



Prince Sprint 1900 Prototype 1963

MOTORNYTT
Föregående

måndag 20 januari
fredag 17 januari

1. Koenigseggs nya superbil: Mission 500
2. Geely planerar återförening Aston Martin och Volvo
3. Felaktiga rekommendationer kan hämma elbilsutvecklingen
4. Ingen mer gratisparkering för elbilar i Oslo
5. Fiat 500 och Panda som mildhybrider
6. Ny laddhybrid: BMW X2 xDrive25e
7. BMW ska hålla liv i bensinmotorerna i 30 år
8. Hånade bilen tillbaka – presterar riktigt bra
9. Retrovibbar för Suzuki Jimny
10. Hummer återuppstår som eldriven pickup år 2022
11. Vi kollar in nya Land Rover Defender
12. Därför skrattar alla åt Subarus nya bil
13. Berömda missar i bilhistorien: Fitta blev dyr affär för Honda
14. Toyota vill bygga en egen stad
15. "Herregud, herregud - jag kraschade nu"
16. Bilfrågan: Måste jag betala p-boten?
17. Quiz: Hur bra koll har du på Saab?
18. Klassiskt bilmärke: Goliath



1. Koenigseggs nya superbil: Mission 500

Redaktören bytbil 2020-01-13

Ska krossa Bugattis rekord - då visas den upp



Koenigsegg håller på att bygga en ny superbil som ska slå tidernas hastighetsrekord. Och den ska visas upp om bara några månader. Det skriver den ansedda sajten Supercarblog.com och avslöjar att Koenigsegg siktar på en drömgräns: **"Målet är ambitiöst, svenskarna siktar på att nå 500 km/h"**.

Kan man verkligen bygga en bil som gör 500 km/h? Ja, enligt den tämligen pålitliga sajten Supercarblog.com är det exakt vad Koenigseggs team i Ängelholm gör just nu. Men uppgifterna är ganska knapphändiga. Så här skriver sajten: "Källor har avslöjat att Koenigsegg kommer att visa upp en ny konceptbil med namnet Mission 500 på Genève Motor Show. Detaljerna kring bilen är fortfarande okända, men den kan vara en vidareutveckling av Jesko."

Enligt Supercarblog.com kan Koenigsegg ha fler överraskningar att visa upp i Genève: "Våra källor har också antytt att Koenigsegg kommer att ha en större monter med minst tre bilar som ska visas upp. Och det stämmer med tidigare uppgifter om att svenskarna tänkt presentera två bilnyheter i år."

Den 5 mars öppnar Genève Motor Show portarna, men vi kan räkna med att få veta mer innan dess om vad Christian von Koenigsegg har skapat under vintern.

Namnet Mission 500 talar ju för att svenskarna siktar på att nå 500 km/h – och i så fall ligga före antagonisten Bugatti.

I september i fjol bröt ju ett mindre hastighetskrig ut mellan Koenigsegg och Bugatti.

En Bugatti Chiron nådde 490 km/h på en tysk bana i Ehra-Lessien och slog Koenigsegg som hade det tidigare rekordet med 458 km/h.



– Bugatti har återigen visat vad vi kan. Med detta går Chiron in i nytt territorium. Aldrig tidigare har en serietillverkare nått en så hög hastighet, sade Stephan Winkelmann, VD för Bugatti.

– Vårt mål var att bli den första tillverkaren någonsin att nå det magiska 300 mph-märket. Vi har nu uppnått detta, och det gör hela teamet och mig själv otroligt stolta. Bugatti kommer nu att dra sig ur tävlingen att producera de snabbaste serieproduktionsbilarna.

Men kritikerna ifrågasatte snabbt om rekordet var giltigt. Rekordbilen var nämligen kraftigt ombyggd. Den var förlängd och hade andra stötfångare än originalet, specialdäck och stora delar av inredningen var borttagen.

Bugattis egen förklaring till att de bara körde i ena riktningen var att banan är byggd endast för att köra åt ett håll och att asfalten hade gjort att bilens hjul överhettade om de kört åt "fel" håll.

Bugatti lät också hälsa att bilen skulle ha gått i över 500 km/h i öknen där Koenigsegg slog sitt rekord.

Om några månader kan Koenigsegg få sista ordet – med en bil som verkligen kan göra 500 km/h.



