



Overland Model 69 Tourer 1912

MOTORNYTT
Föregående

fredag 17 januari
onsdag 15 januari

1. Volvo släpper ny billigare folkbil: XC40 T2
2. Därför blir Volvo en förlorare 2020
3. Alrik kör BMW M3-utmanaren Tesla Model 3 Performance
4. Så mycket betalar Fiat Tesla för utsläppen
5. Fridlysta fladdermöss kan försena tysk Tesla-fabrik
6. Opel Insignia GSi facelift är här
7. Honda lyfter Civic Type R
8. Toyota GR Yaris officiell, 3-cylindrig busbil med 261 hk
9. Billjud utan högtalare från Continental och Sennheiser
10. Här kör familje-suven i 303 km/h
11. Högt pris på begagnade elbilar påverkar köparna
12. Här säljs Bullitts Mustang för rekordbelopp
13. Extrema elmotorcykeln tar sikte på Tesla-ägare
14. Segway lanserar stolen som ser ut som i Wall-E
15. Porsche 928 var en föregångare som blev missförstådd, 911:an levde vidare
16. Sinclair C5 fyller 35 år!
17. Klassiskt bilmärke: Lagonda
18. Lediga befattningar



1. Volvo släpper ny billigare folkbil: XC40 T2

Maths Nilsson schibsted

2020-01-10 14 timmar

Här är bilen som ska ta Volvo till nytt rekord 2020



Volvo släpper inom kort en ny folkbil: Volvo XC40 T2 med 129 hk. Den nya suv:en är en avskalad XC40 med en svagare motor. Bilen kan bli omkring 40 000 kr billigare än nuvarande instegsmodell.

Volvo slog alla tiders försäljningsrekord under 2019 med 705 000 sålda bilar. En stor del av framgången kan tillskrivas suven XC40 som ensam ökade 65 000 exemplar. Men Volvos mål är att spränga drömgränsen 800 000 sålda bilar under 2020. För att klara detta släpper Volvo nu en ny folkligare modell som kan fylla upp luckan från nedlagda Volvo V40.

Den nya modellen heter XC40 T2 och får en trecylindrig motor på 129 hk. Den billigaste modellen i dag heter T3, har 163 hk och kostar 294900 kr. Utifrån uppgifter i Nederländerna där bilen redan är officiell går det att gissa sig till att T2 kan få en prislapp på under 260 000 kr i Sverige. Volvo har ännu inte berättat när den svenska säljstarten sker.

Volvo XC40 är en av Volvos mest framgångsrika modellanseringar någonsin. Bilen korades till årets bil i Europa 2018 och har vunnit flera andra priser. Förra året ökade modellen sin försäljning från 75 000 bilar till 140 000 bilar. Men Volvo siktar uppenbarligen på ännu högre volymer och lanserar därmed nya T2. Om satsningen lyckas kan bilen gå om XC60 med 205 000 sålda bilar som mest sålda Volvomodell.



Trots att det handlar om en något strippad instegsmodell verkar T2 få en ganska omfattande standardutrustning. Volvo assistansystem City Safety ingår förstås, bilen får bland annat Volvo On Call, LED-strålkastare, 17 tums aluminiumfälgar och en 12,3 tums digital instrumentpanel och en 9 tums pekskärm för kontroll av klimat, ljud och appar.

T2-modellen får som alla Volvos modeller en toppfart på 180 km/h, så där spelar den lilla motorn på 129 hk inte så stor roll. Den blir framhjulsdreven och accelerationen 0-100 km/h går på 10,9 sekunder. Vridmomentet i den lilla trepipen är 245 Nm, så förarna lär få växla en del om du inte väljer automatlåda. Cylindervolymen är 1,5 liter precis som på dagens T3, men motorn får en mindre turbo och annan styrelektronik.

En annan nyhet i XC40-serien är att Volvo nu släpper B4- och B5-mildhybrider för den som väljer fyrcylindriga bensinmotorer. Enligt Volvo ska nu leveranserna komma i gång på allvar av laddhybriden XC40 T5 Twin Engine, men den som beställer laddhybriden i dag får den någon gång i sommar.





2. Därför blir Volvo en förlorare 2020

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-01-10, 07:46

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Vår chefredaktör förutser ett kaotiskt bilår.

De nya skattereglerna är rena rama dopingen för laddbara bilar och risken är stor att Volvo tappar förstaplatsen i försäljning.

Blir 2020 året då Volvo tappar titeln Sveriges mest sålda bilmodell för andra gången på 58 år?

Mycket talar för det. Tyvärr. Varför jag skriver "tyvärr" återkommer jag strax till.

Och ännu värre, har vi ett riktigt kaotiskt bilår framför oss med försäljningsras och bilhandlarkris? Ligger det ett episkt lobbymisslyckande bakom, och en näst intill lika episk missbedömning av hur snabbt elektrifieringen går? Kommer marknaden att bombas sönder med otroligt lockande erbjudanden på extrautrustningspaket? Blir begagnatbilarna glödheta?

Under hela hösten har bilindustrin legat på de svenska politikerna och krävt att skatten på nya bilar inte skulle höjas utifrån den nya och tuffare bränslemätningssnormen kallad WLTP. Jag tror att man räknade med att få igenom sitt krav, men nu misslyckades man och bilskatten blir som alla välinsatta läsare vet riktigt hög.

För Volvo kom beslutet som en kalldusch. Inte minst eftersom den skärpta beskattningen betyder att alla tjänstebilister med passion för sin egen plånbok kommer att göra allt för att få en laddbar bil. Vinsten, reda pengar i plånboken, hamnar runt 25 000–30 000 kronor på ett år jämfört med en vanlig dieselbil.

"LIGGER DET ETT EPISKT LOBBYMISSLYCKANDE BAKOM, OCH EN NÄSTINTILL LIKA EPISK MISSBEDÖMNING AV HUR SNABBT ELEKTRIFIERINGEN GÅR..."

Tjänstebilsexpert Ronny Svensson anser att marknaden är elbilsdopad: "Skillnaden mellan att ha en laddbar bil och en med förbränningsmotor är så stor att det inte finns något val. Elbilar är rena vinstmaskiner och för en laddhybrid blir det ren vinst för tjänstebilsföraren som har max 15 mil mellan laddningarna."

För Volvo är det en klen tröst att man fick igenom en höjning av bonusgränsen till 70 g/km – vilket betyder att flera laddhybrider godkänns som bonusbilar och att de kvalar in i Miljöbilsdefinitionen. (Men akta er för alltför mycket extrautrustning som lätt spräcker 70-gramsnivån!)

Volvos två episka misstag är alltså att man misslyckades med lobbyarbetet och att man missbedömt hur snabbt efterfrågan av elektrifierade bilar ökar. Eftersom byggtakten är låg kommer försäljningen och marknadsandelarna med största sannolikhet att falla. Det är trist att man inte har hittat bättre ekonomi på sina laddbara bilar och att man tappar konkurrenskraft.

Volvos vd Håkan Samuelsson sade på Dagens industris mobilitetsdag att man inte ska köpa sig marknadsandelar och att övergången till elektrifierat går lättare med laddhybrider eftersom man kan hålla igång motorfabrikerna – och slippa avskeda folk.

Men jag tror att det kommer erbjudas generösa utrustningspaket och lockande privatleasing-deals för att få snurr på affärerna – från de flesta bilföretag.

Men Volvo är inte ensam, underskottet av elbilar och laddhybrider kommer tyvärr att sänka nybilsförsäljningen och drabba handlarna hårt – det är inte bra för den svenska konjunkturen och arbetsmarkanden! Kanske skulle politikerna funderat även på det?!

Håkan Samuelssons funderingar kring elbilar på Dagens industris mobilitetsdag var intressanta: "Utvecklingen kommer att gå snabbt, de är helt överlägsna när det gäller verkningsgrad. Vätgasbilarna har redan förlorat slaget och dieselmotorer har ingen framkomlig väg. Laddinfrastrukturen måste prioriteras och lågbyggda bilar kommer tillbaka på bekostnad av suvar som kommer att tappa marknad eftersom räckvidden blir mycket sämre på grund av högt luftmotstånd."

Samuelsson sade också att framtiden tillhör de rena elbilarna – synd bara att Volvo inte har några framtidsbilar att sälja förrän sent nästa år.

Så till min gissning angående årets mest sålda bilmodell: VW Passat (GTE) blir Sveriges bästsäljare och Kia seglar upp och blir störst i landet på elektrifierade bilar! Volvo riskerar att singla neråt och komma under den magiska gränsen på tjugo procents marknadsandel – om man inte öser på med rabatter för att slå tillbaka mot elbilsdopingen.



Alrik Söderlind

Relaterade artiklar

[Alrik Söderlind: Så svarade jag på läsarens rasande mejl" Sanningen är att alla vi som älskar bilar borde köpa en elbil" "Bonus/malus är rena bluffen – laddbilar betalar högre skatt än dieselsuvar"](#)
[Alrik Söderlind: Vi borde sänka skattepåslaget på elbilar för privatpersoner"](#)
[Hallå där Volvo – försöker ni snåla er in i framtiden?" "Elbilismen står inför ett haveri – bygg elnät nu!"](#)



3. Alrik kör BMW M3-utmanaren Tesla Model 3 Performance

Av Redaktionen, Publicerad 2020-01-10, 12:58, uppdaterad 2020-01-10, 14:21

"Bilen ger hela tiden så mycket kraft som du behöver eller som vägen klarar av". Chefredaktör Alrik Söderlund tar oss med på en provkörning av Tesla Model 3 Performance. En bil som utmanar självaste BMW M3.



Allt är inte ros, förutom tre bra saker lyfter Alrik även fram tre mindre bra saker med bilen.



FILM: https://youtu.be/pCbKShc_3qs

4. Så mycket betalar Fiat Tesla för utsläppen

Jan-Erik Berggren 10 januari 2020

20 miljarder kronor. Så mycket uppges FCA-koncernen betala Tesla för att kvitta sina utsläpp med Teslas nollutsläppsbilar. Avtalet ska rädda FCA-koncernen från att betala böter till EU.



