



*LaSalle Convertible Coupe 1927* <https://youtu.be/ojSWCDukaeo>

**MOTORNYTT**  
Föregående

**fredag 10 januari**  
torsdag 9 januari

1. Hoppet lever för Trollhättan – Sono Motors förlänger deadline
2. Honda-vd: Därför vill köparna inte ha rena elbilar
3. "Bilchefen rymde – med hjälp av svenskt pass"
4. Tesla spottar ur sig bilar - slår alla rekord
5. Volkswagen GTX - elbilar med fyrhjulsdrift
6. Nio visar eldrivna EC6
7. Prov: BMW X5 xDrive 45e – laddis för långfärd
8. Subventionerad lyxbil – så bra är nya Porschen
9. Seats nya elbil avslöjad på pekskärm
10. Aston Martin gör backspeglarna till en lcd-skärm
11. Förra årets 5 (6!) viktigaste nya bilar
12. Familjen kommer tjäna 60 miljoner på Bullitts Mustang
13. Segway visar teaser för elmotorcykel
14. Klassikerguiden: 1990-talare
15. Femton fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept
16. Klassiskt bilmärke: Matra

## 1. Hoppet lever för Trollhättan – Sono Motors förlänger deadline

2020-01-03 15:30

Johan Kristensson

**Efter en omröstning har elbilsstart-upen Sono Motors bestämt sig för att förlänga finansieringskampanjen med 20 dagar. Hoppet är inte ute för Nevs att få bygga bilarna i Trollhättan.**



Målet var att under 30 dagar samla in 50 miljoner euro, motsvarande över en halv miljard kronor. När tidsfristen gick ut på nyårsafton hade Sono Motors nått 32,5 miljoner. En rejäl slant, men fortfarande långt kvar till målet.

Den ursprungliga planen var att finansiera den fortsatta utvecklingen av solcells bilen Sion med hjälp av traditionella investerare. När det misslyckades startade företaget en kampanjen för gräsrotsfinansiering.

Grundarna Jona Christians och Laurin Hahn beslutade sig för att låta dem som reserverat ett fordon avgöra ifall en förlängning av tidsfristen med 20 dagar var aktuell. Drygt 7 500 svarade och av dem röstade 93,6 procent för förlängning.

### **Nytt slutdatum: 20 januari**

I ett nyhetsbrev utskickat på torsdageftermiddagen klargjorde Sono Motors därför att kampanjen förlängs. Nytt slutdatum blir den 20 januari. På fredagsförmiddagen hade räkneverket på hemsidan stigit med ytterligare en miljon euro, till 33,5 miljoner.

Företaget ger tre olika alternativ för den som vill bidra: En donation, att lämna en handpenning mellan 500 och 25 500 euro (hela priset) eller gräsrotsfinansiering i form av ett lån.

Av de 32,5 miljoner euro som samlats in till nyårsafton består 28 procent av nya reservationer för bilen och 68 procent av befintliga reservations hållare som ökat den erlagda handpenningen. 746 personer har redan betalat fullt pris för bilen, meddelar Sono Motors i ett pressmeddelande.

Tanken är att bilarna ska byggas av Nevs i Trollhättan. Nevs och Sono Motors har skrivit avtal om produktion av 260 000 exemplar av den solcellsklädda modellen döpt till Sion. Kontraktet löper över åtta år. Men situationen har redan försenat den planerade produktionsstarten med ett år till slutet av 2021. Nevs har meddelat att de skjutit upp en förstärkning av personalstyrkan.

### **Nevs vill inte säga om de övervägt investering**

Xiaodi Cai, kommunikationschef på Nevs, vill inte ge någon kommentar till om Nevs eller dess ägare Evergrande har övervägt att själva investera i Sono Motors.

Hon vill heller inte spekulera kring situationen för Sono Motors utan hänvisar till företagets egen tolkning av läget.

– Gällande produktionen i Trollhättan har vi reserverat kapacitet för Sono Motors men vi är inte beroende av den. Nevs har sin egen verksamhet och produktionsplan som kommer att generera arbete i vår fabrik, skriver hon i ett mejl till Ny Teknik.

### **Finns det klausuler i kontraktet som kan ge er ersättning för det arbete ni hittills har lagt ner, ifall produktionen inte blir av?**

– Affärskontrakt är konfidentiella och vi kan inte kommentera klausuler. Men vi kan bekräfta att vi hittills inte har gjort några investeringar eller rekryteringar för Sono Motors-projektet. Givetvis tycker vi att situationen är olycklig men den har inte inneburit några förluster för Nevs, skriver hon.



**JOHAN KRISTENSSON**

### **RELATERADE ARTIKLAR**

[Nevs skjuter upp nyrekrytering av personal](#)

[Nya "solcells"-elbilen utlovar lång räckvidd och kort laddtid](#)

## 2. Honda-vd: Därför vill köparna inte ha rena elbilar

2020-01-02 15:15 John Edgren

**Takahiro Hachigo tror inte på en dramatisk ökning i efterfrågan på renodlade elbilar. Hondas vd anser att framtiden i stället tillhör hybriderna.**



Som många andra biltillverkare har Honda en ambitiös plan kring övergången från det fossila – om tio år ska två tredjedelar av företagets globala försäljning komma från elektrifierade fordon.

Men trots att konkurrenternas nya batterimodeller duggar tätt anser Hondas vd Takahiro Hachigo att de renodlade elbilarna kommer förbli en marginalprodukt.

– Existerar egentligen kunderna som verkligen vill ha dem? Jag är inte så säker på det eftersom det finns många frågor kring infrastruktur och hårdvara. Jag tror inte att vi kommer se en dramatisk ökning i efterfrågan på batterifordon, och jag tror att det här förhållandet gäller globalt, [säger Takahiro Hachigo till Autonews Europe](#).

### **”Framtiden tillhör hybridbilar”**

Han konstaterar att företaget måste underordna sig olika länders skiftande regelverk, så det är nödvändigt att fortsätta med forskning och utveckling. Men vd:n anser att framtiden tillhör hybridbilarna, som utgör den smidiga lösningen för alla parter.

– Jag tror att hybridfordon kommer spela en avgörande roll. För målsättningen är ju inte elektrifieringen i sig, utan att förbättra bränsleekonomin. Och vi tror att hybridfordon är det bästa sättet för att efterleva olika miljöregleringar, säger han.

Medan konkurrenterna har satt av enorma budgetar för nya teknikområden handlar Hondas strategi om att dra åt svängremmen. Exempelvis kommer man i dagsläget att hålla sin autonoma teknik under nivå 3, där fordonet är helt självkörande – ett steg som kräver mer avancerade sensorer.

I stället tänker bolaget få ut Honda Sensing i sina storsäljare som Civic och Accord. Systemet assisterar bland annat med automatiska filbyten.

I år lanseras Hondas nya globala fordonsarkitektur, och till 2025 räknar bolaget med att designen ska ha sänkt personalkostnaderna i utvecklingsfasen med 30 procent. Även produktionen kommer att förenklas och effektiviseras. Målsättningen är att de interna fabrikskostnaderna ska minska med tio procent till år 2030.



### 3. "Bilchefen rymde – med hjälp av svenskt pass"

Redaktören bytbil 2020-01-03

#### Nya uppgifter om Carlos Ghosns flykt undan rättvisan



Han flydde före rättegången i Japan med rena James Bond-metoderna. Gömd i ett musikfodral smugglades Carlos Ghosn ut ur sin husarrest av en falsk musikorkester och flögs till Libanon.

Nu kommer uppgifter om att den f d Nissan-chefen hade ett falskt svenskt pass, som kopplas till flykten.

Franska TF1 och även lokala medier har publicerat en bild på ett pass som uppges vara svenskt och som kopplas till Carlos Ghosns flykt från rättvisan i Japan.

– Vi fick kopian på det falska passet från en källa. Källan valde att dölja namn och andra detaljer på passet. Vi vet inte om passet kom till användning men källa säger att passet var med Ghosn när han åkte från Japan till Turkiet. Passet skulle användas om han behövde passera turkisk passkontroll, säger Michel Kanbour grundaren av Lebanon Debate, till tidningen Expressen.

I Japan – efter cirka 100 dagar i fängelse – släpptes Carlos Ghosn mot borgen, men fick inte lämna landet. Han sattes i husarrest i sitt lyxhus i Tokyo och bevakades av polis.

Men på nyårsafton blev det känt att han lyckats att rymma från Japan till Libanon. Och flykten visade sig vara spektakulär. Med hjälp av före detta elitsoldater som varit utklädda till medlemmar i en orkester stoppades Ghosn ner i ett stort instrument-fodral och smugglades ut – och iväg på ett privatflygplan.

Ghosn hade arrangerat en middag för ett stort antal gäster och förklarade att han också ville bjuda gästerna på levande musik. Men i själva verket kunde orkestermedlemmarna inte spela på instrumenten, utan allt var en noggrant planerad fritagning.



Planet flög från Tokyo via Turkiet till Beirut den 28 december – och i Libanon kan Ghosn andas ut. Libanons strafflag förbjuder utlämning av egna medborgare och Ghosn kan därför inte tvingas tillbaka till Japan, skriver Wall Street Journal.

I ett kort uttalande skrev Ghosn:

”Jag har inte rymt från rättvisan, jag har flytt från orättvisa och politisk förföljelse”.

I november 2018 greps Ghosn i Japan, misstänkt för ekobrott. Han sparkades från sina uppdrag inom Nissan och Mitsubishi och anklagades för att ha betalat ut flera miljoner dollar till en Nissan-distributör i Oman.

Nissan själva har även anmält honom för att ha förskingrat pengar från bolaget för egen vinning – bland annat betala alla kostnader för sitt eget bröllop för fyra år sedan. Dessutom anklagas han för att ha underrapporterat sin lön.

Ghosn själv nekar till alla anklagelser.





## 4. Tesla spottar ur sig bilar - slår alla rekord

Redaktören bytbil

2020-01-03

### Överträffade analytikernas förväntningar - aktien rusar igen



Här är Teslas nya rekord som får aktien att rusa: 112 000 bilar levererades under sista kvartalet. Analytikerna hade förväntat sig endast 103 000 bilar. Aktiekursen är nu uppe på rekordnivån 440 dollar.

Elbilstillverkaren Tesla har haft en succéartad höst och aktiekursen har på kort tid rusat 70 procent. De som har köpt in sig i Tesla verkar vara på rätt spår – för i dag kom ett nytt rekordbesked. Under årets sista kvartal slog Tesla leveransrekord med 112 000 bilar. 92 550 bilar vara av Model 3, 19450 Model S och Model X, uppger Bloomberg.

En bidragande orsak till rusningen var att skattesubventioner för Tesla tas bort i USA och Nederländerna vilket orsakat rusning bland kunderna. I Nederländerna registrerades 12 062 Model 3 under december, uppger Kentekenradar. Bilen blev årets mest säljande modell i landet.