2. Geely planerar återförening Aston Martin och Volvo

Jan-Erik Berggren 13 januari 2020

Den 107-åriga brittiska sportbilstillverkaren Aston Martin behöver pengar för att hänga med i den tuffa bilbranschen. Då kliver kinesiska Volvo-ägaren Geely fram och visar intresse. Därmed kan Volvo och Aston Martin återförenas efter 13 år.



En gång var de syskon i Fords lilla grupp av exklusiva bilmärken kallad Premier Automotive Group (PAG). Och nu kan Volvo Cars och Aston Martin återförenas inom Geely-koncernen. PAG var Fords försök att skapa samordningsvinster mellan Aston Martin, Volvo, Lincoln, Jaguar och Land Rover. Gruppen bildades 1998 men upplöstes 2007 då Ford bytte strategi till sin "One Ford". Aston Martin såldes till en grupp investerare, Jaguar och Land Rover såldes till indiska Tata Motors och Volvo såldes till Geely. Upplösningen av PAG pågick från 2007 till 2010.

Nu kan Volvo och Aston Martin återförenas. Enligt branschtidningen Automotive News källor arbetar Geely med en avsiktsförklaring där de köper en del av Aston Martin. Geely skulle då inte bara återförening Volvo och Aston Martin utan också föra samma de två klassiska brittiska bilmärkena Lotus och Aston Martin under samma tak. Det är också potentiella synergier mellan Lotus och Aston Martin ska kan ge ekonomisk rimlighet i affären.

LÄS OCKSÅ: [F1-miljardär vill köpa hela Aston Martin](#)

Aston Martin varnade före jul att en svag Europamarknad kommer att halvera den tänkta vinsten för 2019 och [nyligen avslöjades också att produktionen av den eldrivna modellen Rapide E lagts på is.](#)

Daimler äger redan i dag fem procent i Aston Martin [som använder Mercedes AMG-motorer och Mercedes-inredning i vissa modeller.](#) Geely är också [stor aktieägare i Daimler](#) och förra året inledde de två bilkoncernerna ett samarbete [om nya eldrivna Smart-bilar.](#)

Li Shufu har genom förvärv fått sin bilkoncern att växa stadigt. [Volvo Cars köptes av Ford 2010](#) och sedan dess har Geely samlat på sig en rad olika bilmärken samt startat ett par nya. Med Aston Martin skulle Geely få en exklusiv sportbil till sin redan breda portfölj av bilmärken.

3. Kritiken: Felaktiga rekommendationer kan hämma elbilsutvecklingen

2020-01-11 07:00

Dålig kunskap, felaktiga råd och gammal teknik. Elbilsutvecklingen i Sverige står inför utmaningar, och om inget görs riskerar det att bli kostsamt för samhället. Det menar Anna-Karin Andersen på Zaptec.



När det kommer till elbilar och elektrifieringen av fordonsparken så ligger Sverige fyra år efter vårt västliga grannland, det hävdar företaget Zaptec som specialiserat sig på laddlösningar för elbilar. Men att inte vara först innebär även att vi kan dra lärdom från Norge när det kommer till omställningen från fossildrivna till elektriskt laddade bilar. Däremot förefaller det inte alltid som att bransch och myndigheter har denna insikt.

– Vi måste dra lärdom av Norge och optimera användningen av elnäten. Vi ska inte behöva göra samma fel som de gjorde för fyra år sedan, säger Anna-Karin Andersen, vd för Zaptec.

Men en tröskel är enligt Anna-Karin Andersen att okunskapen om den senaste tekniken är hög bland många aktörer och ansvariga myndigheter.

– Många branschaktörer rekommenderar i dag statiska laddlösningar med alldeles för låg effekt. Det finns en uppenbar risk att elbilsboomen i Sverige hämmas för att man låser in sig i gårdagens lösningar. Energimyndigheten menar till exempel att det ofta är onödigt att installera ett laddsystem med 22 kW-boxar. Detta stämmer inte utan det möjliggör större dynamik i laddning och laststyrning, vilket innebär att fler bilar kan ladda på befintlig kapacitet, säger hon.

Och vad är då problemet? Jo, enligt Zaptec-chefen så riskerar rekommendationen att man hamnar i en återvändsgränd.

– Det vi ser är att i dag så beställs och installeras det ointelligenta laddlösningar. De är inte uppkopplade, kan inte last- eller fasbalansera och är ofta på för låg effekt. Det innebär i förlängningen, när man ska skala upp för att möta laddbehovet, att det krävs stora uppgraderingar i elsystemet.