Fiat/Chrysler-gruppen (FCA) är den tillverkare i Europa som uppges ha det svårast med att möta [EU:s tuffare utsläppskrav](#). Men precis som biljätten gör i USA så är planen att köpa sig utsläppsrätter av elbilstillverkaren Tesla. EU:s regler godkänner att olika tillverkare räknar ihop sina utsläpp och därmed har de öppnat dörren för handel med utsläpp.

Enligt branschtidningen Automotive News har FCA tecknat ett avtal med Tesla för åren fram till 2023. Avtalet ger Tesla mellan 1,5 och två miljarder per kvartal och ska hjälpa till att få lönsamhet i Tesla och även stabilisera aktiekursen.

Tesla står inför en period av stora investeringar där bland annat en ny fabrik ska byggas i Berlin. I Teslas första fabrik i Europa ska Model 3, Model Y samt batterier byggas.

Fiat ska, förutom att betala Tesla, under det kommande året lansera en eldriven Fiat 500 samt [laddhybridversioner av suvarna Jeep Compass, Jeep Wrangler och Jeep Renegade](#). Tillsammans med Tesla-affären räknar FCA att de här elbilarna och hybriderna ska räcka för att nå ner till [EU:s nya gräns på 95 gram koldioxid per kilometer](#).

EU:s nya 95-gramsgräns börjar gälla redan från och med i år med olika nedtrappningssteg och kompensationer för vikt. För en tillverkare är det också bra med elbilar som till att börja med räknas dubbelt i snittuträkningen.

5. Fridlysta fladdermöss kan försena tysk Tesla-fabrik

2020-01-09 09:43 Simon Campanello

Teslas nya Gigafactory i Tyskland har stött på ett sött problem. Fridlysta fladdermöss måste flyttas innan byggstart får ske och det är redan bråttom.



Innan sommaren ska Tesla dra igång bygget av sin första europeiska bilfabrik i närheten av Berlin, men ett oväntat hinder har dykt upp. I skogsområdet i Grünheide, där fabriken ska byggas, lever flera arter fridlysta fladdermöss, rapporterar [Berliner Zeitung](#).

I måndags lämnade Tesla in en miljökonsekvensbeskrivning för bygget, och nämnde då planer på att flytta fladdermöss, reptiler och andra fridlysta arter från platsen innan byggstart.

Men den tyska naturskyddsföreningen Nabu säger till Berliner Zeitung att biltillverkaren behöver ansöka om ett särskilt tillstånd innan de får lov att göra det.

Problemet är att både tillståndprocessen och flytten måste ske illa kvickt om Teslas tidsplan ska hålla. Tanken är att fabriken ska inleda produktion under nästa år.

Fladdermössen övervintrar fram till slutet av februari eller början på mars, och bör flyttas innan dess. Om Tesla inte hinner flytta fladdermössen och börja avverka träden under de närmaste månaderna uppstår dessutom ett nytt problem. Efter den 27 februari är det förbjudet att fälla träd under den tidsperiod som fåglar häckar i området.

Totalt kommer Tesla att behöva avverka 153 hektar tallskog i Grünheide. Som kompensation ska biltillverkaren plantera knappt 160 hektar skog på annan plats.



SIMON CAMPANELLO

Feber

6. Opel Insignia GSi facelift är här

AV BOBBY GREEN 2020-01-10 KL 13:40

Och nya motoralternativ



FILM: <https://youtu.be/TkCMJ3XL7xY>

För en månad sedan delade Opel med sig av ansiktslyfta Insignia och nu presenterar man prestandaversionen GSi med det nya nyllet på Brussels Motor Show. Det som skiljer utseendemässigt sedan tidigare är bland annat en ny grill och nya adaptiva LED-strålkastare. Insidan får ett uppdaterat instrumentkluster och ett omarbetat infotainmentsystem. GSi innebär även fetare kjolpaket runt om och större fälgar.

Motorn är en ny turbomatad fyra på 2,0 liter som ger 230 hästar och 350 newtonmeter i vrid. Den är kopplad till en ny niostegad automatlåda som driver alla fyra hjulen. Det finns adaptiv fjädring med inställningarna Standard, Tour, Sport och Competition. Styrning har förbättrats och för bromseriet står Brembo.

Vid sidan om att visa upp uppdaterade GSi berättade Opel om deras nya tre- och fyrcylindriga motorer till Insignia som nu alla ingår i samma familj. De tidigare alternativen kom från tre olika motorfamiljer. Minst är en trecylindrig bensinturbo på 1,4 liter som ger 145 hästar och 236 newtonmeter i vrid. Sen finns det en diesel på 1,5 liter som ger 122 hästar och 300 newtonmeter. Vill man ha fyra burkar finns det även här både bensin och diesel (presenteras senare i år) att välja mellan. Bensinmaskinen som är på 2,0 liter bjuder i sitt svagaste läge på 200 hästar och 350 newtonmeter och har numera cylinderdeaktivering.

Vad man får betala för nya Insignia GSi vet vi tyvärr inte just nu.



Feber

7. Honda lyfter Civic Type R

AV BOBBY GREEN 2020-01-10 KL 16:00

Får fejkat motorljud



I november förra året fick Hondas modell Civic sig ett lyft. Nu kommer samma behandling till värstingen Civic Type R.

Bland nyheterna hittar vi det uppdaterade utseendet, större grill för bättre kylning, bättre känsla i ratten, andra stötdämpare för en lite mjukare körupplevelse, styvare bussningar i baken, uppdaterad interiör och något som många älskar - fejkat motorljud ur högtalarna. Den turbomatade fyran på 2,0 liter är oförändrad vilket fortfarande innebär 310 hästar och 400 newtonmeter i vrid. Drivningen sker som vanligt endast på framhjulen och kraften kommer dit via en sexpetad manuell låda med diffspärr.

Lansering sker nu i vår men några priser har vi inte fått än.



8. Toyota GR Yaris officiell, 3-cylindrig busbil med 261 hk

10 januari 2020 **Mattias Rabe**

Toyota presenterar i dag sin andra prestandabil på kort tid. Efter GR Supra är det nu dags för GR Yaris som beskrivs som en bil med rötter i biltillverkarens erfarenheter från rally-VM.



Strax innan jul [avslöjade Toyota att de har skapat en prestandaversion av nya Yaris](#). Vi fick se en kort film där vd Akio Toyoda satt bakom ratten och yrde upp damm – ungefär som i rally. Och rally, det är just vad Toyota lyfter fram när de pratar om GR Yaris. Bilen är nämligen ett resultat baserat på de erfarenheter som märket har sig från sina många år i WRC (rally-VM) med flertalet segrar, så sent som 2019 då Ott Tänak vann mästerskapet i en Yaris och 2018 då Toyota vann konstruktörsmästerskapet.

Men Toyota GR Yaris, som är en form av efterträdare till [Yaris GRMN](#), är inte Ott Tänaks nya tjänstebil utan en busbil för gatan, för vem som helst att bruka. Dock fungerar GR Yaris som homologiseringsmodell för utvecklingen av Toyotas nya rallybil.

Som beteckningen (GR) avslöjar är det Toyota Gazoo Racing som har haft flera fingrar med i utvecklingen av modellen, ett finger har även kommit från Tommi Mäkinen Racing. Fyrfaldige rallyvärldsmästaren Mäkinen förknippas av många förmodligen mest med Mitsubishi, men han är i dag teamchef i Toyotas rallyteam.

Toyota GR Yaris har en trecylindrig bensinmotor på 1,6 liter som med turboassistans kommer upp i 261 hästkrafter (39 fler än i Yaris GRMN) och 360 newtonmeter vilket gör maskinen till världens mest effektstarka trecylindriga motor som placerats i en produktionsbil. Siffrorna är imponerande, och än mer imponerande blir de när man relaterar till bilens tjänstevikt på 1 280 kilo. Onödig vikt har man sparat in på genom att använda kolfiber i taket och aluminium i motorhuv, dörrar och baklucka.



Petar man i de sex manuella växlingslägena i rask fart går 0-100 km/h på under 5,5 sekunder och toppfarten är begränsad till 230 km/h.

Modellen är fyrhjuldriven. Det rallyinspirerade drivsystemet GR-Four är nyutvecklat och kan fördela krafterna mellan fram- och bakaxel fullt ut, det vill säga 100 procent av drivningen kan läggas på antingen fram- eller bakhjulen. I standardläget är drivningen 60 procent fram och 40 procent bak, i Sport-läget är 30 procent av drivningen på framhjulen medan 70 procent överförs till bakhjulen. I läget Track kan drivningen låsas till 50 procent fram och 50 procent bak.

För den som inte nöjer sig med ovanstående kan Circuit Pack kryssas för i tillvalslistan. Det innebär att bilen blir än mer optimerad för bankörning. Circuit Pack innehåller två differentialbromsar av Torsen-typ som fördelar kraften optimalt inom respektive hjulpar (sidledes). Paketet innehåller även vassare hjulupphängningar och andra 18-tumsfälgar skodda med Michelin Pilot Sport 4 S-däck i dimension 225/40.

GR Yaris må ha samma modellnamn som [nya Yaris](#), men bilen är kraftigt modifierad. Framre delen av bilen bygger på plattformen GA-B (TNGA-B) som nya Yaris bygger på, men bakre delen kommer från den större GA-C-plattformen (TNGA-C). Det ger en bil med helt andra egenskaper, exempelvis har motorn kunnat flyttas bakåt för bättre viktfordelning. Den unika konstruktionen har även varit nödvändig för fyrhjuldriftssystemet och hjulupphängningarna.

En annan detalj som skiljer GR Yaris från nya Yaris, och som är väldigt tydlig, är antalet dörrar. Medan nya Yaris endast kommer i femdörrarsutförande är GR Yaris en tredörrarsmodell.

Vi har redan varit iväg och kört nya Toyota GR Yaris och Robin Törnros, som var vår man på plats, kom hem med mungipor uppdragna till öronen. "Den är ascool", var hans första kommentar. Robins provkörning av bilen läser du i nästa nummer av Teknikens Värld, [och på teknikensvarld.se i nästa vecka](#).

GR Yaris börjar säljas i Sverige under hösten 2020. I och med att det är ett tag till dess har Toyota ännu inte släppt några prisuppgifter.