Även Norge har slagit elbilsrekord under 2019 tack vare succén för Tesla Model 3. Elbilar stod för 42 procent av nybilsförsäljningen under 2019, upp från 31 procent. Tesla sålde 18798 bilar.

Inget annat land i världen har en större andel elbilar än Norge, tack vare att elbilar är helt befriade från moms och skatt. Samtidigt är Norge Västeuropas största oljeproducent, men för den egna fordonsflottan har landet nollutsläppsmål fram till 2025.

Även i Sverige blev Tesla Model 3 årets mest sålda elektriska bil. 4214 Model 3-bilar såldes under året, mer än dubbelt så många som näst mest sålda bilen, Renault Zoe.

## Relaterade artiklar



### [Vinst-chocken: Tesla tjänar mer än Volvo Cars](#)

Glädjebeskedet från Elon Musk får aktien att tokrusa  
24 okt. 2019



### [Elon Musks jätteklypp: 25 miljarder på 3 veckor](#)

Därför slår Teslas aktie nytt all time high på börsen  
3 veckor



### [Nu förlorar Tesla "bara" 40 000 kr per bil](#)

Men aktien rasade efter nya kvartalsrapporten  
25 juli 2019



### [Rusning till dieslbilar - Tesla tappar 93 procent](#)

Jätteökning för bilförsäljningen innan skattehöjningen  
1 nov. 2019



## 5. Volkswagen GTX - elbilar med fyrhjulsdraft

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-01-03, 00:33

**Fyrhjulsdrivna toppversioner av Volkswagens ID-modeller kommer att kallas GTX, avslöjar tidningen Autocar.**



**GTI, GTD och GTE** – visst låter det bekant? Snart kan även GTX läggas till listan. Gemensamt för GTX-modellerna är att de är helelektriska ID-bilar med fyrhjulsdraft och ordentligt med prestanda.

Volkswagen lanserade nyligen den första bilen i ID-serien, ID 3, med en 201-hästares elmotor. De fyrhjulsdrivna versionerna kommer troligen ha dubbla motorer, en för framaxeln och en för bakaxeln, och därmed betydligt mer motorkraft.

**Först ut blir** ID 5 GTX, en SUV som just nu vintertestas i norra Sverige. Bilen bygger på [konceptet ID Cross](#). Lanseringen beräknas ske i början av 2021.

I likhet med GTI-, GTD- och GTE-modellerna kommer GTX-serien ha särskilda kännetecken som särskiljer dem mot de enklare modellerna.

**Volkswagen överväger också** att göra R-versioner av ID-modellerna med ännu högre prestanda.

[Film: Volkswagen ID 3 i Sverige – så känns den nya elbilen](#)

[Volkswagen ID 3 når nästan hela vägen fram – men den upplevda kvaliteten svajar](#)

[Volkswagen lanserar 34 nya modeller 2020](#)

Magnus Fröderberg

**Feber**

## 6. Nio visar eldrivna EC6

AV BOBBY GREEN 2020-01-02 KL 17:00

En crossover-coupé



**FILM:** <https://youtu.be/IMUdD4sGLhs>

Vi har tidigare skrivit om den kinesiska biltillverkaren Nio och deras elbilar. Nu har de precis presenterat den nya elbilen EC6 och det är en crossover med sluttande taklinje - precis det folket vill ha alltså. Man beskriver modellen med orden "young, dynamic and progressive" och räckvidden anges till 61,5 mil (NEDC) på en laddning från ett batteripack på 100 kWh. Två stycken elmotorer ser till att driva fram ekipaget och den sammanlagda effekten anges till 544 hästar. 0-100 km/h ska gå på 4,7 sekunder.

Alla detaljer kring modellen kommer att släppas i juni. Lansering kommer att ske i september.





## 7. Prov: BMW X5 xDrive 45e – laddis för långfärd

Av John Argelander

Publicerad 2019-12-04 06:26

uppdaterad 2020-01-03, 10:54

**BMW:s laddhybrider brukar fokusera mer på prestanda än på utsläpp, men med nya X5 45e pangar man på med klassledande elräckvidd och ett för klassen attraktivt pris.**



*Laddlucka på vänster framskärm avslöjar att du kör en X5 xDrive 45e.*

### VAD ÄR NYTT?

**Den stora nyheten med X5 xDrive 45e** – förutom den klart förbättrade räckvidden på el – är att cylinderantalet har ökat med två jämfört med i föregångaren X5 xDrive 40e.

Nya X5 45e har den tre liter stora radsexan som normalt sitter i X5 xDrive 40i, plus en elmotor. De två motorerna ger sammanlagt 394 hästar och 600 Nm, samma siffror för föregångaren är 313 hk/450 Nm. Det är alltså mycket bättre fart på den här bilen: 0–100 km/h går på strax över fem sekunder, vilket är ganska imponerande med tanke på att den väger drygt 2,5 ton (+375 kg jämfört med "vanliga" X5 40i).

**Vi fortsätter jämförelsen** med den föregående versionen, en modell som gick drygt 2,1 mil på el när vi testade den hösten 2016. Nykomlingen ska klara hela 8,6 mil, mycket tack vare ett väldigt mycket större batteripaket.



*Konventionell förarmiljö med fin kvalitetskänsla och bra rymd.  
I baksätet är det inte riktigt lika rymligt.*

Observera att den siffran baseras på WLTP-normen, och därför är landsvägssiffran ännu mer imponerande: 9,7 mil. Det är nästan tio mil. Sedan finns det en 69 liter stor bensintank som garanterar att man kommer vidare på sin resa. Volvo XC90 T8 kom knappt 3,3 mil på el i nyss nämnda test, och har en bensintank som endast rymmer 50 liter.

**När det gäller laddningen** fyller man batteriet på strax under sju timmar vid en 3,7 kW-laddbox, och får 80 procent på fem timmar. Laddar man hemma tar det drygt tio timmar att gå från 0 till 100 procents laddning.

#### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

**Bilens mjukvara** är inställd så att eldriften används när helst det är möjligt, vilket i eDriveläget inkluderar vid stadskörning och även vid högre hastigheter så länge man är relativt försiktig med gasfoten. I Max eDriveläget går bilen på el i upp till hela 135 km/h, men då ska man inte räkna med så speciellt lång räckvidd, X5 är en stor klump som ska tryckas genom luften. Det märks inte minst då vindbruset kring de stora sidospeglarna är relativt högt, en bieffekt av att drivlinan inte hörs alls.

När man behöver mer kraft än vad elmotorn kan ge kliver bensinaren in i handlingen, och det gör den sömlöst och väldigt diskret. Normalt sett är det svårt att höra vilken motor som är igång, då även den sexcylindriga av dem är väldigt tystlåten.

**Från stillastående** är accelerationen hyfsat imponerande tack vare att elmotorn (som är placerad mellan bensinmotorn och den åttastegade automatlådan) drar resolut redan från start, men sedan planar fartökningen ut.

BMW:s fabrikstid till 100 km/h lär bli knepig att nå, men oavsett detta är X5 45e en rask bil – och därtill en av de finaste stora suvarna som finns på marknaden när det gäller köregenskaperna. Just den detaljen ligger i modellens DNA, och i viss mån även i hela märkets dito.



*Bensintanken rymmer 69 liter – 14 färre än i X5 xDrive 40i.*

**X5 45e må vara stor** och tung, men den räds inte aktiv körning på kurviga vägar utan är tvärtom stabil, förtroendeingivande och underhållande – åtminstone i sin klass. Bromskänslan, ofta en svag punkt på laddhybrider då många tillverkare har svårt att få till samspelet mellan de mekaniska bromsarna och elmotorernas energiåtervinning, är dock riktigt bra.

Styrningen lever däremot inte riktigt upp till traditionell BMW-klass, responsen är fin och bilen går villigt dit man styr, men känslan i ratten är ganska vag.

#### **NÖRDFAKTA.**

**Litiumjonbatteriet** i X5 45e är på 21,58 kWh – som en jämförelse hade BMW i3 22 kWh när den kom 2013. Och det är en ren elbil. Tänkvärt.

En annan smått förbluffande detalj med BMW X5 som modell är att den hade premiär 1999 – det har alltså gått tjugo (!) år sedan suvarna tog steget från terrängen till asfalten.



*Drivlinan går att ställa in efter körförhållandena.*

## BORDE JAG KÖPA EN?

Om du letar efter en stor, laddbar suv är det det korta svaret ja. Den närmaste konkurrenten Volvo XC90 T8 AWD är visserligen rymligare, speciellt i baksätet och i bagageutrymmet, men X5 är ingen trång bil. X5:ans elräckvidd gör det dessutom möjligt att köra klart mer på el, vilket är positivt. Och när bensinmotorn går igång är X5:ans radsexa mycket mysigare (i synnerhet akustiskt) än den fyrcylindriga motorn i XC90 T8.

Lägg till detta att BMW:n är den billigare av de två, åtminstone så länge vi pratar grundutförande. Volvo vill ha 819 900 kronor för sin största laddhybrid, BMW "nöjer sig" med 789 000. Och ja, vi är väl medvetna om att det alltid tillkommer en del tillvalsutrustning i båda fallen, men ändå. Några extrautrustningsrutor kan man åtminstone bocka i för de 30 900 kronor som skiljer bilarna åt.

Vi frågade nyligen våra läsare som äger laddhybrider om deras laddningsvanor, och då framkom det att de som kör laddbara bilar i det här segmentet kör mindre på el än ägare till mindre laddhybrider. Men har man en bil som går nästan tio mil på el är det bara korkat att inte utnyttja det.

## BMW X5 xDrive 45e

### TEKNISKA DATA

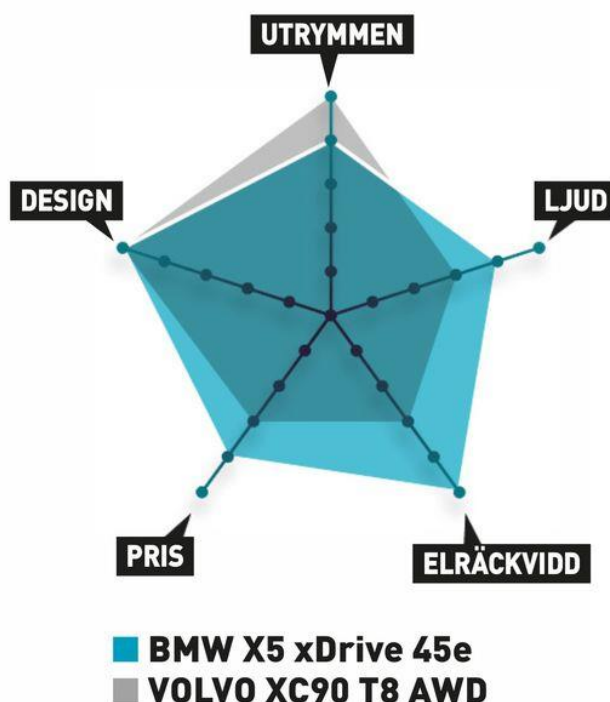
**MOTOR:** R6, turbo, bensin, 2 998 cm<sup>3</sup>, 286 hk vid 5 000–6 000 r/min, 450 Nm vid 1 500–3 500 r/min. Elmotor 113 hk/265 Nm. Systemeffekt 394 hk/600 Nm. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft.