”Fått riva bort gamla systemet”

Anna-Karin Andersen säger att de på norska marknaden har mött flera fall av ogenomtänkt och ointelligent laddinstallation.

– Det vi har sett är större fastigheter som har gått in och satt in en mindre kraftfull, icke uppkopplad lösning. Men när det ska uppgraderas efter två år har man fått gå in och riva bort hela det gamla systemet och göra om allt på nytt.

Därför vill företaget se att rekommendationerna ändras.

– Vi anser att rekommendationen för större fastighetsägare och bostadsrättsföreningar bör vara kraftfullare lösningar som kan anpassa effekten mellan 1,4 till 22 kW och fasbalansera. Det möjliggör större dynamik i laddning- och laststyrning samt optimerar elanvändningen. Resultatet är att fler bilar kan ladda på befintlig elkapacitet i fastigheten och elnätet. Detta är särskilt intressant för flerbostadshus och större fastigheter eftersom de ofta har ett så kallat effektabonnemang hos sitt nätbolag. Jag tycker det snarare borde vara ett krav på fastighetsägarna så att vi inte hamnar i en inlåsningsituation som gör att vi i förtid måste uppgradera el-nätet, säger Anna-Karin Andersen.

Men Energimyndigheten håller inte med om kritiken. Andreas Lewald, expert på myndigheten, säger att han inte känner igen beskrivningen av deras rekommendationer.

– Jag menar att Energimyndigheten och Energi och klimatrådgivningen försöker uppmuntra till den här typen av flexibla laddlösningar. Vi har även varit med och gett utvecklingsstöd för lösningar med lastbalansering mellan faser. Så jag menar att de rekommendationer vi går ut med är för en flexibel lösning, med laststyrning men det betyder samtidigt inte att man behöver erbjuda 22kW till alla kunder. Även det kan vara flexibelt utifrån situationen., säger han

– Det vi rekommenderar är att man ska tänka efter och utgå från vad man behöver i relation till vad det kostar. Jag tror inte heller att vi använder oss av begreppen statisk/dynamisk laddning i den här kontexten.

”Handlar inte om ett smart system”

En annan aspekt av frågan är vad egentligen en smart laddbox är. Daniel Kulin, sakkunnig inom emobiltet på branschorganisationen Powercircle, tycker att man ska vara försiktig med att kalla en lösning för intelligent.

– Smart laddning är lite omoget formulerat. Vilken styrsignal ska man använda, vilken parameter ska man optimera mot? Vi är en intresseaktör för digitalisering av elsystem så vi tycker självklart att man ska sikta mot att ha en hög teknisk förmåga, men för konsumenten så måste rekommendationen utgå från behovet.

Ett bevis på att intelligenta system inte är samma sak som äkta dynamiska system är enligt Daniel Kulin de som styr mot pris.

– Det finns leverantörer som säger att de styr mot elpriset, att bilen bara ska ladda när priset är lågt. Men det handlar inte om ett smart system, Gotland och Stockholm är samma elprisområde men lasten i elnäten kan jag garantera är helt olika.

Vidare säger Daniel Kulin att problemet inte handlar om hur smart box det sitter på väggen utan det är det som kommer efter åt båda håll.

– Elnätet är så fruktansvärt dumt, så de flesta system man bygger är redan överkompetenta. Det är enkelt att installera en effektvakt, och via den skicka ut hur effektuttaget ska vara men det är ju inte ett smart system. Och att ligga och maxa sin huvudsäkring är inte heller något att rekommendera. Först när bilarna kan berätta sin laddningsgrad och vi tar med parametrar som pris i förhållande till betalningsvilja då kan vi börja prata om ett smart system. Men det här är ligger ett par år framåt i tiden, säger Daniel Kulin.

FELIX BJÖRKLUND

4. Ingen mer gratisparkering för elbilar i Oslo

2020-01-13 07:17 TT

Nu är det snart slut med gratis parkeringsplatser för elbilar i Oslo.



Hittills har elbilsägare inte behövt betala för att parkera sina fordon på kommunala parkeringsplatser i den norska huvudstaden, men från den 1 mars måste även de öppna plånboken.

Men de får fortsatt kraftig rabatt, årsavgiften för en elbil kommer att hamna på 720 norska kronor – 20 procent av den nya ordinarie avgiften på 3 600 kronor.