Produktionen av modellen äger rum i Toyotas Motomachi-fabrik i Japan på en speciell lina för företagets GR-modeller. Det unika är att denna "produktionslina" inte är ett konventionellt löpande band utan i stället ett gäng produktionsceller som sammanbinds med självgående plattformar.

[GALLERI](#)

[Toyota GR Yaris](#)

[12 bilder](#)

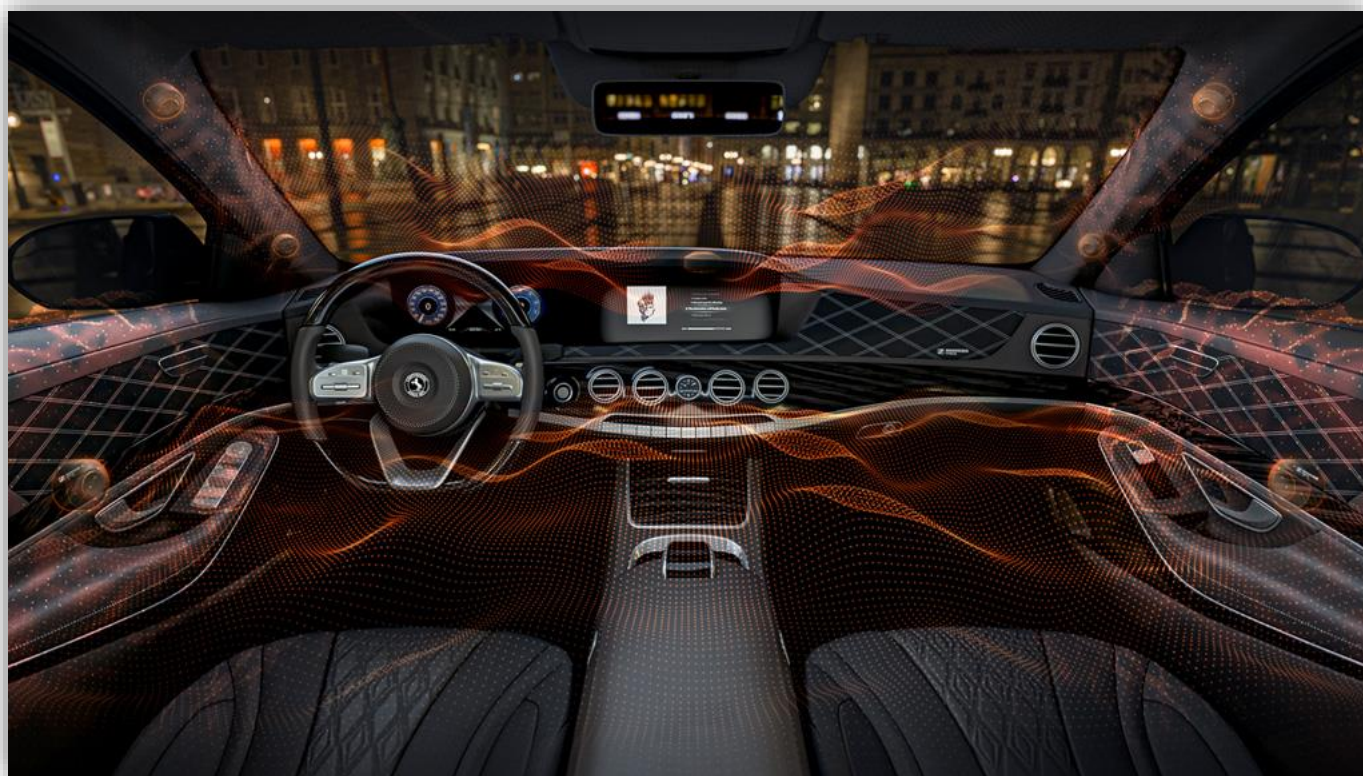


9. Billjud utan högtalare från Continental och Sennheiser

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-01-09 23:40

Däckmärket Continental och hörlurstillverkaren Sennheiser har tillsammans utvecklat ett ljudsystem utan högtalare för bilar som visas upp på CES-mässan i Las Vegas.

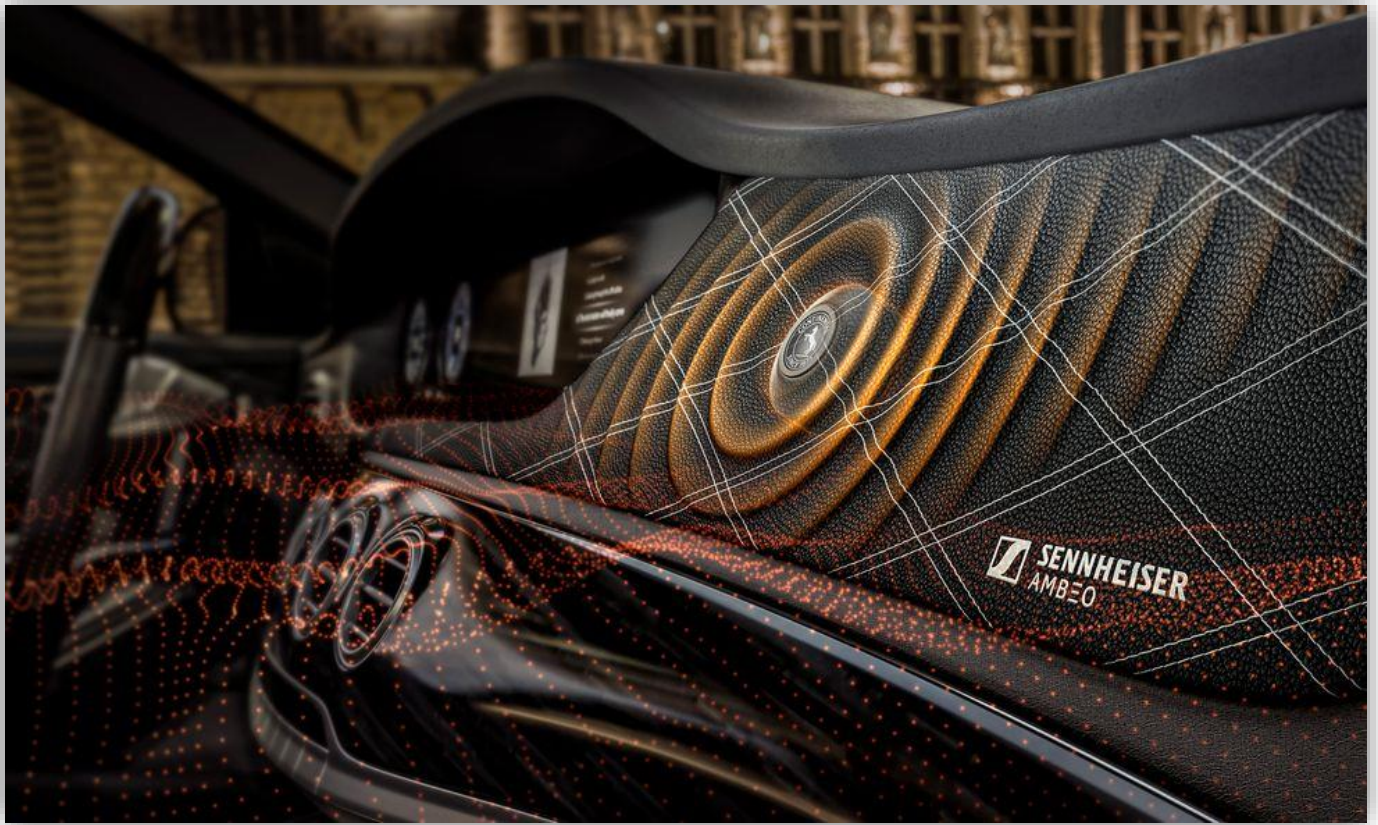


Istället för att installera fula högtalare har Continental och Sennheiser utvecklat ett 3D-ljudsystem utan högtalare. Ljudet uppstår genom att inredningen vibrerar istället för högtalarmembran.

De två företagen har hämtat inspirationen från klassiska stråkinstrument där träsidorna vibrerar och bildar en resonanslåda. En del av detaljerna i inredningen producerar basljudet och andra mellanregistret.

Konceptet är en sammanslagning av två olika tekniker, Ac2ated Sound från Continental och Ambeo Mobility från Sennheiser. Olika kompetenser från de två företagen kunde tillsammans utveckla tekniken vidare.

Förutom att man slipper fula högtalare så spar systemet även vikt. Ett konventionellt ljudsystem kan väga 40 kilo. Sennheiser uppger i ett pressmeddelande att det nya högtalarfria konceptet kan minska vikten för ljudsystemet i bilen med upp till 90 procent.



[Absolut motorgehör: Han imiterar bilar](#)



[Mercedes använder karossen som baslåda](#)



Magnus Fröderberg



10. Här kör familje-suven i 303 km/h

Redaktören bytbil

2020-01-09

Nya RS Q8 som en raket på Autobahn



FILM: <https://youtu.be/b6VuyXWcXzo>

Nu vet vi hur snabbt kommande storsuven Audi RS Q8 kan ta sig fram på motorvägarna. I det här Youtube-klippet tar föraren upp bilen i 303 km/h – och visst verkar motorn ha mer att ge?

Den har redan visat sina muskler på Nürburgring. Audis senaste storsuv RS Q8, blev i höstas den nya rekordhållaren i klassen suvar med tiden 7 minuter och 42 sekunder.

Nu får vi se vad den går för på Autobahn. Nederländska Youtube-kanalen Hartvoor Autos har en enkel affärsidé. Sätta sig i bilar, filma turen och pressa motorerna till max. Inget onödigt pratande – och det vore kanske inte så lämpligt när man pressar upp bilarna i drygt 300 km/h i vardagstrafik på Autobahn.

I det här nya klippet har de fått en härlig dag med den nya RS Q8 – bilen som kan ta hela familjen och en massa bagage på en riktigt snabb resa.

Under huven finns en dubbelturbomatad 4,0 liters TFSI V8 med en toppeffekt på 600 hästkrafter och 800 newtonmeter mellan 2 200 och 4 500 varv per minut.



Om man har riktigt bråttom till barnens innebandyträning kommer man märka att bilen gör 0-100 km/h på endast 3,8 sekunder.

Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h, men om man köper Dynamic package kan man låsa upp det och fortsätta gasa hela vägen upp till 305 km/h.

Det var precis vad holländske föraren gjorde för några dagar sen. Efter några kraftiga inbromsningar i omkörningsfilen fick han tillslut upp bilen i 303 km/h och bevisar att Audi nu har två familjemonster att välja bland.

Alldeles nyligen fick några andra nederländare – AutoTopNL – sätta klorna i Audis nya toppmodell RS6 Avant.

När det gäller toppfarten för RS6 Avant så anges den av Audi till 306 km/h med Dynamic Plus-paketet. AutoTop klarade inte riktigt att matcha den siffran, då de måste avbryta när bilen var strax under 300 km/h, men då var den fortfarande gott gåendes.

[LÄS ÄVEN: Så snabb är nya Audi RS6 Avant i verkligheten](#)



11. Högt pris på begagnade elbilar påverkar köparna

Av **Mattias Rabe** publicerad 10 jan 2020 08:50

En hel del svenskar är tveksamma till att köpa en begagnad laddhybrid eller elbil, visar en undersökning från Blocket Fordon. Anledningen är att priserna är så pass höga.



Tesla Model X, när bilden skickades ut (2015) handlade det då om en kommande modell.

Det kryllar inte av elbilar och laddhybrider på begagnatmarknaden. Situationen påverkar därmed begagnatpriserna i negativ riktning, sett ur köparens perspektiv. Blocket Fordons senaste YouGov-undersökning bekräftar att många begagnatspekulanter hellre tittar på traditionella bensin- och dieseldrivna bilar på grund av dagens prisbilder.

34 procent av 1 035 tillfrågade uttrycker en oro för det höga andrahandsvärdet på elbilar och laddhybrider. Männerna är mer oroliga än kvinnorna, 43 jämfört med 25 procent.

PRISUTVECKLING TRE ÅR GAMLA ELBILAR

År	Årsmodell	Medianpris (kr)
2017	2014	199 900
2018	2015	239 000
2019	2016	239 250

LÄS MER: [Forskare: Därför lönar det sig att köpa elbil redan nu](#)



Nissan Leaf på LA Auto Show 2010.

Yngre mer positiva till att köpa begagnad elbil

Yngre personer (18-34 år) är mer öppna för att köpa en begagnad elbil eller laddhybrid jämfört med äldre personer (över 55 år). Inom den yngre kategorin är nämligen 72 procent positivt inställda till ett begagnatköp, inom den äldre kategorin bara 42 procent.

32 procent av de tillfrågade svarade att de inte alls är oroliga över det höga andrahandsvärdet hos elektrifierade bilar.

PRISUTVECKLING TRE ÅR GAMLA MILJÖBILAR/HYBRIDER

År	Årsmodell	Medianpris (kr)
2017	2014	169 000
2018	2015	184 500
2019	2016	244 900

LÄS MER: [Här är de 10 mest populära begagnade elbilarna](#)

– El- och hybridbilar är förhållandevis nya på andrahandsmarknaden och att köpa och sälja begagnat kan därför kännas osäkert, om man inte har koll på hur prisutvecklingen har sett ut den senaste tiden. Faktum är att medianpriset på en tre år gammal, begagnad elbil har gått upp nästan 20 procent under det senaste året och andrahandsvärdet är just nu rekordhøgt. Det finns alltså ingen anledning att vara orolig, säger Henrik Littorin, marknadsplatsdirektör på Blocket Fordon.



BMW i3.

MEST SÅLDA ELBILARNA PÅ BLOCKET UNDER 2019

Modell	Medianpris (kr)	Årsmodell
Renault Zoe	91 000	2014
Nissan Leaf	139 900	2013
Tesla Model X	865 950	2016
Volkswagen e-Golf	329 900	2017
Hyundai Kona Electric	444 900	2018
Tesla Model S	649 000	2016
Volkswagen e-Up	168 000	2016
BMW i3	197 450	2014
Kia Soul EV	278 900	2018
Hyundai Ioniq Electric	349 900	2018

Källa: Blocket

LÄS MER: [Här är 12 bästa elbilarna – så väljer du rätt modell](#)



12. Här säljs Bullitts Mustang för rekordbelopp

Maths Nilsson 2020-01-10

Hysteri på auktionen när filmbilen från 1968 bytte ägare för mångmiljonbelopp



Bullitts Ford Mustang GT350 från 1968 satte nytt auktionsrekord. Efter en intensiv budstrid slutade priset för den berömda filmbilen på **35,5 miljoner kronor**. Summan är det högsta budet någonsin både för en Mustang och en amerikansk muskelbil.

Uppmärksamheten var en enorm i dag när Mustangen från filmen Bullitt såldes på Mecums auktion i Kissimmee i Florida. Smått hysteriska scener utspelade sig när alla ville komma nära den berömda filmbilen då den rullades in i auktionsringen. Efter en intensiv budstrid klubbades Mustangen i väg för 3,74 miljoner dollar, med dagens växelkurs motsvarar det 35,5 miljoner kronor.

Det tidigare auktionsrekordet för Mustang låg på 2,2 miljoner kronor för en Shelby Mustang GT 500 från 1967.

– Herrgud, vad mycket folk. Vi är här hela familjen, den här bilen har bara sålts två gånger. Varje gång har den sålts för 3500 dollar, så vi börjar där i dag, sa nuvarande ägaren Sean Kiernan som var tagen av stundens allvar.

I över 40 år stod Steve McQueens legendariska Ford Mustang från "Bullitt" gömd i ett garage. – En filmbil har alltid en värdemultipl. 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.

Den legendariska Ford Mustang GT:n från 1968 från Steve McQueen-filmen "Bullitt" förväntades gå för 50-60 miljoner kronor. Priset på 35,5 miljoner kronor är en liten besvikelse – men ändå ett rekord för Ford Mustang.

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.

Bilen har även inspirerat Ford till en Mustang Bullitt specialutgåva. Hela produktionen hjälpte till att fira filmens 50-årsjubileum.

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

Den ikoniska filmen "Bullitt" från 1968 innehåller filmhistoriens första moderna biljaktscen 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 Mustanger – det är den ena av dem vi nu ska berätta om.

Bilarna preparerades av Max Balchowsky – en nära vän till Steve McQueen. Bilarnas hjulupphängningar 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 Kiernan, 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.

Maths Nilsson

13. Extrema elmotorcykeln tar sikte på Tesla-ägare

2020-01-09 17:05 John Edgren

Deras elmotorcykel når 100 km/h på cirka tre sekunder och toppar 321 km/h. Damon Motorcycles har Tesla-ägarna som uttalad målgrupp.



Startupen från Vancouver i Kanada avtäckte sin elmotorcykel Hyper på CES i Las Vegas. Modellen kommer att ha en prislapp som ligger över en kvarts miljon svenska kronor, och enligt Damon Motorcycles vd Jay Giraud är Tesla-ägare den tilltänkta målgruppen. Det är köpare som är beredda att öppna plånboken för spjutspetsteknik och hög prestanda.

Modellen väger under 226 kg och elmotorn på 200 hästkrafter/150 kW ger accelerationen 0-96 km/h på mindre än tre sekunder, med topphastigheten 321 km/h.

Räckvidd på 321 kilometer

Det vätskekylda batteripacket på 20 kWh ger en räckvidd på 321 kilometer vid landsvägskörning och 483 km i stadstrafik, enligt företaget.

Storleken på batteripacket kan exempelvis ställas mot Harley-Davidsons Live Wire som levererar 15,5 kWh. Det är i dagsläget bara italienska tillverkaren Energica som kommer i närheten av Damon. Hyper ska samtidigt kunna ladda batteriet till 80 procent på 20 minuter.

Använder artificiell intelligens

Men hojen erbjuder mer än acceleration och räckvidd. Under tre år har Damon utvecklat sitt förarassistans-system som består av en rad sensorer, bland annat kameror och radar.

Systemet använder artificiell intelligens för att hålla koll på position och hastighet hos upp till 64 rörliga objekt i 360 grader runt motorcykeln. Vibrerande handtag och varningslampor varnar föraren när en kollisionsrisk uppstår.

Till detta kommer Damons system Shift. Lösningen innebär att föraren kan byta körställning, från den hos en sporthoj till en mer upprätt position som passar bättre för stadskörning. Med ett knapptryck flyttas sadel, styre och fotpinnar samtidigt som vindrutan sänks eller höjs. Det rapporterar [Tech Crunch](#).

14. Segway lanserar stolen som ser ut som i Wall-E

2020-01-09 13:34 John Edgren

Det tvåhjuliga originalet har fått ett syskon. Segways nya produkt är en stol placerad på den klassiska plattformen. S-Pod kommer att vara spärrad, men har kapacitet för 40 km/h.



Segways nya stol: S-Pod.

Minns ni de svävande stolarna i Wall-E? Nu finns en snarlik i verkligheten – som dock går på hjul.

Segway hoppades förmodligen att deras balanserande tvåhjulingar skulle få samma genomslag i stadsmiljön som dagens elscootrar nu upplever. Så blev dock aldrig fallet. Företaget har förvisso en egen scooter i sortimentet, men på CES i Las Vegas presenterar man produkten som kan innebära en pånyttfödelse för Segways originalplattform.

Med nya S-Pod slipper man stå upp. Vad som kan liknas vid en bilbarnstol har parkerats på Segway-basens två hjul. Det innebär att man inte längre kan kontrollera fordonet genom att luta kroppen framåt och bakåt. I stället regleras framfarten med ett litet vred på en kontrollpanel.

Räckvidden är 69 kilometer och S-Pod ska kunna hantera lutningar på tio grader. Passageraren får inte väga över 120 kg. Hastigheten är spärrad till tolv kilometer i timmen, men stolen ska kunna låsas upp för att släppa loss toppfarten 40 km/h.

Med en vikt på 150 kg och en höjd på 152 centimeter är det inget fordon som man tar med sig på bussen. Segway tänker sig att S-Pod inledningsvis ska användas på avskilda områden som flygplatser, gallerior och temaparker. Det skriver [Wired](#).