**KAROSS:** L/b/h 4 922/2 004/1 745 mm. Axelavstånd 2 975 mm. Tjänstevikt 2 510 kg. Bagagevolym 500–1 720 liter.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 5,6 sek. Toppfart 235 km/h. Förbrukning 1,7 l/100 km, CO<sub>2</sub> 39 g/km (WLTP).

**PRIS:** 789 000:–. Aktuell nu.

### PERSONLIGHET



### SUMMERING

**BÄST:** Köregenskaper, elräckvidd, billigare att köpa än XC90 T8.

**SÄMST:** Trångt baksäte för klassen. Batteriet stjälar lastutrymme.



# SVENSKA DAGBLADET

## 8. Subventionerad lyxbil – så bra är nya Porschen

Eric Lund Publicerad 2020-01-03

Bilvärldens multiverktyg är stor, snabb, rymlig, bekväm, terränggående och på papperet snål med bensindropparna. Men Porsche Cayenne som laddhybrid reser även en del frågor om vad som egentligen är en miljöbil.



*Ljusbandet över bakpartiet är numera ett signum för nästan alla Porsches bilmodeller.*

**Bonus malus kallas** det svenska skattesystemet för fordon. Det syftar till att gynna bilar med mindre miljöpåverkan och straffa bilar med höga utsläpp av koldioxid.

Om bilen släpper ut max 70 gram koldioxid per kilometer (från och med 2020) ges inte bara rabatt på den årliga fordonsskatten, köparen får dessutom tillbaka ett antal tusenlappar vid nybilsköpet. Som mest är det 60 000 kronor för en bil med nollutsläpp, i praktiken endast elbilar.



*Bromsoken är iögonfallande grönmålade.*



*En V6-motor från systemmärket Audi på tre liter och 340 hästkrafter.  
Med elmotorns hjälp blir systemeffekten 462 hästkrafter.*

**Porsche Cayenne E-hybrid** kvalar inte in för bonus, den släpper som minst ut 89 gram. Den nya mätnormen WLTP fungerar dessutom som ett spann där varje bileremplar bedöms separat baserat på utförande. Fler elförbrukare, fler tyngande extragrejer och större samt bredare hjul petar upp utsläppen gram för gram. Som mest kan Cayenne E-hybrid enligt WLTP-normen släppa ut 108 gram vid blandad körning och då blir årsskatten 1 426 kronor de tre första åren.

Det är fortfarande en mycket låg kostnad, med tanke på att en kompakt suv som Mazda CX-30 kostar 6 190 kronor med bensinmotor på 180 hästkrafter (samt fyrhjulsdraft, automatlåda och utsläppsnivå på 160 gram koldioxid). En småbil kan kosta mer i årsskatt och en dieseldriven familjebil har en årsskatt på närmare 10 000 kronor (exempel Volkswagen Passat TDI).



*I mitten tronar en helt analog varvräknare.  
Till vänster och höger om den finns digitala skärmar med varierbart innehåll.*



*Generöst stor skärm där många funktioner manövreras och en rejäl kartbild kan frambringas. Det går även att få en mindre kartbild i det ordinarie instrumentklustret.*

Porsche Cayenne E-hybrid är 491 centimeter lång, väger ungefär 2,5 ton och har en treliters V6-motor på 340 hästkrafter. Rimligen ingen miljöbil. Men det som gör skillnad är att den även har en elmotor och ett batteri på 14,1 kilowattimmar (kWh) som kan laddas med sladd.

Samma bilmodell med 340-hästarsmotor men utan hybriddrivlina har lite andra utsläpps-siffror: 289 gram per kilometer, vilket leder till en årlig skatt på 19 993 kronor. Totalt 59 979 kronor under tre år.

**Inte undra på** att alltfler köpare väljer en laddhybrid. Visserligen kostar Cayenne E-hybrid 189 000 kronor mer än den ordinarie bensinversionen, men 122 extra hästkrafter och minst 55 000 kronor i skatterabatt lockar. Än mer sockrat är erbjudandet för den som har möjlighet att kvittera ut en Cayenne E-hybrid som tjänstebil.

Laddhybrider ger rabatt med 40 procent eller max 10 000 kronor på förmånsvärdet, men i praktiken blir det ännu billigare eftersom koldioxidsiffran vägs in i förmånsberäkningen.

Men är det verkligen rimligt att en bil som Cayenne E-hybrid subventioneras av staten med hänvisning till miljöhänsyn?

**Med fulladdat batteri** ska den kunna rulla 44 kilometer och runt fyra mil verkar den klara i verkligheten. Det är rätt imponerande. Med möjlighet att ladda hemma och vid arbetsplatsen kan de flesta vardagspendla på eldrift. Åtminstone när det inte är alltför många minusgrader.

Cayenne E-hybrid har dessutom flera funktioner som ska planera så att körningen blir minimalt bensinkrävande även när förbränningsmotorn arbetar. Körstil, topologi och hastighetsgränser är några av de parametrar som ligger till grund. Det märks att bilen strävar efter att hålla bensinmotorn avstängd vid stadskörning när hybridkörläget valts.

Föraren kan även i en undermeny på pekskärmen aktivera körlägena E-hold, då bilen håller nuvarande laddningsnivå, samt E-charge, då batteriet mer aktivt laddas med bensinmotorns hjälp. Användbart för att till exempel under en längre resa kunna köra på eldrift den sista sträckan i stadsmiljö.



*Cayenne är Porsches stora suv-modell som först lanserades 2002. Den nuvarande är tredje generationen. Hybridversion kom 2010 och i den nya versionen ger laddhybridteknik och ett batteri på 14,1 kilowattimmar drygt fyra mil på ren eldrift.*

Men Cayenne har även sportkörlägen där föraren kan förnimma de egenskaper som gjort bilmärket Porsche till vad det är. Då förvandlas den stora, tunga suven till en överraskande vickörupplevelse. Att vara snabb rakt fram klarar många stora bilar, att hålla ordning på benrörelserna även vid hård kurvtagning är det färre som maktar med. Men det är Porsches hemmaplan och det märks.

**Bensinmotorn har en** behaglig V6-ton, även om den knacker nästan som en diesel på tomgång. Kraftutvecklingen är massiv och när bensin och el skrider till verket med gemensamma krafter är detta en rejält snabb bil. Omkörningar på landsväg går i ett huj och fyrhjulsdriften bidrar till stabil framfart även i halt väglag.

Provbilen har förutom höj- och sänkbar luftfjädring även spärrbara differentier mellan hjulaxlarna och mellan bakhjulen. Det innebär att Cayenne är en kompetent terrängbil – åtminstone med andra "dojor" än 21-tumsfälgarna med lågprofildäck.

Det mesta i Cayenne håller hög nivå, alltifrån fjädringskomfort (adaptiva stötdämpare) till gränssnitten för menyskrmar och förarmiljöns tusen sinom tusen inställningar och möjligheter till anpassning.

Baksätet är bekvämt även för tre personer och bagageutrymmet slukar en rejäl semesterpackning. Strulfaktorn är möjligen den bängliga påsen med laddkablar. Något stuvutrymme under bagagerumsgolvet finns inte eftersom batteriet huserar där.

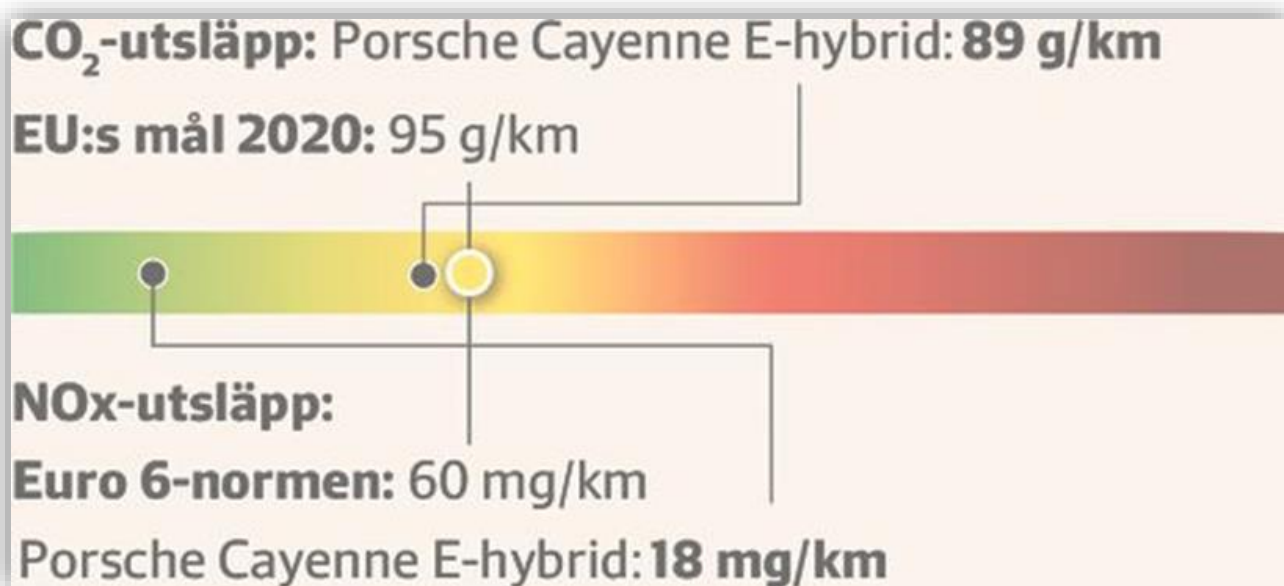
**Det är sannerligen inte** konstigt att Cayenne lockar köpare, den är en säregen mix av sportbils-egenskaper, praktisk vardagstransport och i fallet med E-hybrid en statligt subventionerad lyxbil.

Men det sista gäller sannerligen inte bara Porsche Cayenne E-hybrid. Volvos ännu större suv-modell, XC90, med laddhybridteknik kvalar som av en händelse in just under den nya 70-gramsgränsen (67 gram) och klassas därmed som klimatbonusbil. Det finns fler stora, dyra laddhybridbilar.

Å ena sidan är det bilar som faktiskt kan rulla några mil på eldrift och som i bästa fall kapar toppen av bensinförbrukningen under övrig körning. Å andra sidan kan man ändå fråga sig om det är rätt bilar att skattesubventionera.