Elbilsägare som besöker Oslo får också rabatt och betalar även de bara en femtedel av den ordinarie avgiften när de parkerar.

En parkeringsplats är värd mycket pengar och det är helt rimligt att man ska betala för att parkera sin bil på kommunal mark. Våldigt många i Oslo betalar långt mer än (nuvarande) 3 000 kronor för att parkera i sina garage. Varför skulle det vara så bra att deras grannar får parkera helt gratis på gatan, säger miljöpartisten och miljökommunalrådet Arild Hermstad till Aftenposten.

RELATERADE ARTIKLAR

[Teslas Model 3 fortsatt nummer ett i Norge](#)

[Elbilarnas segertåg fortsätter i Norge](#)

[Lång räckvidd på el är avgörande för laddhybridens klimatnytta](#)

5. Fiat 500 och Panda som mildhybrider

13 januari 2020

Fiat elektrifierar sina småbilar 500 och Panda, de första från Fiat/Chrysler-koncernen att bli mildhybrider.



Det blir de två långkörarna 500 och Panda som premierar elektrifiering hos det italienska märket. De båda småbilarna delar plattform och drivlinor men den gamla 69 hästars 1,2-litersmotorn har nu bytts ut mot en trecylindrig enlitersmaskin. Den har en effekt på 70 hästkrafter och 92 newtonmeter, den kompletteras av en BSG-generator och ett litiumjon-batteri. Exakt storlek på batteriet specificeras dock inte.

Tack vare bromskraftåtervinning, generatoren och batteriet förbättras effektiviteten hos start/stopp-tekniken. Något som Enligt Fiat ska spara i genomsnitt upp till 20 procent och ibland upp till 30 procent bränsle. Drivlinan har även ett frihjulslignande läge där motorn kan stängas av i hastigheter under 30 km/h om den sexväxlade manuella lådan sätts i neutral. När det är möjligt dyker en indikation i instrumenteringen upp.

Utöver drivlinan kännetecknas mildhybriderna av en särskild interiörklädsel tillverkad av återvunnen plast. Samt beteckningen Hybrid på bagageluckan vilket är att dra i lite för höga växlar då det endast rör sig om en mildhybrid. Fiat själva beskriver den nya logotypen på det något högtravande sättet; "Hybridversionerna kommer kännas igen av "Hybrid" -märket placerat baktill på bilen men även via en "H" -logotype, som symboliseras av två dagdroppar och är placerad på mittkonsolen.

Dagdropparna symboliserar gryningsljuset och en ny era för Fiat. För ytterligare fokus på natur och innovation introduceras en ny exteriör färg – "Dewdrop Green".

De båda bilarna säljs nu med leveransstart under det första kvartalet i år.

Robin Törnros



6. Ny laddhybrid: BMW X2 xDrive25e

Publicerad 2020-01-10 09:26

Nu blir äntligen BMW X2 laddhybrid. Drivlinan är samma som för X1 xDrive25e.



I höstas ansiktslyftes BMW-suven X1 och kom samtidigt som laddhybrid. Nu blir också den sportigare modellen X2 elektrifierad med samma drivlina.

BMW X2 xDrive25e har ett batteripack på 10 kWh (8,8 kWh netto) som ger möjligheten till ren eldrift i upp till 50 km enligt WLTP. Elförbrukningen anges till 15 kWh per 100 km.

Under motorhuvudet sitter en 1,5-liters bensinmotor som driver framhjulen. Motorn ger 125 hästkrafter och ett vridmoment på 220 newtonmeter. På bakaxeln sitter en elmotor som ger 95 hästkrafter och ett vridmoment på 165 newtonmeter, vilket ger fyrhjulsdraft.

Automatlådan har sex växlar. 0-100 km/h ska gå på 6,9 sekunder och toppfarten är till 195 km/h.

Tyvärr stjäls batteriet utrymme i bagageutrymmet. Istället för 505 kiter ryms bara 450 liter. Maximal dragvikt är 750 kilo.

BMW har i dagsläget inga uppgifter om pris och lanseringsdatum.

[BMW X2 är en sportig lillebror till X3 – bilder och fakta](#)

[BMW X2 M35i är här med 306 hk – starkaste turbofyran någonsin](#)

[Prov: BMW X2 xDrive skryter inte bara med nytt utseende](#)

Magnus Fröderberg



Laddhybriderna BMW X2 xDrive25e och X1 xDrive25e.