I USA finns redan en rad av fordonstyper som låter handikappade och seniorer ta sig fram i de här miljöerna, men de tre- och fyrehjuliga "elmopederna" är mer skrymmande än Segways stol som "svävar" på sina två hjul.



15. Porsche 928 var en föregångare som blev missförstådd, 911:an levde vidare

Av Pär Brandt Publicerad 2017-06-10 15:55, uppdaterad 2019-12-30 21:57

Var Porsche 928 den mest lyckade GT-vagnen någonsin – eller bara en hopplös sportbil som förgäves försökte pensionera 911:an? Åsikterna går isär och här berättar vi hela den spännande historien.



Första årsmodellen, 1978, till vänster och till höger en 928 GTS som tillverkades de tre sista åren.

FILM: <https://youtu.be/beQaFUqzI4g>

Lördagen 10 juni 1977 stod Porsche 928 längst fram i startfältet för 24-timmarsloppet på Le Mans. Uppgiften som pacecar var förstas ett hedersuppdrag och ett par månader senare inleddes leveranserna till de första kunderna av den helt nya modellen, årsmodell 1978.

Porsche 928 var ritad på ett tomt vitt papper. Precis allt var nytt, från plattform till minsta skruv. 928:an var futuristiskt designad och mycket modern med avancerad lättviktsteknik. Dessutom förberedd för tuffare avgasutsläpp och hårdare krockkrav i USA.

I början på året därpå, 1978, blev Porsche 928 utsedd till "Årets Bil" och det är hittills den enda sportbilen som fått denna utmärkelse. Succén verkade given.

Porsche 928 var på många sätt en fantastisk bil som borde blivit en storsäljare. Men 928:an fick också mycket kritik, vilket i den historiska backspegeln får modellen att framstå som en av Porsches mest missförstådda. 911-entusiasterna såg 928:an som ett hot, inte helt utan grund heller då fläktskylda motorer ansågs som hopplöst föråldrade och omöjliga att avgasrena.

Och för er som kan tänka sig att äga och köra en "modern klassiker" är det nästan för sent att slå till på en Porsche 928. Allt fler har upptäckt denna historiskt intressanta bil som var före sin tid på många sätt – kanske allt för tidig för sitt eget bästa.

Priskurvan slog i botten i början på 00-talet när man kunde hitta en skaplig 928:a för nästan inga pengar alls. Men under 2010-talet har priserna ökat kraftigt, speciellt för välbevarade modellversioner som gjordes i få exemplar.

I den här artikeln ska vi uppmärksamma 928:ans speciella historia och delar upp den spännande berättelsen i fyra delar:

- En modern sportbil växer fram
- Designen var långt före sin tid
- Därför blev 928:an missförstådd
- Transaxel-familjen 928/924/944/968



Vid starten av 24-timmars på Le Mans 1977 fick Porsche 928 hedersuppdraget att vara pacecar.



Porsche 928 var ritad på ett vitt papper, vilket är väldigt ovanligt i bilindustrin. Det enda som gick att byta var ytterbackspeglarna, som 928 och 911 delade.

Porsche 928: En modern sportbil växer fram

Redan 1970 hade Porsches chefsingenjörer och företagsledning börjat skissa på en modernare, större GT-vagn som skulle hamna ovanför 911:an.

De allt tuffare kraven på avgasrening i USA – som i praktiken slog ihjäl alla amerikanska muskelbilar i början på 70-talet – skrämde även Porsche som sålde hälften av bilarna i Nordamerika. Den "gamla", luftkylda boxermotorn i 911:an ansågs inte lämplig för effektiv avgasrening och nu var det hög tid att gå över till vattenkylda motorer.

Att ifrågasätta luftkylning och aktermotor, som hos 356 och 911, var på inget sätt tabubelagt hos Porsche. Men i slutet av 60-talet var framtidens sportbilskonstruktion inte given, det fanns flera vägar att gå. Skulle man satsa på frontmotor, mittmotor eller fortsätta med aktermonterad motor? Alla principerna testades på Porsches olika tävlingsbilar, där mittmotorn visade sig bäst. Men var det bäst även på en gatbil?

De första skisserna på 928:ans konstruktion gjordes faktiskt av Ferdinand Piëch, systerson till Ferry Porsche som grundade företaget 1948 och barnbarn till billegenden Ferdinand Porsche (1875–1951). Ferdinand Piëch hade jobbat med Porsches motorsportavdelning och bland annat tagit fram sportvagnsracern 917.

Ferdinand Piëch hade vilda idéer om en 928 med V8-svansmotor (!) men kort därefter beslöt sig familjemedlemmarna från Piëch och Porsche att det var klokast att lämna företaget i mera neutrala händer och Ferdinand Piëch fortsatte sin karriär hos Audi. Piëch blev chef för Audis utvecklingsavdelning, inledde quattro-epoken och resten är historia, som det brukar heta.



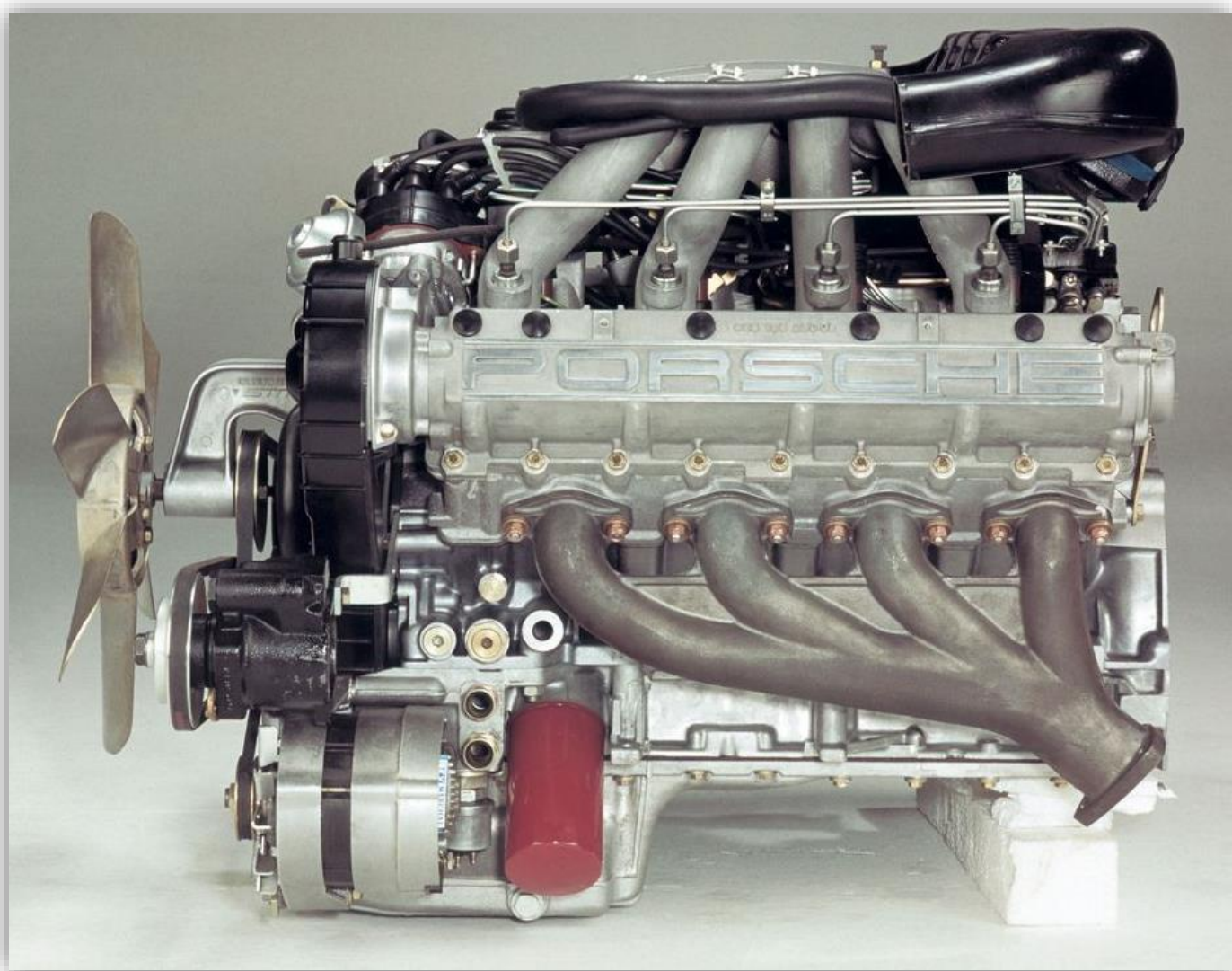
Ferdinand Piëch vill styra utvecklingen av 928:an, men fick finna sig i en karriär utanför Porsche. Kanske var det bäst så.

Istället var det Ernst Fuhrmann som tog över efter Piëch och tillsammans med Helmuth Bott plockade man upp de lösa trådarna och fortsätta arbetet med 928:an, under sommaren och hösten 1971.

Man diskuterade V6, V8 men också en V10:a baserad på Audis kommande femcylindriga motor (som även kunde användas i 924:an). Slutligen enades man om att använda en frontplacerad V8 med transmissionen inbyggd i bakaxeln för bättre viktfördelning – alltså en transaxel ("transmissionsbakaxel").

Den 21 oktober 1971 fick Ernst Fuhrmann en rapport i sina händer. En trämodell hade byggts som visade en sportbil med frontmotor och transaxel. Exakt när beslutet togs är inte känt, men 8 november finns det första skriftliga mötesprotokollet som visar att det nya projektet fått grönt ljus.

Man diskuterade en "riktig" sedancoupé med plats för fyra vuxna men de idéerna lämnades rätt tidigt och Porsches ingenjörer fokuserade på en 2+2 coupé med baksäte i ungefär samma storlek som 911:an.



Oljekrisen 1973/1974 gav påtagliga konsekvenser för Porsche 928. Motorvolymen minskade från 5,0 till 4,5 liter och kompressionsförhållandet sänktes för att anpassa motorn till lågoktanig bensin. Toppeffekten blev måttliga 240 hk.

