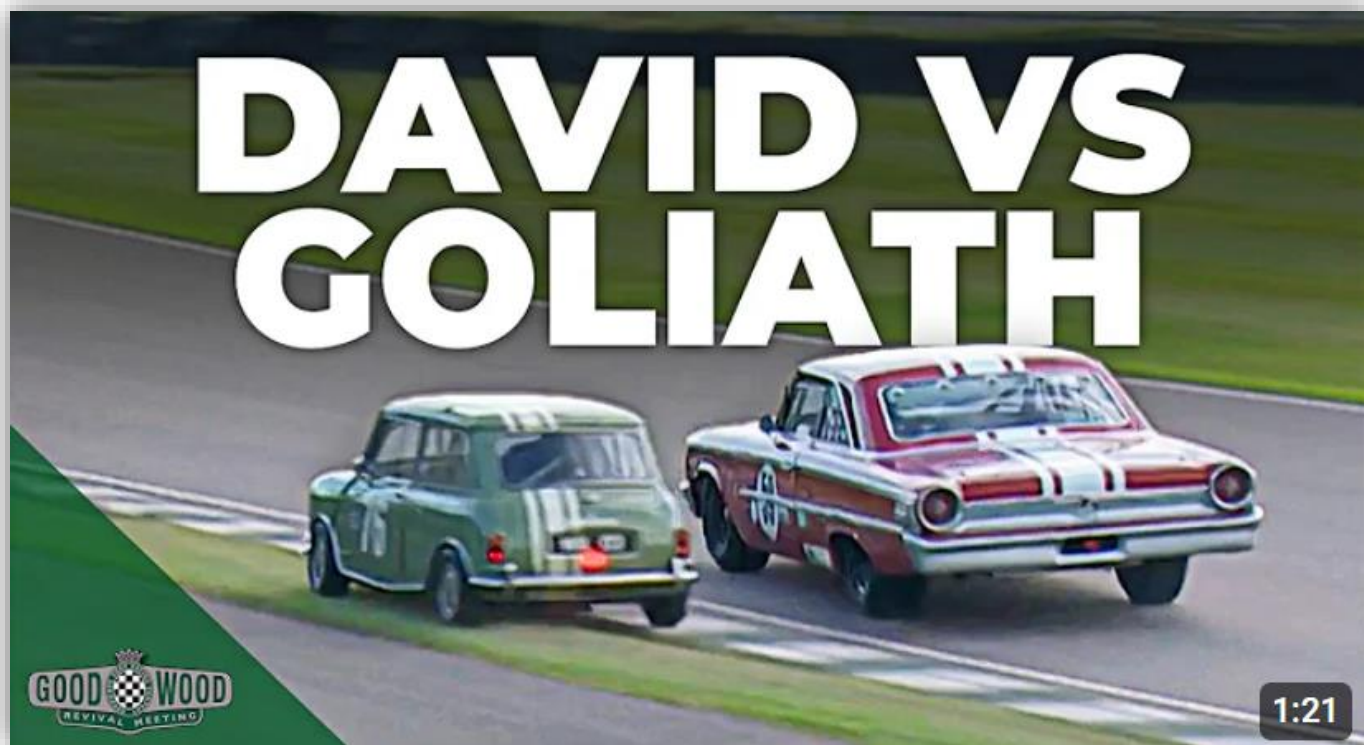
De nuvarande och tidigare ägarna är båda tjänstemän i [Berkeley Enthusiast Club](#) - vilket betyder att den har blivit mycket väl omhändertagen av personer med djup kunskap om märket och denna modell i synnerhet.



Ben Branch



16. Mini och Galaxie i David mot Goliat-striden vid Goodwood



FILM: <https://youtu.be/yWr3sq-BDhQ>

Vi kommer aldrig att tröttna på att se små mot stora strider på Goodwood. Det här är den ultimata versionen av det när vi ser en av de minsta bilarna på Goodwood Revival, Mini, ta sig an den största i Ford Galaxie 500. Lavant Straight-attacken av Galaxie var oundviklig, men så fort en hörna dyker upp är det game on!



Roger Warolin