7. BMW ska hålla liv i bensinmotorerna i 30 år

Publicerad 2020-01-13 8:49

Text Erik Söderholm

Trots hot om förbud och höga utvecklingskostnader – BMW:s utvecklingschef tror på förbränningsmotorn.



Som en av de första stora biltillverkarna satsade BMW miljardbelopp på att lansera lilla elbilen i3, tillsammans med sporthybriden i8, för några år sedan.

Men enligt BMW:s utvecklingschef Klaus Fröhlich kommer det inte innebära att bensin- och dieselmotorerna försvinner under de närmaste åren.

– **Våra fyr- och sexcylindriga dieselmotorer** kommer vara kvar åtminstone 20 år till, och våra bensinmotorer i minst 30 år, säger Klaus Fröhlich i en intervju med [Automotive News](#).

I flera europeiska städer diskuteras just nu olika typer av förbud mot äldre bensin- och dieselmotorer, och flera länder diskuterar även förbud mot att sälja nya förbränningsbilar efter ett visst årtal. Men trots det är BMW:s utvecklingschef alltså övertygad om att förbränningsbilarna har en ljus framtid.

Anledningen är enligt Klaus Fröhlich att han tror elbilarna kommer fortsätta vara dyrare att köpa än bilar med förbränningsmotorer även i framtiden, eftersom han tror priserna för råvarorna som behövs för batteriproduktionen kommer bli dyrare när efterfrågan ökar. Han säger också att stora marknader som Ryssland, Afrika och Mellanöstern fortfarande har dåligt utbyggda laddnätverk för elbilar.

När det gäller bränslecellsbilar är Klaus Fröhlich däremot mer optimistisk. Om fem år tror han bränslecellsbilarna kommer vara lika dyra att köpa som batterielbilar.

SVENSKA DAGBLADET

8. Hånade bilen tillbaka – presterar riktigt bra

Publicerad 2020-01-12

Crossovern Nissan Juke har växt både på längden och bredden. Bagageutrymmet är större än i den tidigare generationen och de dolda handtagen på bakhöjarna är riktigt snygga.



Älskad och hatad. Den lilla crossovercoupén som väcker känslor kommer i en helt ny skepnad lagom till 2020-talet. Nya Nissan Juke har begåvats med riktigt bra uppkopplingsmöjligheter och är mycket rymligare än tidigare.



Komforten bakom ratten är bra och körkänslan god.



Bagageutrymmet har utökats och rymmer 422 liter.

Barcelona. När den första Nissan Juke såg dagens ljus för tio år sedan fick den ett blandat mottagande. Eller som Nissans europeiska marknadschef Remy le Gall uttrycker det: "den var antingen hatad eller älskad". Självt minns jag kollegor som rynkade på näsan och raskt döpte om den till "Puke" (spya) eller "Joke" (skämt). Det var onödigt hårda ord. Och jag förstår inte riktigt varför den här bilmodellen väcker så starka känslor – år 2010 var den helt enkelt en frisk fläkt jämfört med andra betydligt tråkigare designade bilmodeller i storleken.

Nu har det gått ett årtionde och nya Juke sticker inte ut lika mycket längre – det populära bilsegmentet crossover är numera fullproppat med modeller som har inspirerats av och följt Nissans radikala designlinje. Visst är designen fortfarande det som tycks tilltala bilköparna mest – åtminstone enligt Nissans egna kundundersökningar – men den är framför allt betydligt rymligare och har blivit begåvad med en osedvanligt pigg liten trecylindrig bränslesnål motor.





*Sexväxlad manuell låda
eller en sjustegrad automat.*

Juke har växt på längden och bredden, vilket bland annat innebär att knäutrymmet därbak växt med nästan sex centimeter och bagageutrymmet utökats med 20 procent – nu rymmer det packning på 422 liter. Det är riktigt bra för en trots allt rätt liten bil.

Under provkörningen på de kurviga vägarna i de spanska bergen förvånas jag över att den lilla enlitersmotorn lyckas prestera som om den hade en extra – hemlig – cylinder. Den drar villigt under omkörningar och motorn låter riktigt vuxen med sitt dova morrande. Så är motorn förstås turboladdad och bilen väger inte speciellt mycket – bara 1 182 kilo. Att ta sig från 0 till 100 går på strax över 10 sekunder. Vill man spara på bränsle så lägger man in körläget Eco – annars är det Standard eller Sport som gäller.