Motorn skulle bli en 5,0-liters V8:a med överliggande kamaxlar och vattenkylning. Toppeffekten borde hamna kring 300 hk med 60 hk/liter. Ganska snabbt byggde man komponenter för att testa transmission, hjulupphängning och frontmotorplacering. En av de "milor" som användes var en Mercedes 350 SL som döptes till V1.

I januari 1972 presenterades de första designmodellerna i skala 1:5 och de hamnade i Porsches vindtunnel 14 februari. Parallellt designades inredningen och man hade en färdig "modul" i skala 1:1 som visades upp i juni 1972. Därmed var de flesta viktiga beslut tagna och grunden lagd.

Under hösten 1972 började testerna med en femväxlad 928-drivlina. Kardanaxeln snurrade med samma snabba hastighet som motorn, vilket blev en utmaning då det uppstod besvärande vibrationer. I januari 1973 var den första V8-motorn klar och de kunde sen adderas till testerna.

Under sommaren 1973 filade man på de sista designändringarna av 928:an och allt löpte enligt plan. Men lördagen 6 oktober 1973 anföll Syrien och Egypten gemensamt Israel och konflikten ledde till en oljekris. De oljeproducerande arabländerna beslöt sig för att chockhöja råoljalet och bränslepriserna gick upp drastiskt.

Oljekrisen ledde till en världsomspännande konjunkturedgång och då var inte sportbilar med 5,0-liters V8-motor det som konsumenterna efterfrågade mest. Försäljningen av 911 sjönk och alla pratade bara om bränslesnåla motorer. Under 1974 diskuterades många olika, drastiska åtgärder hos Porsche för att spara kostnader.



Porsche 928 byggdes i fabriken i Zuffenhausen, bredvid 911:an som hade en egen lina.

Men 15 november 1974 bestämde sig Porsches styrelse för att fullfölja 928:an som planerat. 911:an förbättrades på flera punkter och försäljningen tog fart igen 1975. I januari 1975 bestämde man sig dock för att justera ned motorvolymen i 928:an till 4,5 liter istället för 5,0 för att på det sättet sänka bränsleförbrukningen. Motorn fick en borring på 95,0 millimeter, med slaglängden 78,9 millimeter, volymen blev därmed 4.474 cc. Effekten var 240 hk.

Under 1975 satte man igång testverksamheten på allvar. Fler och fler mulor användes och de första bilarna med 928:ans kaross började köras under 1976. Sammanlagt kördes över 100.00 mil med de olika testbilarna.

I februari 1977, i Nice, visades Porsche 928 för en liten skara utvalda journalister. Den officiella publikpremiären skedde sedan på Genève-salongen 17–27 mars.

Mottagandet blev översvallande och Porsche 928 betraktades som en historisk milstolpe med alla sina moderna detaljer. Inredningen beskrevs av en tysk tidning som "en tron för gudar".

En bättre lansering kunde man inte tänka sig och serieproduktionen i Zuffenhausen startade på allvar i augusti 1977. De första förseriebilarna byggdes dock redan i februari. Den 928:a som fick äran att vara pacecar under 24-timmars på Le Mans, 10 juni, hade chassinummer 20.



*Porsche 928 växte fram på papper och som lermodell.
Något datorstöd för designen hade man inte i början på 70-talet.*

Porsche 928: Designen var långt före sin tid

Porsche 928 togs fram under ledning av chefsdesigner Anatole "Tony" Lapin. Han hade utbildats i Tyskland men kom till USA 1951 och började jobba för General Motors. 1965 förflyttades han till Opel i Rüsselsheim och 1969 värvades Lapin till Porsche.

Som chefsdesigner var Anatole "Tony" Lapin med och arbetade på 924, 944, 928 och G-serien av 911. Anatole "Tony" Lapin övervakade arbetet med 928:an men det mesta av ritandet gjordes av Wolfgang Möbius i samarbete med chefsingenjören Wolfgang Eyb.

Luftmotståndet var viktigt och den modell man valde ut för att fortsätta jobba med gav resultat i nivå med Porsche 911. Traditionellt hade bilmodeller gjorts med friliggande stötfångare men 928:an ritades med helt integrerade stötfångare, där deformationszonen låg innanför plasten. Att lackera plasten skulle visa sig vara en utmaning men med hjälp av speciella mjukgörare i färgen gick det.

Genom att använda uppfällbara "grodögon" gick det att göra fronten låg och mera lik 911:an. Något som också gynnade luftmotståndet.

På våren 1972 började 928:an hitta sin slutgiltiga form och man tillverkade då en "skelettbil" för att kunna känna på de yttre och inre formerna i skala 1:1.

Interiören delade upp kupén i två delar med en upphöjd kardantunnel, något som inte var vanligt annars. Allting på 928:an ritades för hand på stora ritbord. Någon datorhjälp för designarbetet fanns inte i början av 70-talet. På hösten var man i stort sett klara med den slutgiltiga formen och en lackerad plastmodell tillverkades som kunde visas upp i utomhusmiljö för styrelsen, 15 oktober 1973. Det blev tummen upp och styrelsen gratulerade designteamet för ett utmärkt arbete.

Oljekrisen på hösten 1973 gjorde att designteamet skissade på flera alternativa karosser för 928:an. En av dessa var fyrsitsig och kom så långt som till en modell i skala 1:1. Porsches styrelse beslöt sig dock för att fortsätta med den ursprungliga designen.



Porsche 928 var på väg att bli en fyrsitsig sedan, flera gånger faktiskt. Men det stannade vid prototyper och skisser. Den här bilen har ett förlängt axelavstånd för att bli fyrsitsig.

Porsche 928: Därför blev modellen missförstådd

På slutet av 70-talet var 928:an inte bara missförstådd utan snarare hatad av många 911-ägare. De tyckte inte att 928:an var en äkta Porsche och såg även den vattenkylda modellen som en "bödel" – redo att ta över efter att 911:an blivit nedlagd.

Även inom Porsche var åsikterna delade. Några såg inga problem i att utveckla 911 och 928 parallellt, medan andra grupper ville satsa på antingen 911 eller 928.



En av prototyperna utformades som en 4-dörrars kombi. Se den som en föregångare till kommande Panamera.



Många såg 928:an som en ersättare till 911:an, vilket inte var populärt hos de som vill ha kvar svansmotorn. Till vänster 928 och till höger 928 S, båda från 1982.

Ernst Fuhrmann var en av de Porsche-chefer som gärna hade sett att 911:an ersattes av den större 928:an men det blev en intern strid där Fuhrmann drog kortaste strået och han avgick som vd 1980.

I Fuhrmanns ställe kom tyskamerikanen Peter W. Schutz som istället satsade på att vidareutveckla 911:an och öka försäljningen, en strategi som skulle bli mycket lyckosam för Porsche.

En annan orsak till att Porsche 928 fick ett ljumt mottagande var att de första årsmodellerna hade en 4,5-liters motor som gav "bara" 240 hk. Tillsammans med den trestegade automatlådan (som byggdes av Mercedes) resulterade det i en ganska flegmatisk karaktär som var långt från sportig – speciellt jämfört med 911:an. Mer än 80 procent av 928-produktionen hade automatlådor och de flesta som någon gång provkört en Porsche 928 har fått sina intryck från dessa.

Uppryckningen inleddes med årsmodell 1980 då Porsche tillförde modellalternativet 928 S. Motorn hade borrats upp två millimeter och volymen steg till 4,7 liter vilket i kombination med högre kompressionförhållande gjorde att toppeffekten ökade till 300 hk. 928 S och vanliga 928 såldes parallellt.

Toppeffekten ökade sedan successivt i takt med att 928:an förbättrades genom åren. Till årsmodell 1987 kom 928 S4 med fyrventilade förbränningsrum. Motorvolymen ökade till 5,0 liter (som man ursprungligen planerat) och toppeffekten blev 320 hk.

Slutversionen 928 GTS från 1993–1995 hade 5,4-liters V8:a på 350 hk och 500 Nm, vilket resulterade i den bästa GT-vagnen på sin tid.

Någon fortsättning för 928:an blev det inte. Porsche Panamera började byggas 2009, med plats för fyra och transmissionen monterad direkt efter motorn, på konventionellt vis. Men de som hoppas på en kortare tvådörrarsversion av Panamera – en andlig arvtagare till 928:an – har inte gett upp hoppet ännu. Kanske, kanske kan det bli en modern 928...



Porsche 928 GTS avslutade produktionen och äntligen var modellen så bra som den borde varit, från början. Då hade V8:an vuxit från 4,5 till 5,4 liter och gav 350 hk samt 500 Nm.



Porsche 928 började utvecklas tre månader innan Porsche fick i uppdrag av VW att göra en ny sportvagnsmodell – det som senare skulle bli 924.

Porsche 928: Transaxel-familjen inledde en ny era

I början på 70-talet hade Porsches företagsledning flera bekymmer. Lönsamheten var klen och man var smärtsamt medveten om att det behövdes fler modeller än 911:an för att få ekonomin på fötter. Men i vilken riktning skulle man gå?

Samtidigt hopade sig orosmolnen i USA, i form av strängare avgasregler och hårdare krav på bättre krocksäkerhet. Det behövdes modernare modeller och då föddes det vi valt för att kalla "familjen Transaxel".



Porsche 914/6 var en sexcylindrig variant på syskonmodellen Volkswagen 914/4, båda utvecklade av Porsche.

Transaxel-familjen bestod av Porsche 924, 944, 968 och 928. En del vill hävda att de fyra bröderna inte var äkta Porsche-barn, men var så säkra på att de delade samma DNA och konstruerades av samma ingenjörer. Må så vara att de inte alla byggdes under samma fabrikstak i Zuffenhausen, men föräldraskapet går inte att ta miste på.

Varför är då familjen Transaxel ifrågasatt? Svaren är olika beroende på vem du frågar och det är helt i sin ordning. Men ett av de starkaste skälen till tveksamheten är att Porsche på 70-talet förknippades väldigt starkt med 911:an som var sexcylindrig, luftkyld, hade motorn i aktern, var kraftfull och framgångsrik inom motorsport.

Kontrasten till 924:an – som föddes 1976 – kunde nästan inte vara större. Fyrcylindrig, vattenkyld, frontmotor med 125 hk, modern samt hyggligt bekväm och praktisk.