*Laddhybridteknik och ett batteri på 14,1 kilowattimmar medger drygt fyra mil på ren eldrift i Porsche Cayenne E-hybrid.*



### Specifikationer | Porsche Cayenne E-hybrid

<b>Grundpris:</b>	934 000 kronor.
<b>Förbrukning:</b>	4,7 liter/100 km.
<b>Koldioxidutsläpp:</b>	89 gram/km.
<b>Kväveoxidutsläpp:</b>	18 mg/km.
<b>Motor:</b>	3,0-liters sexcylindrig bensin, elmotor.
<b>Kraftöverföring:</b>	Åttastegad automatlåda, fyrhjulsdraft.
<b>Skatt:</b>	360 kronor (2020).
<b>Max effekt:</b>	462 hästkrafter (systemeffekt).
<b>Max vridmoment:</b>	700 newtonmeter.
<b>Tjänstevikt:</b>	2 295 kg (basutförande).
<b>Längd/bredd/höjd (i meter):</b>	4,92/1,98/1,70.
<b>0–100 km/h:</b>	5,0 sekunder.
<b>Toppfart:</b>	253 km/h

**Motor/växellåda****Betyg: 5 av 6**

Bensinmotorn är på egen hand en råstark och sofistikerad kraftkälla. Samspelet med elmotorn är för det mesta sömlöst. Bekväm automatlåda och fyrhjulsdrift ger svårslagen mångsidighet.

**Ekonomi****Betyg: 3 av 6**

En mycket dyr bil som faller snabbt i värde. Normalt sett. Men laddhybriden följer en annan logik. Fordonsskatten blir sensationellt låg och det slår igenom även på förmånsvärdet för Cayenne som tjänstebil. Ett svårbedömt läge.

**Miljö****Betyg: 2 av 6**

Bensinförbrukningen är i praktiken knappast på miljöbilsnivå ens när hybridsystemet fungerar som bäst. Kanske talar denna biltyp för att eventuella straffskatter av miljöskäl faktiskt borde tas ut vid bränslepumpen istället?

**Köregenskaper****Betyg: 4 av 6**

Mycket bekväm för fyra personer och helt okej för fem. Fattas bara i en så stor bil. Primärt ett långresejárn, men Porsche vore inte Porsche om inte vägegenskaperna var ett snäpp över konkurrenterna.

**Säkerhet****Betyg: 4 av 6**

Fem stjärnor hos Euro NCAP, men inte högsta poäng i de olika delmomenten. Dock: en stor, tung bil går oftast segrande ur kollisioner med mindre bilar.

**Helhet****Betyg: 4 av 6**

Bilbyggarkonst på mycket hög nivå. En snabb suv rustad att möta de flesta behov. Hybriddrivlinan gör en tung bil ännu tyngre och det är inte självklart att detta är en bil som förtjänar miljörabatt. Men möjligheten att köra på eldrift är en fjäder i hatten.

**Två rivaler****Volvo XC90 T8 Twin Engine Inscription**

819 900 kr

**BMW X5 Xdrive 45e**

789 900 kronor.

## 9. Seats nya elbil avslöjad på pekskärm

Peter Klemensberger 2 januari 2020

Seat el-Born presenterades våren 2019 som koncept och lanseringen sker nästa år. Redan nu kan vi dock visa bilen i produktionsutförande, tack vare ett läsartips och en miss från Seat.



Hör du till dem som inte riktigt har riktig kläm på moderna infotainmentsystem? Du behöver inte skämmas – inte ens biltillverkarna själva har det. I somras avslöjades nya Skoda Octavia ([läs vår provkörning av bilen här](#)) via en [pekskärm på en testmula](#). Vår spionfotograf var snabbt framme och lyckades knäppa en bild på infotainmentskärmen där den nya Skodan visade upp sig i sitt produktionsklara utförande.

Nu har en uppmärksam Teknikens Värld-läsare/besökare noterat Seats kommande elbil [el-Born](#) via en skärm, och det i Seats egen informationsfilm om elektrifiering (se klippet nedan), en film du även kan se på [Seats svenska sajt](#).

En halv minut in i filmen behandlas ren eldrift och vi får se el-Born i det konceptutförande vi känner från bilsalongerna. Därpå följer ett kort klipp på bilens infotainmentskärm där vi ser bilen i en ny version – förmodligen den produktionsklara. Skärmen täcks delvis av text och en orangefärgad platta, bilden här ovan är redigerad för att få fram bilen bättre.

Den bil vi ser skiljer sig inte nämnvärt från konceptet men stötfångaren har en mer öppen och samtidigt tuffare form än tidigare, förmodligen för att ge bättre kylning till bilens batteripaket. Även om bilden ger mer att önska så tycker vi se oss en front som inte är lika vass som på konceptet. Om så är fallet är det antagligen en eftergift ur säkerhetssynpunkt.

**FILM:** <https://youtu.be/gcX-dqxbeU8>

Seat el-Born, döpt efter en stadsdel i Barcelona, var första bil att presenteras med Volkswagenkoncernens [MEB-plattform](#) framtagen speciellt för elbilar. Bilen ska ha en räckvidd på 42 mil enligt WLTP-cykeln och ha ett pris på cirka 250 000 kronor. Lanseringen sker nästa år.

**LÄS MER:** [Seat ska få högre status – Skoda lägre](#)

## 10. Aston Martin gör backspegeln till en lcd-skärm

2020-01-03 16:12 Peter Ottsjö

**Aston Martin kommer till teknikmässan CES med en ny typ av backspegel. Spegeln består av en lcd-skärm som kan visa video från tre olika kameror samtidigt.**



*Ska ge bättre överblick.*

Tanken är att föraren med en blick ska kunna se trafik både bakom och vid sidan om det egna fordonet. Systemet uppges kunna hjälpa föraren att hålla koll på den döda vinkeln.

Två av kamerorna är monterade i respektive sidospegel och en kamera är placerad på fordonets tak. Fordonet i fråga är en Aston Martin DBS Superleggera.

Vid dåliga väderförhållanden, eller om kamerorna av någon anledning slutar att fungera, kan lcd-skärmen användas som en elektrokrom backspegel. Alltså den sortens backspegel som automatiskt dimmar ljuset från bakomliggande fordon.

En potentiellt sett värdefull funktion är att kamerorna automatiskt justeras för att återge den bästa vinkeln även om sidospeglarnas position ändras. Det går också att använda en kombination av backspegel och videobild om så önskas.

För systemintegrationen står amerikanska företaget Gentex, som byggt in kamerorna och lcd-skärmen, samt programvaran för bildbehandling.

Den backspegel som ska visas på CES – mässan börjar 7 januari – är en prototyp. Men Aston Martin och Gentex lär knappast stanna där. Att spegeln är en hybrid mellan skärm och vanlig backspegel är tänkt att blidka alla parter.



*Prototypen sitter i en Aston Martin DBS Superleggera.*

– Vi tror att en hybridlösning är den mest praktiska och omfattande lösningen eftersom den är designad för att möta behoven från fordonstillverkare, förare och regulatoriska säkerhetskrav runt om i världen, säger Neil Boehm, teknisk chef på Gentex, i ett pressmeddelande.

Sedan 2016 – då FN uppdaterade ett av sina direktiv – är det tillåtet med digitala backspegel-system. En förutsättning är dock att det digitala systemets bildkvalitet och synfält är minst likvärdigt speglarna.



**PETER OTTSJÖ**

#### **RELATERADE ARTIKLAR**

[Hoppet lever för Trollhättan – Sono Motors förlänger deadline](#)

[Pappan byggde om sonens gokart till en cybertruck](#)

[BMW: Fem år kvar tills elmotorcyklarna kommer](#)

[Mobil laddrobot ska minska behovet av laddpunkter](#)

[Rivians unika finesse är något som Tesla saknar](#)

## 11. Förra årets 5 (6!) viktigaste nya bilar

Publicerad 2020-01-03 10:00

Text Calle Carlquist

Plåtfloden sinar aldrig, även under 2019 presenterades en oöverskådlig skara nya bilmodeller.



Att hitta 100 viktiga nyheter vore en smal sak, men att koka ned det hela till en buljongtärning om bara fem – vilka är då kallade?

Här är mina val men jag var tvungen att gardera med ett sjätte. Tre (fyra!) av dem är jänkare! Trevlig helg, alla läsare!



### 1. Volkswagen ID.3

All heder åt Hyundai, Kia och Nissan som snabbare fick ut elbilar för "vanligt folk" men med Volkswagens gigantiska satsning kan genomslaget för sladdbilar till någorlunda rimligt pris bli definitivt. "Under 350 000 kronor" anges av Volkswagen för varianten med minsta batteriet, 45 kWh och ca 230-330 kilometers räckvidd.

Mellanstyrkan ger 58 kWh/300-420 kilometers räckvidd och den starkaste 77 kWh/390-550 kilometers räckvidd. En speciell "första edition" i tre versioner och med 58-batteriet + fria laddningar under ett år ska kosta "under 410 000 kronor". Årets match kommer tveklöst att stå mellan ID.3 och VW:s andra stora nyhet, visad sent 2019: den åttonde generationen av Volkswagen Golf. Vilken av dem som kommer att sälja bäst är givet, men vilken av dem är mest framtid?



## 2. Tesla Model 3

Världens mest omskrivna bilmärke åstadkom inte ens 300 000 bilar (av en total världspåproduktion på ca 30 000 000 exemplar) under 2019 men betydelsen av Model 3 kan knappast överskattas. "Folk-Teslan" (nåja!) breddade det unga märket på ett högst väsentligt sätt och försäljningen sköt hög fart direkt.

Tesla invigde också vid årsskiftet sin första fabrik i Kina och den som betvivlat märkets överlevnadskapacitet får måhända tänka en gång till. Själva bilen inhöstade mängder av lovord, även i Vi Bilägares test, men fick också kritik för slarvig byggkvalitet. Redaktionen köpte in en Tesla 3 som långtestbil under 2020, följ den i tidningen, på vår webb och i våra sociala medier under 4.000 mil under hela året!



### 3. Ford Mustang Mach-E

Ford brukar inte överraska precis men Mustang Mach-E är ett ovanligt fräckt och oväntat grepp på det klassiska modellnamnet. Somliga anser att det är helgerån på den gamla muskelbilen när den nu ska möta framtiden som helelektrisk suv-modell. Jag tycker att strategin är genialisk; man både äter kakan och har den kvar (den ordinarie bensinmodellen byggs förstås också, i en uppsjö varianter).

Förhandsintresset för Mach-E är enormt, medan själva bilen knappast är revolutionerande i vare sig form eller funktion. Omkring 600 kilometers räckvidd och nio mils laddning på tio minuter är i alla fall inte illa. Precis som i Tesla finns en gigantisk skärm mitt i bilen – och ytterligare en, mindre, framför föraren. Stor hitpotential, menar jag.



### 4. Chevrolet Corvette C8

Mittmotorupplaga av "USA:s enda sportbil" har det pratats om sedan 1960-talets början och ibland har produktionsbeslut för olika studier och prototyper varit hyfsat nära – men man har trots allt hållit fast vid motorn främst, föraren strax bakom. C7-generationen av Corvette må ha varit en synnerligen imponerande skapelse i de flesta för biltypen kritiska avseenden men sålt, det har den inte gjort.