Lagom stor skärm och rejäla vred för ventilation.



Nissan Juke är har blivit rymligare och har en pigg trecylindrig motor. 16- eller 19-tumshjul är det som gäller beroende på tillval och utrustningsnivå.

Komfort och körkänsla går inte att klaga på. Man sitter högt och har bra sikt – och eftersom bilen är hög är det lätt att kliva in och ut. Även i baksätet trivs SvD:s testförare – men det ska sägas att mina längre manliga kollegor klagat på att det känns trångt och mörkt därbak. Design-detaljerna i interiören är eleganta och både åttatumsskärmen och Bose-högtalarna i nackstöden får klart godkänt.

Det går att välja mellan en sexväxlad manuell låda – vilket är det klart roligaste alternativet för den som gillar körkänsla – eller som tillval en sjustegad dubbelkopplad automatlåda som även erbjuder paddlar bakom ratten. Utvändigt finns det också fina detaljer – jag gillar att både de dolda handtagen till bakdörrarna och de runda strålkastarna med vibbar av 2010 finns kvar.

Bränsleförbrukningen håller sig runt utlovade 0,6 liter milen och även om koldioxidutsläppet på 135 gram per kilometer absolut inte ger några bonuspengar så är det i alla fall på en relativt låg nivå. Malusskatten kommer att ligga på cirka 3600 kronor per år.

Under presskonferensen i Barcelona ägnas mycket tid åt infotainmentsystemet – som enligt Nissan är det mest avancerade som suttit i en bil från den japanske biltillverkaren. Förutom designen så är just en bra uppkoppling bland det viktigaste för en Juke-ägare, poängterar Nissans franske presschef. Och visst är bilen rejält uppkopplad. Det finns bland annat en app till smarttelefonen där man kan kolla till exempel var bilen står parkerad på köpcentrumets gigantiska parkering eller hur mycket soppa det finns kvar i tanken. Kartor från Tomtom ingår och uppdateras automatiskt.

Det går också att använda röststyrning för att kommunicera med bilen, vilket är avancerat för en bilmodell i den här prisklassen. Infotainmentsystemet Nissan Connect gör det möjligt spegla favoritappar från sin smarttelefon i åttatumsskärmen – både Apple Carplay och Android Auto.

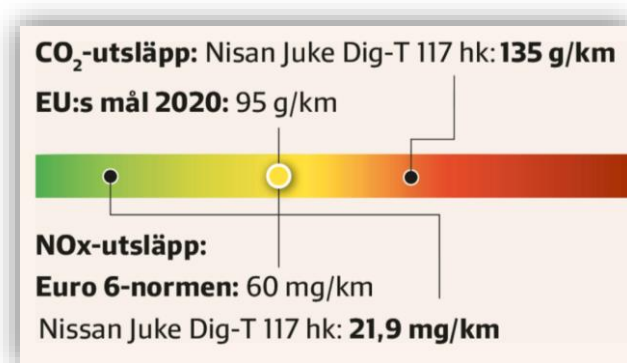
I de högre utrustningsnivåerna finns Nissan Propilot-system, som bäddar för viss självkörning även om man fortfarande måste hålla händerna på ratten. Med Propilot hålls bilen autonomt kvar i körfältet och håller ett säkerhetsavstånd till framförvarande fordon – det fungerade bra när vi testade under provkörningen.

Säkerhetsmässigt har den fått full pott i ett färskt Euro NCAP-test, med fem stjärnor. Viktiga säkerhetsdetaljer som autobroms med fotgängar- och cyklistavkänning och filbytesvarnare finns med i instegsmodellen, dock är dödavinkelvarnaren ett tillval.

Nissans svenska presschef tror att de utrustningsnivåer som kommer att säljas mest i Sverige blir Acenta med automatlåda och komfortpaket – betingar 227 900 kronor i pris – och N-Connecta som även den är med automatlåda samt Propilot, för 231 000 kronor. Lanseringen i Sverige sker den här helgen.