Porsches hardcore-fans (läs: 911-ägare) var djupt skeptiska och det skulle dröja ett bra tag innan de tvingades inse att 924:an hade mycket välbalanserade vägegenskaper och var prisvärd. Dessutom skulle 924:an och framför allt de snabbare syskonen 944 och 968 visa sig bli nog så kvicka och även de kapabla på en racingbana.

På senare år har allt fler bilsamlare fått upp ögonen för familjen Transaxels specialmodeller. "Vanliga" 924/944 och 928 i bruksskick har gått att hitta till låga priser men nu pekar priskurvan rakt uppåt. Flera av de mest intressanta transaxel-modellerna tillverkades i små serier och de som idag är i fint originalskick är sällsynta – och ökar i pris.

Porsche hjälpte VW med en ny sportbil

Men låt oss börja återblicken ett årtionde tidigare. I mitten av 60-talet behövde Porsche en ny instegsmodell under 911:an, som var cirka 50 procent dyrare än föregångaren 356. Det resulterade i ett samarbete mellan VW och Porsche som inte var helt okomplicerat men resultatet blev syskonmodellerna Volkswagen 914/4 och Porsche 914/6.

På 60-talet hade inte Volkswagen någon stor utvecklingsavdelning utan tog ofta extern hjälp för att förbättra sina bilar och även ta fram nya modeller. VW 914/4 sålde hyggligt men 1970 började företagsledningen diskutera hur ersättaren skulle se ut. Man ville ha en modern 2+2 bil som enbart skulle marknadsföras som en Volkswagen och uppdraget gick som vanligt till Porsche och utvecklingscentrat i Weissach, som formellt inledde arbetet i början av 1972. Projektnamnet blev EA-425 och Porsche hade stränga order att inte använda något annat än de komponenter som gick att hitta hos VW och Audi.



Volkswagens projekt EA-425 var framtagen med komponenter från mestadels VW och Audi. Projektet skrotades av VW och Porsche skapade då 924:an – som blev en storsäljare.

Parallellt med externa utvecklingsuppdraget EA-425 till Volkswagen skissade Porsche också på en ny, egen bil: 928:an. Där valde man en konstruktion med motorn fram och transmissionen sammanbyggd med bakaxel – alltså en transaxel. Ganska snart kom ingenjörerna fram till att man mycket väl kunde använda samma princip med transaxel till Volkswagens sportbil. Motorn plockades från Audi 100 och innanmätet i den fyrväxlade transaxellådan kom också från en Audi. Även den trestegade automatlådan kom från Audi/VW.

Porsches designteam tog fram tre stycken lermodeller i skala 1:5 som kördes upp till Wolfsburg och presenterades för nytilträdde VW-chefen Rudolf Leiding i huvudkontorets stora showroom "Valhalla". Leiding pekade på den modell som Tony Lapine och Harm Lagaay gjort och sa kort och gott "bra, men det är den jag vill ha". Lapine försökte förklara att modellen skulle behöva förbättras men Leiding stod på sig och sa "exakt så".

Med designen bestämd fortsatte Porsche jobbet med projekt EA-425 och gjorde som man var tillsagda – plockade alla komponenter från lagerhyllan. Nya VW Golf var nästan klar och därifrån tog Porsche dörrhandtagen, tanklocket, värmepaketet, med mera. Frambromsarna hämtades från Audi 100, trummorna bak kom från VW-Bubblan.

Audi-motorn lutades 40 grader åt sidan för att göra den låga profilen på huven möjlig. Bullerdämningen var måttlig och elsystemet plockades ihop från Golf och Passat – något som senare skulle ge ägarna många problem. MacPherson-benen fram togs från VW-Bubblan ihop med Golf-bärramar och Golf-styrväxel.

En av få saker som inte plockades från VW/Audi var bakvagnen på EA-425 som fick Porsches traditionella, tvärställda torsionsstavar och bakåtvända bärramar.

Volkswagen gör det igen – avbeställer projektet

Den nya sportbilen började bli färdigkonstruerad i slutet av 1973 och samtidigt kraftsamlade Volkswagen för att slutföra de helt nya och vattenkylda Golf, Passat och Scirocco – den sistnämnda skulle ersätta Karman-Ghia.

Denna massiva produktutvecklingen hade skapat ett stort hål i VW:s skattkista och 1974 gjorde man en förlust på nästan en miljard D-mark. Styrelsens förtroende för Rudolf Leiding tog slut och han tvingades avgå i januari 1975.



*Det gick att bygga sportiga varianter av 924:an också.
Walter Röhrl mellan 924 Carrera GTS and 924 Turbo från 1981.*

Ersättaren Toni Schmücker ombads rensa i utgifterna och kom snabbt fram till att "någon ny sportbil behövs inte" – framför allt inte då Golf redan hade ett sportigare alternativ i Scirocco.

Historien kring VW 914/4 och Porsche 916/6 upprepade sig alltså ännu en gång – VW beställde en sportbil av Porsche men i sista stund ångrade man sig.

Men detta skulle – sett i den historiska backspeglarna – bli Porsches räddning. Porsches ledning lyckades skrapa ihop tillräckligt med pengar – 160 miljoner D-mark – för att köpa rättigheterna av VW, ett pris som låg betydligt under vad Volkswagen betalat för utvecklingen. Nu satte man full fart för att bygga om EA-425 till Porsche 924 och 100 prototypbilar rullade ut på sommaren 1975 för att slutligen testa den produktionsfärdiga bilen.

Porsche 924 stressas fram på minimal tid

Porsche var hårt ansatta 1974–1975 då 911:an var så dyr att den sålde dåligt, 914/6 var också för dyr och på väg att läggas ner och 928-projektet hade tillfälligt stoppats efter oljekrisen 1973.

Utvecklingen av 928 skulle återupptas men bilen var inte vara färdig förrän 1977. Porsche var i desperat behov av en ny instegsmodell som kunde fylla på inkomsterna och VW:s "nejtack" var egentligen en gudasänd gåva.

Volkswagen hade redan avdelat gamla NSU-fabriken i Neckarsulm till produktionen av EA-425 och de planerna övertogs av Porsche för 924:an. I november 1975 presenterades den färdiga bilen och i början på 1976 startade kundleveranserna av Porsche 924.

Porsche 924 fick en del kritik när den lanserades, framför allt för att det var så uppenbart att modellen var ett hopkok av delar från VW och Audi. "Minns att vi gjorde på samma sätt med 356:an också" försvarade sig Porsche men ingenjörerna i Weissach hade redan satt full fart för att förbättra 924:an.

Volkswagens ekonomiska krav på 924:an hade gjort bilen spartansk, på gränsen till budgetbil. Porsche förbättrade ljuddämpningen och gjorde bakvagnen gummiupphängd till årsmodell 1978, vilket gjorde kupén märkbart tystare. Krängningshämmare var först bara tillval men blev standard 1981.

Inredningskvalitén förbättrades och många av de komponenter som var tillval blev succesivt standard på 924:an. Den första specialmodellen kom 1977, "924 Martini", och den skulle följas av flera andra. De första tävlingsbilarna kom 1979 och året därpå tävlade 924:an på Le Mans.



*Den första Porsche 944 Turbo, årsmodell 1986, med 220 hk.
I 944 Turbo S ökades till 250 hk.*

Porsche 924 blev en omedelbar succé i USA men journalister klagade på den klena motorn och firväxlade lådan och de skulle bli bönhörda. 1978 kom en femväxlad låda som tillval och i november 1978 lanserades Porsche 924 Turbo med 170 hk, femväxlad Getrag-låda som standard och skivbromsar runt om (från 928:an).

Porsche gjorde en uppgradering – som blev 944

Porsche 924 var alltså något av en nödlösning. Den största uppgraderingen av 924:an blev därför en helt ny modell – Porsche 944 – som lanserades sommaren 1982.

Största nackdelen med 924:an var Audi-motorn och i 944 debuterade en helt ny, fyrcylindrig Porschemotor på 2,5 liter och 163 hk. 944-motorn skulle kunna beskrivas som "en halv 928-motor" och även om det inte var riktigt så enkelt var det samma uppbyggnad med flera utbytbara delar. Även de sista 924:orna fick denna Porsche-motor.

Porsche 944 var en fortsättning av 924 Turbo med breddade skärmar, skivbromsar runt om och ombyggd hjulupphängning. Även 944:an var försatt i en konstant utvecklingskurva med ständiga förbättringar. Motorvolym och toppeffekt ökade, fyrventilade 944 S (augusti 1986) höjde effekten till 190 hk och efterföljaren 944 S2 (1988) gav 211 hk med hjälp en motorvolym på hela 3,0 liter.

Givetvis erbjöds 944 även med turbo och "Typ 951" lanserades sommaren 1985 med 220 hk och 330 Nm. Med större turboaggregat och bromsar från 928 S4 ökades effekten till 250 hk och 350 Nm 1988 i modellen 944 Turbo S. Modellen var på sin tid världens snabbaste fyrcylindriga bilmodell med 0-100 km/h på 5,9 sekunder och toppfarten angavs till 260 km/h.

En av de viktigare förändringarna som fanns hos 944 Turbo och även infördes på vanliga 944, årsmodell "1985B", var en helt ny inredning. De första årsmodellerna av 944 hade i princip samma inredning som 924, vilket sett i den historiska backspeglarna inte var speciellt smart. 944:an borde ha fått en mera påkostad inredning direkt från start.

Porsches tredje uppgradering blev 968

Den slutgiltiga och mest optimerade versionen av 924-projektet påbörjades 1989 som "projekt 944 S3". Fronten lånade drag av 928:an och Porsches ingenjörer gjorde det som man egentligen inte får – byggde om nästan allt ännu en gång.

Den omfattande uppgraderingen av 944 S gjorde att modellen fick ett nytt namn: 968. Porsche 968 lanserades 1992 och med hjälp av variabla kamaxlar gav 3,0-liters fyran 240 hk och 306 Nm – den starkaste fyrcylindriga bensinmotorn någonsin utan överladdning.



Porsche 968 Cabriolet är en udda fågel idag och en blivande samlarbil.

Cirka 80 procent av artikelnumren var nya på 968:an, jämfört med 944 S2, men tyvärr gjorde Porsche samma misstag som förut. Man behöll inredningen i stort sett intakt och det bidrog till att 968 inte kändes alls så ny som den egentligen var.