Corvette har drabbats av Harley Davidson-traumat att de devota börjat dö ut av hög ålder medan en yngre potentiell köparskara vänt sig om efter annat, mer spännande och med mer moderna aura. C8 är därför en helt logisk och viktig markering från GM, en allt smalare koncern som har märkvärdigt svårt att anpassa sig till moderna tider.

Mittmotor-Corvetten är dock en lyckad historia, med fantastiska fartresurser, läcker form, spännande teknik och nästan otroligt lågt pris. Det ska gå att köpa en basutrustad modell för under 60 000 dollar. Det är rena reaprislappen för en kärra som i många avseenden kan tävla mot och köra förbi så kallade super- och hyperbilar.



## 5. Peugeot 208

Vad nu? En fransk småbil i strömmen av franska småbilar, varför är den med? Förutom att jag gillar formgivningen (minus huggtandsbelysningen i fronten) är själva 208-plattformen högt intressant. Det beror inte bara på att den ska delas också av nya Opel Corsa (som i sin tur kommer i en elversion med viss potential) och av koncernsyskonet Citroën – nej, i årets sista skäl-vande stund blev det klart att Peugeot införlivar den gravt haltande FCA-koncernen i sitt stall. Alltså Fiat-Chrysler, en av de senaste årens mest spretiga och minst framgångsrika konstellationer.

Det öppnar perspektiv för Fiat, ett av mina favoritmärken egentligen men det har ju varit rejält misskött väldigt länge, utan en enda attraktiv eller konkurrenskraftig modell. Nu kanske det kan bli småbilar med sprätt i igen? Peugeotchefen Tavares brukar ha bra näsa för vad som slår och rätt kraft i nyporna för att hejda sådant som inte gör det. Vad Tavares hittar på med Chrysler bryr jag mig i ärlighetens namn inte om, ett oerhört trött varumärke.



### Utom tävlan: Tesla Cybertruck

Titta på den. Det räcker. Eller lyssna på unga människor i bilköpande ålder – det är skapelser i den stilen, det brottet mot konventionerna som gäller.



*Peugeot Type 2 1890*



## 12. Familjen kommer tjäna 60 miljoner på Bullitts Mustang

Redaktören bytbil

2020-01-03

Berättar hur de fyndade Mustangen - nästa vecka säljs den på auktion

1



**FILM:** <https://youtu.be/wJ4dxncpugs>

Nu berättar ägaren Sean Kiernan i en ny film om Bullitts Ford Mustang som familjen gömde i ett garage i över 40 år. Nästa vecka säljs bilen på auktion – och kommer att göra familjen ekonomiskt oberoende.

– Pappa köpte bilen för att han älskade Bigblock-V8:or, inte för att det var Bullitts bil.

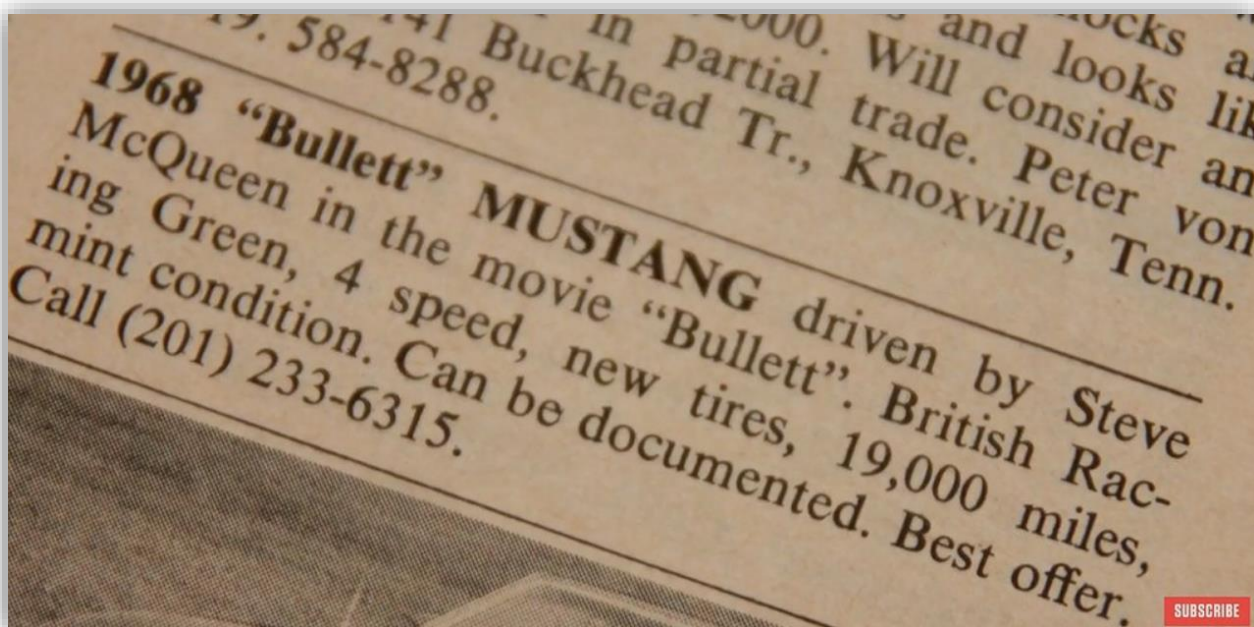
I över 40 år stod Steve McQueens legendariska Ford Mustang från "Bullitt" gömd i ett garage. Den 10 januari kommer bilen bakom filmhistoriens mest berömda biljakt ut på auktion. Priset väntas bli rekordhögt.

– En filmbil har alltid en värdemultipel. Lägg till Steve McQueen och den multipla effekten ökar exponentiellt, med McQueen har det alltid varit en multiplikator på 10x eller 15x, säger Sam Murtaugh, på auktionsfirman Mecum.

På fredag nästa vecka sker auktionen av den legendariska Ford Mustang GT:n från 1968 från Steve McQueen-filmen "Bullitt". Bilen väntas gå för uppemot 60 miljoner trots att den långt ifrån är i perfekt skick.

Bilen blev världsberömd när McQueen och stuntmännen jagade igenom gatorna i San Francisco i den gröna Mustangen för att skapa filmhistoriens mest ikoniska biljakt. Den tio minuter långa scenen är filmhistoria och förvandlade den gröna Mustangen till en ikon.

I decennier efter filmen var "Bullitts" Mustang försvunnen. I januari 2018 hittades bilen när Sean Kiernan avslöjade att den hade funnits i familjens garage under årtionden. Hans pappa köpte bilen för endast 6 000 dollar på 1970-talet.



Bilen har sedan den återupptäcktes av omvärlden varit på världsturné och visats på Detroit Auto Show för "Bullitts" 50-årsjubileum. Mustangen har såväl stått uppställd i en monter framför Vita Huset som varit med i ett avsnitt av Jay Lenos motorshow.

I en ny film inför auktionen berättar tidigare ägaren Sean Kiernan om historien bakom bilen:

- Min pappa älskade verkligen ljudet av en bigblock-V8:a. Mamma hade gett honom tillåtelse att köpa en ny bil, så han letade efter en Mustang Fastback med Bigblock. Så han hittade annonsen i 1974 års Road & Track. "Bullitt" var felstavat i annonsen. Han köpte den nog inte i första hand för att det var Bullitts bil.

Kiernan kan räkna med att bilen som hans pappa köpte för 6000 dollar kommer att göra familjen ekonomiskt oberoende. Priset väntas bli minst 50-60 miljoner kronor. Enbart en skinnjacka som McQueen bar i Bullitt har tidigare sålts för åtta miljoner kronor.

Auktionsbolaget Mecum förväntar sig att Bullitt Mustangen kommer att bli "den mest värdefulla amerikansk-tillverkade samlarbilen som någonsin sålts på auktion." Bilen har även inspirerat Ford till en Mustang Bullitt specialutgåva. Hela produktionen hjälpte till att fira filmens 50-årsjubileum.

Auktionen hålls 10 januari och ägaren berättar för Autonews om sin nervositet. Auktionen kommer tv-sändas av NBCSN.

- Jag gör inte om det här, men vi säljer den utan reservationspris. Men "all in" är vad min pappa skulle ha gjort,. Spänningen är fortfarande kvar, säger Sean Kiernan.

Lite överraskande gick uppdraget att sälja bilen till auktionshuset Mecum i stället för mer prestigefyllda auktionshus som RM Sotheby's, Bonhams eller Gooding & Co. Men troligen kan Mecum nå en bredare amerikansk publik som kommer att slåss om bilen.

- Vi är helt övertygade om att det kommer att finnas många människor intresserade av bilen, och med tanke på att detta är fallet kommer vi att låta auktionsformatet visa vad allmänheten är villig att betala för bilen. Vi känner oss mycket självsäkra, säger Sam Murtaugh, marknadsdirektör. Tillsammans med sin syster Kelly kommer ägaren Sean Kiernan att sälja köra upp bilen på auktionsscenen.

Magin med bilen kommer förstås från att den varit med i filmen Bullitt och körts av Steve McQueen.

- En filmbil har alltid en värdemultipl. När du lägger till Steve McQueen-faktorn ökar den multipla effekten exponentiellt. Här har du en dubbelmultipl på gång, och med McQueen har det alltid varit en multiplikator på 10x eller 15x, säger Sam Murtaugh.



En Steve McQueen-ägd Ferrari 275 GTB från 1967 såldes tidigare för över 100 miljoner kr, McQueens Porsche 911 turbo från 1975 fick för 20 miljoner kronor. Tidigare i år satte Mecum rekordet för en Mustang då en Shelby GT500 Super Snake från 1967 gick för 22 miljoner kronor. Nuvarande ägaren Kiernan väntade i flera år på att sälja bilen, men nu kommer dyrgripen att lämna hans tvåbilsgarage.

– Den fick mig att känna mig nära min far. Men nu blir pappas gamla Porsche 911 från 1975 mitt nya projekt.

Den ikoniska filmen "Bullitt" från 1968 innehåller filmhistoriens första moderna biljaktsscen med så mycket innovation och finess att den satte standarden för allt som följde. Längre, snabbare och mer actionfylld än någonting tidigare Under 10 minuters biljakt med Steve McQueen som Lt. Frank Bullitt jagas en svart Dodge Charger av en Ford Mustang GT390 1968. Biljakten var den första att använda kameror på ett sätt som sätter publiken i bilarna tillsammans med skådespelarna. Biljakten går sedan längs Marina Boulevard och sedan söder om staden där Mustangen beskjuts med pumphagelgevär. Jakten slutar med att Dodge Chargern kraschar på en bensinstation – så den bilen blev det inte mycket kvar av. I scenerna användes två olika Ford Mustangar – det är den ena av dem vi nu ska berätta om.