Specifikationer | Nissan Juke Dig-T 117 hk

Grundpris:	175 900 kr.
Förbrukning:	6,0 lit/100 km (WLTP).
Koldioxidutsläpp:	135 g/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	21,9 mg/km.
Motor:	3-cylindrar, 1 lit bensin.
Kraftöverföring:	7-stegad automat eller 6-vx manuell, framhjulsdraft.
Skatt:	3 640 kr/år
Max effekt:	117 hk vid 5 250 v/min.
Max vridmoment:	180 Nm vid 1 750–4 000 v/min.
Tjänstevikt:	1 182 kg.
Längd/bredd/höjd (i centimeter):	421/198/159.
Bagage:	422–1 305 lit.
0–100 km/h:	10,4 sek.
Toppfart:	180 km/h.
Max släpvagnsvikt:	1 250 kg.



Motor/växellåda

Betyg: 5 av 6

Pigg trots liten trecylindrig motor. Skön körkänsla. Både den manuella och automatlådan fungerar bra och smidigt.

Ekonomi

Betyg: 5 av 6

Bra pris för instegsmodellen men tveksamt att välja den eftersom de högre utrustningsnivåerna ger så mycket mer av både säkerhets- och förarassistanssystem. Bränslesnål motor minskar risken för huvudvärk vid bensintappen.

Miljö

Betyg: 4 av 6

Utsläppet av koldioxid är betydligt lägre med den nya motorn men fortfarande långt över vad bonusbilarna släpper ut. Dock en relativt låg nivå med 135 gram per kilometer.

Köregenskaper

Betyg: 5 av 6

Bra vägfänsla och villigt drag i motorn, klart godkänd. Lättstyrd och lättväxlad. Något stötig fjädring.

Säkerhet

Betyg: 6 av 6

Fem färnska stjärnor i Euro NCAP där Nissan Juke bland annat får beröm för skyddet vid sammanstötningar med fotgängare och cyklister.

Helhet

Betyg: 5 av 6

Juke känns komfortabel och rymlig för denna 167 centimeter långa biltestare. Manliga kollegor klagade dock på att det känns lite mörkt och trångt i baksätet. Goda uppkopplingsmöjligheter och god säkerhet i de högre utrustningsnivåerna. Minus är att vissa säkerhetssystem ligger som tillval och att sikten bakåt inte är så bra som den borde vara.

Två rivaler



Renault Captur Tce 155 EDC

239 900 kronor

155 hästkrafter

CO2-utsläpp: 124 g/km.



Toyota C-HR 1,8 Hybrid

258 000 kronor

122 hästkrafter

CO2-utsläpp: 110 g/km.

Ia Wadendal

HÖGSTA VÄXELN

9. Retrovibbar för Suzuki Jimny

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg 7 januari, 2020

Två nya designkoncept från DAMD



Det är ingen hemlighet att vi på Högsta Växeln gillar Suzuki Jimny – den vann till och med vår utmärkelse Årets SUV 2019. Och vi är långt ifrån ensamma om att uppskatta bilens underhållande karaktär och gammalmodiga charm. Hyllningsropen har kommit från världen över, och många har liknat den lilla SUV:en till en budgetversion av större, dyrare bilar i samma snitt. Strax efter lanseringen kom därför styling-paket designade att efterlikna Mercedes-Benz G-Wagen och Land Rover Defender. Upphovsmakarna till dessa, som går under det härligt japanska namnet Dream Automotive Design and Development (förkortat DAMD), har nu lanserat två ytterligare versioner av Jimny – den här gången med retroprägel.





Den ena är inspirerad av 60-talets Ford Bronco är och med sin ljusblå lack, blekorangea emblem och vita accenter en symfoni i pastell. För att underlätta lastning av surfbrädor och liknande Bronco-aktiga attiraljer har den också begåvats med en stege på bakluckan. Namnet är Dronco – vilket lär roa Fords advokater.

Vill man istället hålla sig inom ramen för bilens egen stamtavla med sitt retrotänk finns även modellen The Roots, som är tänkt att efterlikna ursprungliga Jimny LJ10 från det tidiga 70-talet. Lacken är tidsstereotypiskt gul, plåtfälgarna är svarta och interiört ser man ut att ha kostat på ett härligt rutmönstrat tyg på stolarna.

Båda modellerna ser onekligen aptitliga ut, och är som gjorda för en roll i en smörig, amerikansk tonårsfilm med inslag av kaliforniskt strandliv. Synd bara för jänkarna att Jimny inte säljs i Nordamerika.





10. Uppgifter: Hummer återuppstår som eldriven pickup år 2022

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-01-12, 17:04, uppdaterad 2020-01-12, 18:29

Själva symbolen för bensinslukande överdrift kan vara på väg tillbaka i form av en eldriven pickup. Enligt uppgift ska den ingå i GMC:s modellutbud och börja säljas år 2022.