Porsche 968 tillverkades fram till sommaren 1995 och ett år senare kom mittmotorvagnen Boxster, Porsches nya instegsmodell.

Porsche hade dock lärt sig läxan att vara kostnadseffektiva vilket gjorde att Boxster och 911 fick dela på många komponenter, precis som man gjort med Volkswagen Touareg och Porsche Cayenne. Det var till fördel för Boxster, men till nackdel för 911:an som inte fick ta de nödvändiga kliv i utvecklingen som ingenjörerna egentligen ville. Men det är en helt annan historia, som det brukar heta.



[+26 BILDER](#)



Pär Brandt: "Ferdinand Piëch var en fruktad despot men också ett passionerat, tekniskt geni"



Porsche 911 Turbo – grattis på 40-årsdagen



Porsche firar med 911 50 Years Edition



Volkswagen firade 80-årsjubileum – eller 79 år – i all tysthet



Porsches tresiffriga modellnamn – här är förklaringen



Volkswagen Folkvagn fyller 70 år – produktionen startade i december 1945

16. Sinclair C5 fyller 35 år!

Publicerad 2020-01-10 10:46 text Carl Legelius

Den 10 januari 1985 lanserades framtidens transportmedel i England, den eldrivna Sinclair C5. Lanseringskampanjen var massiv och mediaintresset enormt. Ändå tog sig Sir Clive Sinclairs idé inte riktigt...



FILM: https://youtu.be/x9PivEygh_8

Löjligt lågt pris, skattefritt, smidigt i storleken, utsläppsfritt, tillåtet på cykelvägar – mycket talade för Sinclair C5 när den lanserades 1985. Elektronikpionjären Sir Clive Sinclair hade drömt om ett framtida transportmedel för städer sedan 1970-talet – och nu fanns det!

Sinclair C5 var definierad av den engelska trafiklagstiftningen som sade att ett ensitsigt fordon som kunde trampas i samma hastighet som också var motorns toppfart – maximalt 24 km/h – slapp krav på skatt, körkort och väg.

Istället för att se begränsningarna i dessa regler såg Clive Sinclair möjligheterna: i köiga storstäder når man sällan några högre hastigheter, resorna är ofta inte längre än några kilometer och bara ett fåtal bilar har några passagerare.

En ensitsig elbil skulle kunna slinka igenom trafikstockningar lika lätt som en motorcykel, men med tre hjul och en vettig sittställning skulle instabilitet och bristen på komfort kunna undvikas. Om den byggdes tillräckligt liten skulle den kunna tas in genom en normal ytterdörr eller kombilucka. På så sätt slapp man ett garage och den skulle inte vara svårare att köpa än en diskmaskin. Precis som fallet med Sinclairs hemdatorer skulle kostnaderna hållas nere genom att använda befintliga delar från annat håll än bilindustrin.

Sinclair C5 premiärvisades för pressen i London den 10 januari 1985. Det hade snöat på natten och förutom att C5 inte var något vidare i halka gjorde kylan att batterierna tappade effekt.

Recensionerna blev därefter och de första och kanske mest avgörande spikarna i Sinclair Vehicles kista var redan inbankade.

Redan i augusti 1985 lades tillverkningen ner efter 17 000 byggda C5. Ändå hade priset sänkts gradvis sedan introduktionen, på slutet kunde man få en C5 för 99 pund!

Idag finns en liten skara entusiaster som vårdar de exemplar som finns kvar. Kolla till exempel in www.c5owners.com

17. Klassiskt bilmärke: Lagonda

Publicerad 22 oktober 2010

Vissa bilmärken är det ingen ordning alls på. Lagonda är ett av dem, men kul bilar har det nästan alltid varit. Kanske inte ända från starten 1906, men åtminstone från mitten av 20-talet.



Lagonda LG6 Rapide Drophead Coupe 1938

Mannen bakom märket hette Wilbur Gunn och kom 1897 till England från sin hemstad Springfield i Ohio, USA. En tvärtomutvandrare helt enkelt. Kort efter ankomsten till Europa konstruerade han en luftkyld motorcykel.

Namnet Lagonda var en fransk version av det indianska namnet för Buck Creek, ett vattendrag nära Springfield. Det började användas på Wilburs fordon år 1900.

Efter en seger i en motorcykeltävling år 1905 blev Gunn så entusiastisk att han beslöt att starta biltillverkning. 1907 debuterade den fyrcylindriga Lagonda Torpedo och snart följde en sexcylindrig modell.

Kompressormatade sportvagnar

Med en sådan vagn vann konstruktören år 1910 en tillförlitlighetstävling mellan Moskva och S:t Petersburg. Vid den här tiden sneglade många av västra Europas biltillverkare på den potentiellt stora ryska marknaden – känns tongångarna igen?

1913 kom en riktigt avancerad konstruktion från Lagonda, en bil med en nitad, självbärande karosskonstruktion och en krängningshämmare för att hjälpa fjädningen och bättra på vägegenskaperna.

Dessutom hade denna modell den första kända handbromsen av så kallad "fly-off"-typ. Wilbur Gunn avled 1920 men han hade lagt grunden till ett märke med mycket gott anseende.

1925 kom den modell som blev begynnelsen på Lagondas rykte som sportvagnstillverkare. Bilen hade en fyrcylindrig tvålitersmotor med hemisfäriska förbränningsrum och dubbla, högt placerade kamaxlar.



Åren 1953–58 byggdes 430 ex av trelitersmodellen, en del av dem som dropheads.

Nu följde en rad sportiga varianter med tvålitersmaskiner, däribland en med kompressormatning. Liksom Bentley byggde Lagonda en bil som kallades Speed Model.

Det sena 20-talets Lagonda-modeller påminde en del om samtida Bentley- och Sunbeam-konkurrenser och var mycket välbyggda.

I början av 30-talet kom en trelitersmodell med växellåda tillverkad av Maybach. Åtta växlar framåt! Men ändå ett misslyckande.

1935 lanserades en 4,5-litersmodell kallad Rapide, ett modellnamn som skulle återkomma 1961.

Fina bilar var det fast inte lika fina finanser. Sommaren 1935 låg Lagonda riktigt illa till, men räddades från att köpas upp av Rolls-Royce, det öde som fyra år tidigare hade drabbat Bentley Motors.

Nu engagerades Walter Owen Bentley himself som chefkonstruktör hos Lagonda! Hans inflytande blev stort och hans konstruktioner högklassiga. Speciellt uppmärksammas blev den V12-motor som kom 1937, allmänt ansedd som Bentleys absoluta toppkonstruktion.

En riktig supercar

Efter andra världskrigets slut hade alla de krigförande länderna stora startsvårigheter. Att då vara lyxbilstillverkare var sannerligen inte lätt, men Lagonda räddades nu en gång till.

Det var traktortillverkaren David Brown som 1947 köpte både Lagonda och Aston Martin, ett ganska säkert sätt att ha kul samtidigt som man blev av med en massa pengar...

1948 kom en 2,6-litersmodell och några år senare en trelitersversion. Lyxiga, starka och snabba, och faktiskt byggda i någorlunda antal – 550 respektive 430 exemplar.



Om man förlänger en Aston Martin DBS V8 från 70-talet och stökar till fronten får man en Lagonda med fyra dörrar och sju byggda ex.

1961 kom som sagt namnet Rapide tillbaka. Fram till 1964 byggdes 54 exemplar av denna intressanta landsvägskryssare med fyra dörrar, fyralitersmotor, de Dion-bakaxel och aluminiumkaross.

Den här expressmaskinen blev tillfälligtvis slutet för bilmärket Lagonda men åren 1974–76 byggdes sju exemplar av en bil som i allt väsentligt var en förlängd DBS V8 med fyra dörrar och namnet Lagonda.

1976 debuterade en helt ny Lagonda, en stor och starkt kilformad fyrdörrarsvagn med så mycket elektronik att den först byggda bilen inte ville starta vid pressvisningen!

Likväl var det en fantastisk bil, en riktig supercar, men dessvärre rundade man till karossformerna 1987. Här gör vi halt i Lagonda-historiken, bland annat för att det inte får plats fler bokstäver, men kanske mest för att Lagonda faktiskt blivit en Aston Martin-modell, som enligt de senaste planerna ska återuppstå som en suv.

Visst låter det litet besynnerligt?



Lagonda V12 från 1939. Motorn anses vara W. O. Bentleys absolut finaste konstruktion. Åren 1937–40 byggdes 189 exemplar. Lika majestätisk som snabb.



Extrem kilform för den teknikladdade Lagonda från 1976 och som byggdes i fyra serier fram till 1990. Bilarna hade Astons egen aluminium-V8 på 5,3 liter.

FILM: <https://youtu.be/QP07Jq5b88M>



Lagonda Rapide, lika långbent som sällsynt. Nästan alla 54 exemplaren hade automatlåda.



18. Lediga befattningar

Anställning	Ort	Sista ansökningsdag ↓
<u>Chapter Leader UI/UX & Attributes - Ref 289</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-01-15</u>
<u>Application Lead Software - Ref 290</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-01-15</u>
<u>Application Lead Hardware- Ref 291</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-01-15</u>
<u>Deputy Chapter Leader within Creative Design - Ref 292</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-01-19</u>
<u>Global Liaison Officer - Ref 293</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-01-24</u>
<u>Chapter Leader Software - Ref 263</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-01-30</u>
<u>Deputy Chapter Leader for SW/Control Systems Simulation - Ref 273</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-02-02</u>
<u>Deputy Chapter Leader for SW/Control Systems Test - Ref 274</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-02-02</u>
<u>Traffic Simulation Engineer - Ref 224</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-02-02</u>
<u>Software Test System Architect - Ref 225</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-02-02</u>
<u>Control System Test Engineer - Ref 226</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-02-02</u>
<u>Software Test Engineer - Ref 227</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-02-06</u>
<u>Software & Control System Simulation Engineer - Ref 228</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-02-06</u>
<u>Master Thesis - Traffic Simulation Setup Calibration (Multivariate Optimization)</u>	<u>Trollhättan</u>	<u>2020-05-31</u>

SLUT