Bilarna preparerades av Max Balchowsky – en nära vän till Steve McQueen. Bilarnas hjulupp-hängningar och chassin förbättrades, ställbara Konistötdämpare och flera kamerafästen monterades. Eftersom McQueen ansåg att bilen i sig var en karaktär, inte bara rekvisita, bestämde han själv att grillen skulle målas svart och att den skulle få speciella fälgar. Även motorn och avgassystemet modifierades för att bilen skulle få ett mulligare ljus.

Efter filmen såldes Mustang GT-bilen – denna bil – till Robert Ross, en anställd på Warner Bros. som använde den som pendlingsbil, vilket bevisas av parkeringsklistermärket Warner Bros. i nedre högra hörnet av vindrutan. Den andra bilen i jakten bucklades så mycket att den fick gå till skroten.

Steve McQueen själv ville köpa tillbaka bilen, men fick aldrig köpa den. Han gjorde ett flertal försök att återköpa fordonet från Robert, till och med genom att erbjuda att hjälpa honom att hitta en liknande Mustang. Men trots brev där han bönade och bad om att få köpa bilen behåll Kiernan den. Hans fru hade den som daglig transport till en närliggande skola, men när kopplingen gick sönder 1980 ställdes den av, då hade den bara gått 10 000 mil. Sedan fick den flytta flera gånger med familjen, till slut hamnade den på en gård i Nashville där den stått fram till nu. Och nu kommer den göra hela familjen ekonomiskt oberoende vid nästa veckas auktion.

### 13. Segway visar teaser för elmotorcykel

AV WILLE WILHELMSSON

2020-01-03 KL 19:30

Det här är Segway Apex



**FILM:** [https://youtu.be/Y\\_rMaxzMdb0](https://youtu.be/Y_rMaxzMdb0)

Förra året läckte det ut lite information om en kommande elmotorcykel från Segway-Ninebot och nu har Segway släppt en teaser-video till denna, ett fordon som man kallar för Segway Apex. Enligt Segway ska Apex ha göra 0 - 100 km/h på 2,9 sekunder och ha en topphastighet på 201 km/h. Hur lång batteritid ekipaget har finns det än så länge inga uppgifter om. Då det hela än så länge handlar om ett koncept så lär det antagligen dyka upp mer konkreta uppgifter om det i det fallet att Segway någon gång släpper Apex på marknaden.

Segway kommer att visa upp Apex och [lite andra nya elfordon](#) på årets CES-mässa i Las Vegas, en mässa som redan smygstartat men som kickar igång på allvar nästa vecka.

[thenextweb.com](https://thenextweb.com) +

[El-mopeder och El-motorcykel från Segway läcker ut  
Kommer visas upp officiellt nästa månad](#)

[Segway Ninebot släpper eldrivna mountainbikes  
Dirt eBike dyker upp nästa år](#)

[Segway Ninebots nya elsparkcykel kör själv till batteriladdaren  
Här är Ninebot KickScooter T60](#)

## 14. Klassikerguiden: 1990-talare

Peter Klemensberger

Erik Andrén

1 januari 2020

**Framhjulsdrift, direktinsprutning och tuggummipop. 1990-talet tar nu plats som klassikerårtionde, och en del modeller är redan accepterade entusiastbilar. Här är tretton som, om inte annat, nästan är där. Är du redo för 1990-talet?**



### **Alfa Romeo GTV (1995–2006)**

Ett klassiskt klingande modellnamn. Redan på 1960-talet kom den första Alfa GTV, men efter det att den Alfetta-baserade GTV gått ur produktion 1987 lades modellnamnet på is. 1995 var det dags för en revival. Bilen, som ritades av Pininfarina tillsammans med dåvarande designchefen hos Alfa Romeo, sedermera superstjärnan Walter de Silva, fick en kraftigt kilformad sidolinje och, till skillnad från sina föregångare, framhjulsdrift. Den taklösa versionen fick namnet Spider, och ersatte den modell som tillverkats 1966–1993.

**Data** Ursprungligt pris: 265 900 kr (1996). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 970 cm<sup>3</sup>, insprutning, 150 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 254, längd 428, bredd 178, höjd 132. Tjänstevikt 1 370. | Fartresurser: 0–100 km/h 8,4 s. Toppfart 210 km/h. | Pris: Från 15 000 kr.



### BMW Z1 (1989–1991)

BMW:s första roadstermodell på nära trettio år skulle inte bli den succé som företaget hade hoppats på. Endast 8 000 exemplar kom att tillverkas av den lilla glasfiberbilen Z1. Även om en del under skalet delades med dåtidens BMW 3-serie, så var ändå Z1 något radikalt. Ta till exempel dörrarna, som öppnades vertikalt, nedåt i tröskellådorna, eller det faktum att alla karosspaneler gick att plocka bort och byta ut. Andra nymodigheter var multilänkbakaxel och integrerad störtbåge. Z1 var först ut i en serie roadstermodeller med samma begynnelsebokstav, senare under 1990-talet kom både Z3 och Z8, och än i dag finns Z4 i BMW:s modellprogram. ursprungligt

**Data** Ursprungligt pris: Cirka 300 000 kr (1989). | Teknik: 6-cyl radmotor, 2 494 cm<sup>3</sup>, insprutning, 170 hk, bakhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 245, längd 392, bredd 169, höjd 128. Tjänstevikt 1 250 kg. | Fartresurser: 0–100 km/h 7,9 s. Toppfart 225 km/h. | Pris: Från 200 000 kr.



### Ford Ka (1996–2008)

Nej, namnet hämtades inte ur djungelboken, vad vi vet. Första gången Ka dök upp som Ford-namn var på Genève-salongen 1994, på en konceptbil med ohämmat runda former. När produktionsmodellen kom två år senare var formspråket radikalt annorlunda, hämtat från andra koncept. Ford Ka var först med de så kallade New Edge-formerna som märket använde länge efteråt. Under skalet var dock inte moderniteten lika slående. Motorn hade anor från 1950-talets Ford Anglia och bottenplattan kom från Ford Fiesta, presenterad redan sju år tidigare. Trots det blev Ford Ka generation ett långlivad, hela tolv år. Produktionen skedde dock varken i Tyskland eller England, där bilen utvecklats, utan i Spanien.

**Data** Ursprungligt pris: 89 400 kr (1998). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 299 cm<sup>3</sup>, insprutning, 60 hk, framhjulsdraft, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 244, längd 362, bredd 164, höjd 137. Tjänstevikt 975. | Fartresurser: 0–100 km/h 15,4 s. Toppfart 155 km/h. | Pris: Från 6 000 kr.



### Lotus Elan II (1989–1995)

Ett klassiskt modellnamn, ett oklassiskt upplägg. När Elan generation två presenteras är världen i skarven mellan 80- och 90-talet, och brittiska Lotus hade hamnat som en udda fågel inom amerikanska jätten General Motors stora märkesportfölj. Motorn hämtades från koncernsystonet i Japan, Isuzu, och många interiöra reglage från Opel. Tillverkningen pågick till 1992, men återupptogs när Lotus bytt ägare till Bugatti 1994–1995. Dessa senare modeller är benämnda S2. De första 129 bilarna saknade turbomatning. Cirka 4 700 Elan II byggdes totalt.

**Data** Ursprungligt pris: 285 000 kr (1991). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 588 cm<sup>3</sup>, insprutning, 165 hk, framhjulsdraft, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 225, längd 380, bredd 173, höjd 123. Tjänstevikt 1 090. | Fartresurser: 0–100 km/h 7,2 s. Toppfart 220 km/h. | Pris: Från 55 000 kr.



### Mazda MX-5 Miata (1989–1998)

Egentligen var det inget nytt som Mazda erbjöd med MX-5, eller Miata som modellen hette på vissa marknader. Det var bara det att det klassiska receptet på en roadster, som en gång visats av bland andra Triumph och MG, hade tappats bort någonstans bland 1980-talets bulkiga plaststötfångare. Responen när det återupptäcktes blev överväldigande. På Teknikens Värld köptes hela fyra stycken. Alla röda. Rena masspsykosen. Första generationen, som i Japan fick heta Eunos Roadster (i ett försök av Mazda att skapa flera märken), såldes i över 400 000 exemplar fram till 1998, men även generation två (till 2005) bar med sig det mesta under skalet.

**Data** Ursprungligt pris: 149 900 kr (1991). | Teknik: 4-cyl rak, 1 598 cm<sup>3</sup>, insprutning, 115 hk, framhjulsdraft, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 227, längd 396, bredd 168, höjd 123. Tjänstevikt 1 070. | Fartresurser: 0–100 km/h 10,5 s. Toppfart 195 km/h. | Pris: Från 40 000 kr.



## Opel Calibra (1989–1997)

Trots att det hade gått sju år sedan Walter Röhrl och Opel tog hem förartiteln i Rally-VM var märket ändå i ett betydligt sportigare läger än när Calibra presenterades 1989. Modellen ersatte Manta, och bröt med traditionen genom att vara fram- i stället för bakhjulsdriven. I alla fall i standardutförande. Toppversionerna hade nämligen inte bara V6 utan även fyrhjulsdraft, fortfarande en nymodighet på vanliga bilar i skiftet mellan 80- och 90-tal. I dag är dock just de modellerna ovanliga. Av knappt en kvarts miljon tillverkade Calibra gjordes bara drygt 3 000 med fyrhjulsdraft. Tillverkningen skedde förutom i Tyskland även i finska Nystad.

**Data** Ursprungligt pris: 170 000 kr (1991). | Teknik: 4-cyl, 1 998 cm<sup>3</sup>, insprutning, 150 hk, framhjulsdraft, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 260, längd 449, bredd 168, höjd 129. Tjänstevikt 1 250. | Fartresurser: 0–100 km/h 8,5 s. Toppfart 225 km/h. | Pris: Från 20 000 kr.



## Porsche 968 (1992–1995)

De frontmotorförsedda Porschemodellerna var tilltänkta att ta märket in i framtiden, men höll i stället på att stjälpas det. Med 928 och 944, samt den instegsmodellensbetonade 924, lanserade under sena 70- och tidiga 80-talet var Porsches kassa tom och försäljningen tog inte fart som man hade hoppats. Räddningen blev att modernisera den ikoniska 911:an, som fortfarande var en bästsäljare. Samtidigt fanns dock frontmotorbilarna kvar i modellprogrammet och utvecklades parallellt. Sista reinkarnationen kom 1992, fick namnet 968, och var egentligen en kraftigt uppdaterad version av 944. På ett sätt var det dock inte vägs ände. Sju år efter nedläggningen 1995 dök nämligen en ny frontmotor-Porsche upp – suven Cayenne.

**Data** Ursprungligt pris: 424 600 kr (1992). | Teknik: 4-cyl radmotor, 2 990 cm<sup>3</sup>, insprutning, 240 hk, bakhjulsdrift, 6-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 240, längd 432, bredd 174, höjd 128. Tjänstevikt 1 500. | Fartresurser: 0–100 km/h 6,5 s. Toppfart 252 km/h. | Pris: Från 100 000 kr.



### Renault Twingo (1993–2007)

Tre danser i en. Det var receptet för den underbart 1990-talsdoftande anrättningen Renault Twingo. Namnet var alltså en blandning mellan Twist, Swing och Tango. Alltför vildsint skulle man dock inte dansa med bilen (som för övrigt byggdes enligt ett, från början, polskt patent). Den framsynta karosskonstruktionen, med exteriördesign av nestorn Patrick Le Quément, gjorde att krocksäkerheten var medioker, för att inte säga undermålig. När frågan om ifall man betänkt den tveksamma säkerhetsnivån ställdes till en Renault-chef blev svaret oväntat: ”Ja, men helt ärligt, hur ofta krockar man?”

**Data** Ursprungligt pris: 93 600 kr (1996). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 239 cm<sup>3</sup>, insprutning, 55 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 235, längd 343, bredd 163, höjd 142. Tjänstevikt 900. | Fartresurser: 0–100 km/h 14 s. Toppfart 150 km/h. | Pris: Från 5 000 kr.



## Subaru Impreza (1992–2000)

Japanska Subaru hade äntrat Sverige redan på 1980-talet. Men det var först på 1990-talet som fotfästet blev starkare. Till stor del kan detta förklaras av en snabb skotte i rallyskogarna – Colin McRae. Bakom ratten på en karaktäristiskt blå Subaru Impreza säkrade han förartitel och, tillsammans med Carlos Sainz, märkestitel i Rally-VM 1995. Märkestiteln följdes upp även 1996 och 1997. Och vips hade Subaru på ett sätt som inget annat japanskt märke lyckats med skaffa lojala entusiaster, och signumet, fyrhjulsdraft och boxermotor, tedde sig vara självklara säljargument.

**Data** Ursprungligt pris: 213 900 kr (1998). | Teknik: 4-cyl boxer, 1 994 cm<sup>3</sup>, insprutning, 211 hk, fyrhjulsdraft, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 252, längd 435, bredd 169, höjd 140. Tjänstevikt 1 380 kg. | Fartresurser: 0–100 km/h 5,9 s. Toppfart 225 km/h. | Pris: Från 40 000 kr.



## Tatra 700 (1996–1999)

Åttiotal hade blivit nittiotal. Murar och järnridåer hade fallit, men lugnet hade inte fullt återkommit till Europa. Tjeckoslovakien delas i två delar, och bilindustrin står inte högst i rang i den nya värld som skapas. Trots att landet alltid varit det mest framsynta i branschen på östsidan. Skoda tas över av Volkswagen, och Tatra, märket som transporterat dignitärer inom flera av Warszawapaktens medlemsländer, gör ett försök att återväcka märkets mystiska lockelse med Tatra 700, men endast 65 exemplar byggs mellan 1996 och 1999. Därefter har Tatra fokuserat på den mer lönsamma lastbilsbranschen.

**Data** Ursprungligt pris: i.u. | Teknik: 8-cyl V-motor, 3 495 cm<sup>3</sup>, insprutning, 197 hk, bakhjulsdraft, 5-växlad manuell. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 314, längd 514, bredd 181, höjd 149. Tjänstevikt 1840. | Fartresurser: 0–100 km/h 10,8 s. Toppfart 230 km/h. | Pris: Från 150 000 kr.



### Toyota MR2 (1989–1999)

Det alltmer globaliserade 1990-talet var också startpunkt för en helt ny typ av bilkultur. I Japan växte den så kallade dorifuto-kulturen sig allt starkare, en kulturyttring som internationellt sett kom att kallas drifting. I centrum stod bilmärket Toyota. De karaktäristiska stylingelementen fick sitt globala genomslag genom oväntade succéfilmen *The Fast and The Furious*, med en Toyota Supra i huvudrollen. Före Supra att nå europeiska bilmärknader var dock Supras lillasyster MR2, som i sin andra generation presenterades 1989.

**Data** Ursprungligt pris: i.u. | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 998 cm<sup>3</sup>, insprutning, 121 hk, bakhjulsdrift, 5-växlad manuell. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 240, längd 417, bredd 170, höjd 124. Tjänstevikt 1 350. | Fartresurser: 0–100 km/h 9,7 s. Toppfart 200 km/h. | Pris: Från 30 000 kr.



### Volvo 850 T-5R/R (1995–1997)

T-gul och T-röd var under 1990-talet inte bara tändvätskor och lösningsmedel. Det var även populära smeknamn på Volvos 850-series toppversioner. Det häftigaste svenska man kunde köra under 1990-talets andra hälft. På de brittiska öarna kördes mästerskapet BTCC, en omåttligt populär racingklass med så kallat Super Touring-reglemente som även hittade in i svenska TV-tablåer. Volvo ställde upp med en tävlingsversion av kombi 855. Framgångarna varierade, men som pr-trick gick satsningen hem. Det startades till och med en svensk upplaga – STCC – där Volvo, förstås, vann första säsongen.

**Data** Ursprungligt pris: 380 000 kr (1995). | Teknik: 5-cyl radmotor, 2 319 cm<sup>3</sup>, insprutning, 240 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 267, längd 471, bredd 176, höjd 143. Tjänstevikt 1 480. | Fartresurser: 0–100 km/h 6,9 Toppfart 245 km/h. | Pris: Från 45 000 kr.



## 15. Del 3: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept

Av Pär Brandt

Publicerad 2017-04-17 15:57, uppdaterad 2019-12-27 15:00

**Nu kommer vi till finalen i upptäcktsfärden bland Volvos fantastiska konceptbilar. Det finns en röd tråd genom årtionden, visar det sig.**



*En italiensk sportvagn? Nej, det är "Volvo Viking", tänkt att ersätta 1800ES på 70-talet. Tyvärr blev det inte mer än ett koncept.*

**Nu har vi kommit till tredje del** av artikelserien med [långläsning om Volvos konceptbilar](#). Femton bilar som sträcker sig ända från 1933 till tjugusiga Volvo Concept Coupé från 2013. Volvo har ju tagit fram betydligt mer än 15 konceptbilar genom åren, men här har vi valt ut de mest spännande.

Volvos första konceptbil Venus Bilo byggdes alltså redan 1933 och det var ett försök att testa publikens reaktion på en strömlinjeformad kaross och ganska modern design.

**Idéerna med lågt** luftmotstånd hämtades från flyget, där man visste att en hal kropp var minst lika viktigt som en kraftfull motor. De här idéerna låg i tiden och det fanns fler exempel, en av de tidigaste var tyska [Rumpler-Tropfenauto \("dropformade bilen", 1921–1925\)](#).

Ytterligare två av konceptbilarna i det här tredje avsnittet var "testballonger", byggda för se hur publiken reagerade. Men både Volvo Philip V8 (1952) och Volvo Viking (1972) förblev bara försök och sattes aldrig i produktion.

**Senare års konceptbilar** från Volvo, som Experimental Safety Car från 1972, hade ett mer uttalat syfte att visa kommande teknik – inte minst på säkerhetsområdet. Sett i den historiska backspegeln kan vi konstatera att Volvo alltid legat långt framme, ibland så långt att marknaden helt enkelt inte var redo för nymodigheterna.



*Taxi för New York? Jodå, Volvo visade 1977 hur det kunde se ut.*

### **Volvo Experimental Taxi, 1977**

**Museum of Modern Art, Moma,** och olika taxiåkerier i New York utmanade bilindustrin. Hur skulle en specialbyggd, stor och modern taxibil se ut.

Volvo var en av de som svarade på utmaningen när man skapade "Experimental Taxi". Golvet var helt platt och hade plats för rullstolsburna passagerare.

**Det byggdes bara en** Experimental Taxi och den går numera att beskåda i Volvos museum.



*Volvo Experimental Safety Car från 1972 visade säkerhetsteknik.  
Men också design på kommande Volvo 240 (1975).*

## Volvo Experimental Safety Car 1972

**Under 70-talet i USA** drev man inte bara krav på allt bättre avgasrening utan också bättre krocksäkerhet. Ny lagstiftning i USA påverkade hela bilindustrin, som givetvis ville fortsätta sälja på världens största bilmaknad.

Säkerhetstänkande var förstås inget nytt för Volvo. Redan 1959 blev Volvo först med standardmonterade trepunktsbälte, även om patentet i grunden var amerikanskt. Men de nya reglerna i USA krävde en helt annorlunda konstruktion på stötfångarna, vilket ändrade designen helt på bilarna.

**Volvo Experimental Safety Car** visades 1972 men arbetet hade inletts redan 1969. Det första man slås av är förstås de extremt stora och fjädrande stötfångarna. Riktigt så stora blev inte stötfångarna när Volvo 240 kom 1975, men släktskapet är tydligt. En intressant detalj med VESC är att den hade backkamera, något som nu är på väg att bli lagkrav i USA.



*En modern efterträdare till Volvo 1800ES visades på Parissalongen 1972.  
Design Sergio Coggiola.*

## Volvo 1800 ESC Coggiola – eller Volvo Viking

**Italienska designern** Sergio Coggiola hade arbetat åt karosseriformgivaren Ghia i 14 år, men lämnade och blev fristående konsult 1966. Coggiola var med och skissade på efterföljaren till 1800S, det som senare skulle bli sportkombin 1800ES.

Men även om Volvo 1800ES var modifierad med ett spännande bakparti så var det ändå en konstruktion som grundade sig i Amazon-teknik från sent 50-tal. Volvo behövde en modern ersättare och Sergio Coggiola fick åter uppdraget att skissa på designen.

**För att skapa konceptbilen** använde Sergio Coggiola samma axelavstånd och tekniska komponenter från 1800ES. Men karosslinjerna var mycket skarpare och den sluttande bakluckan gav känslan av en modern sportcoupé. Fronten bröt mot all Volvotradition med sina horisontella ribbor.

Volvo 1800 ESC Coggiola – eller Volvo Viking som den kallades – visades på Parissalongen i oktober 1972. Men oljekrisen och kraftigt sjunkande bilförsäljningen gjorde att tiderna var helt fel för en ny sportmodell. Som vi förstätt det är konceptbilen Volvo 1800 ESC i privat ägo, till skillnad mot de flesta andra som står på Volvos Museum i Göteborg.

**Någon serieproduktion** av Volvo Viking vågade man sig alltså inte på. Och samtidigt gjorde nya säkerhetskrav i USA det omöjligt att fortsätta med Volvo 1800ES, om man nu inte hängde på jättelika stötfångare. Den sista Volvo 1800ES byggdes i juni 1973.



*Volvo Philip var tänkt att passa amerikanernas smak, och hade givetvis V8-motor.*

### **Volvo Philip V8, 1952**

Produktionen av Volvo PV444 kom igång under 1947 och efterfrågan var stor. Hela Europa skrek efter transportmedel och Volvo hade fullt upp med hinna med att producera det som fanns i orderböckerna.

Någon riktig export till USA hade Volvo inte gett sig på men man insåg att det var här den riktigt stora tillväxten var möjlig. Skulle jänkarna gilla PV444? Det var frågan och redan 1947 hade Volvo sänt en PV till USA för att visa upp och testa kundernas reaktion.

**Kanske behövdes det** en större bilmodell, med V8? Sagt och gjort, en USA-modell togs fram och det blev "Philip". De amerikanska dragen är inte svåra att se (Kaiser ringde och ville ha tillbaka designen) och bilen hade även fenor över bakskärmarna, enligt dåtidens mode.

V8-motorn på 3,6 liter gav 120 hk och den skulle sedan användas i lastbilmodellen L420 "Snabbe", med namnet B36.

**Men längre än till en konceptbil** kom inte Volvo Philip. Istället exporterades de första Volvo PV444 till USA i september 1955. Så sakteliga började man bygga upp ett nät av återförsäljare och PV444 marknadsfördes genom motorsport som "The Family SportsCar". 1960, fem år efter försäljningsstarten, hade Volvo sålt 50.000 PV444 i USA.



*Volvo Venus Bilo från 1933 var den första konceptbilen, alltså när företaget bara funnits i sex år.*

## Volvo Venus Bil, 1933

**Den första konceptbilen**, Volvo Venus Bil från 1933, byggdes inte av Volvo själva. Konstruktionen var till stor del utförd av Gustaf Ericsson, son till Lars Magnus Ericsson (telefonföretagaren), som hade en egen "bilfabrik" på Kungsholmen i Stockholm. Ram och drivlina lånades från Volvo 655, sedan snickrade Gustaf Nordbergs Vagnfabrik plåten.

För sin tid var Volvo Venus Bil väldigt strömlinjeformad, med inspiration från flyget och andra bilmodeller som sökte ett lågt luftmotstånd. Karossen hade också en mängd smarta förvaringsställen och till dessa gjordes tio väskor med rätt mått (se bilden).

**Ett annat exempel** på nytänkande var att placera reservhjulet horisontellt, längst bak, och därmed fick man en dämpande stötfångare. Officiellt togs inte Venus Bil fram av Volvo Personvagnar, men den användes för att testa publikens reaktioner på designen och ägdes av Volvo under cirka ett år. Många gillade inte den egensinniga designen och Volvo gick inte vidare med konceptbilen.

Konceptbilen Venus Bil hamnade i Köpenhamn efter andra världskriget och kördes som direktionsbil. Uppgifterna om vidare öden för Volvo Venus Bil är få men när bilentusiasten Lars Falk började titta på sin pappas gamla smalfilmer upptäckta han något intressant.

**Av en tillfällighet** står Gotthard Falk och filmar när färjan i Helsingör anlöper bryggan 1949. Och vilken bil är det inte som kommer där – just det, Volvo Venus Bil! Vad vi har förstått är det de enda, rörliga bilderna som finns bevarade av Volvos första konceptbil.

Bilen på färjan är något modifierad. Någon av de danska ägarna har bytt ut den (märkliga) originalkofångaren och satt dit något annat, förmodligen från en amerikansk modell. Men de lodräta hornen pekar nedåt, vilket Lars Falk tolkar som att man (av misstag?) monterat kofångaren upp och ned.

**Fler uppgifter om Volvo Venus Bil** finns på en [specialsajt som Lars Falk gjort, med samma namn \(klicka på länken för att hoppa dit\)](#). Konceptbilens slutliga öde är inte känt men sannolikt byggdes den inte om till pickup, det har visat sig vara ett missförstånd. Sista ägaren är en okänd betongarbetare och bilen försvinner cirka 1955. Kanske har Volvo Venus Bil skrotats, eller så står den uppställd någonstans i Danmark.



[+100 BILDER](#)

[Del1: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept](#)

[Del 2: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept](#)

[Volvos tio mest spektakulära konceptbilar – vilken är din favorit?](#)

## 16. Klassiskt bilmärke: Matra

Publicerad 19 oktober 2010

Blått är Frankrikes racingfärg, vilket nästan in absurdum visats av otaliga Bugatti-bilar av mer eller mindre sportigt slag. Denna kulör har naturligt nog också prytt andra märken än Bugatti, som till exempel Amilcar, Peugeot och Matra, det senare föremål för dagens uppmärksamhet.



*Matra-Bonnet Djet VS 1965*

**FILM:** <https://youtu.be/M7WM3I58Qyw>

De som var lyckliga nog att bevista 1960-talets 24-timmarslopp vid Le Mans fick vila ögonen på fräsiga räserbilar av märket Matra och de fick trumhinnorna smekta av ljuv motormusik fabriqué en France.

Yep, Matra är ett äktfranskt märke som dock inte blivit mest berömt för sina bilar utan för sina engagemang i rymd- och vapenindustrierna.

Dock, i denna publikation behandlar vi sällan rena rymd- och racingföreteelser; sån tur då att Matra från bilstarten 1965 också kunde uppvisa en civil sida av bilverksamheten! I slutet av 1964 hade Matra blivit ägare till resterna av ett annat franskt märke, nämligen René Bonnet.

# MATRA



*Vid en snabbtitt kan man lätt tro att detta är en Range-Rover, men icke! Det är en Matra Simca Rancho från 1977. Tidstypiskt mycket plast, fräna strålkastare vid vindrutestolparna och trots enbart framhjulsdrift tämligen terrängduglig.*

Med denna utgångspunkt tog man sig an världen, vilket i det här fallet bland annat innebar långdistanstävlingar. Tajningen var förstås olycklig för just de här åren utkämpades de hårda striderna mellan Ford GT40 och Porsche 917.

Matras racingaktiviteter kom litet i skymundan, men 1972, 73 och 74 totalsegrade Matra-bilar i det franska 24-timmarsloppet. Nationens lycka kände inga gränser!

### **Vackert skulpterad**

Men åter till Matra-bilar för allmänt bruk. Dessa vagnar var givetvis sportiga men hade ganska enkla mekaniska förutsättningar. Matras första landsvägsvagnar var inget eget påhitt utan en direkt fortsättning på René Bonnets sportbilstillverkning.

Nåväl, nästan alla nya märken finner en entusiastisk importör och så var det här också. Svensk generalagent blev omkring 1968 Robert Josephson Bil AB i Norrtälje.

I sin första reklambroschyr beskrev man bilen så här: "MATRA-Renault är en extrem sportbil som på den europeiska kontinenten har tävlat och vunnit allt som går att vinna med såväl Ford- som Renaultmotorer.

Vagnen är tvåsitsig och med en viktfördelning som är så nära idealet som möjligt, 365 kg bak och 385 kg fram.

I Sverige tänkte man sig att sälja två modeller, Jet 5 och Jet 6 (fast fabriken stavade namnet Djet). 23 000-kronorsmodellen hade en 70-hästars 1 100-kubikare medan motorn i Gordini-versionen var på 1 250 cc och gav 105 hästar.

Matra Djet klassades som mittmotorbil och såg inte alls tokig ut med sin vackert skulpterade glasfiberkaross med jättestor bakruta under vilken man stuvade långfärdsbagaget.

1967 lanserades en version med tysk Ford V4-motor på 1,7 liter. Året därpå försvann Djet och Matra-köparna hänvisades till en sällsynt kantig modell, som kallades 630.

Något år senare tog Simca över Matras sportbilstillverkning – snart var det lika förvirrat kring de här bilarna som mot slutet av BMC/BLMC/Leyland-epoken i England.

Simca-sambandet innebar också att Matra blev en del av Chrysler, som ju vid denna tid hade flera franska intressen.



*En sentida ättling till Djet 5, nämligen Matra Simca Bagheera. En knubbig typ med moderna popplykter och det unika draget med tre stolar i bredd! Motorn hittade man på en undanskymd plats strax framför bakaxeln. Modellen vann ett designpris när den var ny 1973.*

### **Tre säten fram**

1973 kom en litet annorlunda coupémodell kallad Bagheera. Den hade popupstrålkastare och en småtrind glasfiberkaross som gav plats för tre säten fram! Matra Simca Bagheera var dess fullständiga namn och den fick ett och annat designpris.

Ännu en annorlunda modell var Matra Simca Rancho, som liknade en liten Range-Rover men var mycket plastigare.

Bilen var bakhjulsdriven och inte hälften så terrängduglig som den såg ut att vara. Fast visst var det en lyckad designövning, och modellen byggdes i ganska många år. Fast det är klart att visst var den mer en Simca än en Matra.

1979 bytte Simca namn till Talbot, ett klassiskt franskt märke, och i samma veva kom en ersättare till Bagheera.

Den kallades Murena och hade också plats för tre där fram men såg likväl klart sportig ut. Matras ingenjörer var vana att tänka framåt, uppåt, annorlunda och vips hade de konstruerat någonting alldeles annorlunda, nämligen en bil i så kallad one-box-design.

Den bilen blev Renault Espace! Valet av namn måste ha varit självklart ty Espace betyder rymd, det vill säga sånt som Matra-folket så länge sysslat med!

Espace-modellen byggdes i många år, hela tiden hos Matra, vars personal också fortsatte med andra bilprojekt, bland annat det som blev Renault Avantime.

**MATRA** 



*Visst är den ful! Matra M 530 hade Ford V4-motor och var utseendet till trots firsitsig. Extra märkligt då motorn, som i de andra sportcoupéerna från Matra, är placerad framför bakaxeln. Höga poäng i förpackningskonst.*



# NU SLÄPPER VI LOSS ÅRETS VERKLIGA PRISBOMB!!!

## Kreidler *Florett* GT

### LÄTT MOTORCYKEL

till mopedpris .....	1.525:—
accis .....	255:—
oms. ....	198:—
"på gatan" pris .....	1.978:—

55 cc 6,5 hk, 5-växlad 95 km/tim.

vid avbet. 20—40% kontant rest, på upp till 24 mån. Till varje GT medföljer dessutom gratis: spegel, luftpump, verktygsbox med verktyg, verkstadshandbok, reservdelskatalog, KREIDLER-dekaler, KREIDLER-nål, KREIDLER-världarekord-affisch, stor KREIDLER färgfotograf, instruktionsbok.  
Levereras fraktfritt över hela landet inkl. emballage, med 6 mån. garanti.

Jag beställer härmed 1 st. GT  
på efterkrav  på avbet.

Namn: .....

Adress: .....

Postadr.: .....

Tel. .... / .....

Järnvägsadr.: .....



Broschyr sändes mot 90 öre i frimärken

Generalagent:

**Motorfirma H. Flöter**

Skånegatan 70 • STOCKHOLM SÖ

Telefon 08/42 43 64, 42 43 72

**KREIDLER - världens snabbaste 50 cc motorcykel: 210 km/tim.**

**SLUT**