Rykten och spekulationer om en reinkarnation av Hummervarumärket har [cirkulerat en tid](#). Den är fortfarande inte bekräftad från officiellt håll, men nya detaljer om den kommande modellen har nu dykt upp i [tidningen Wall Street Journal](#).

Enligt tidningen, som citerar "människor som är insatta i ämnet", har GM planer på att sända en reklamfilm för bilen under det stora sportevenemanget Super Bowl i februari. De ska även ha anställt basketstjärnan LeBron James för att marknadsföra den.

Wall Street Journal skriver vidare att den nya Hummern ska börja säljas i början av 2022, "i små volymer som en robust, Jeep-liknande pickup för terrängentusiaster". Däremot kommer Hummer inte längre vara ett separat märke – den kommer i stället ingå i GMC:s modellprogram.

Manövern att återuppliva Hummer som ett eldrivet framtidsvarumärke ligger bra till i tiden – det verkar finnas ett enormt intresse för eldrivna, terränggående och exklusiva machofordon just nu. När Tesla [lanserade sin Cybertruck](#) var det många som chockades av dess grovhuggna design – men i slutet av november 2019 rapporterade Tesla att 250.000 personer hade förhandsbeställt ett exemplar.

Även startupföretaget Rivian väcker stort intresse med sin modell i liknande stil, som de säger ska börja säljas senare i år. Även Ford jobbar på att ta fram [en eldriven version](#) av F-150 – en modell som varit USA:s mest sålda bil i nästan 40 år.

GM är dock inte först med en eldriven Hummer – här ligger det Österrikiska företaget Kreisel Electric före. De har sedan flera år tillbaka byggt om Hummer H1 till eldrift, påhejade av Arnold Schwarzenegger. Den före detta guvenören och Terminator-skådespelaren har länge varit både Hummerfantast och en stark röst i debatten kring klimatförändringar.



11. Vi kollar in nya Land Rover Defender

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-01-10, 15:47, uppdaterad 2020-01-11, 11:40

Vi har klättrat in i nya Land Rover Defender som visades upp för pressen i Stockholm. Bilen bjuder på många spännande lösningar och nästa år kommer den som laddhybrid.



Att ersätta en av världens mest ikoniska bilar, klassiska Land Rover Defender, är en vanskelig uppgift. Hur man än gör blir någon missnöjd. Antingen satsar man på retro och försöker göra den nya bilen lik den gamla. Eller så försöker man göra en modern nytolkning. Land Rovers designavdelning bestämde sig för det senare.

"Defender har gått från att vara 100 procent analog till att vara 100 procent digital", förklarar Jakob Månsson, productchef på Jaguar Land Rover Sweden.

Kanske blir de mest inbitna Defender-entusiasterna besvikna, men Jaguar Land Rover Sweden tror att bilen kommer att attrahera många Discovery-förare som inte gillar formen på den senaste Discovery-generationen. De räknar också med en del nya kunder som gillar looken.

Land Rover Defender har ett luftmotstånd på 0.38 CW. Det är samma som Volvo XC90 trots ett mer boxigt utseende.

Naturligtvis har nya Defender rejäla terrängegenskaper, allt annat vore skamligt. Bilen klarar att ta sig upp för backar med 45 graders lutning (exempelvis Väggen i Sälen). Vadningsdjupet kan höjas tack vare luftfjädring. Elektronik i bilen är skyddad mot väta (IP68).

Bilen är tio gånger styvare än föregångaren och klarar av att dra 3,5 ton. Nya Defender säljs med två olika axelavstånd 90 eller 110 tum. Den senare har luftfjädring som standard.

2020 års modeller säljs nästan maxutrustade som "First edition", men den svenska tilldelningen är redan såld. 2021 kommer en laddhybrid och Jaguar Land Rover Sweden tror att den kommer att sälja överlägset bäst, främst för att skatten är hög på de vanliga modellerna. In-stegsmodellen kostar ungefär 16-17 tusen kronor i fordonsskatt per år.



Priserna för 2021 års Defender börjar på 616.900 kronor för grundmodellen med plåtfälgar och tygklädsel. Det finns fyra utrustningsnivåer och toppmodellen X kostar 1.113.900 kronor.

Defender säljs med fyra olika tillbehörspaket, det mest omfattande innehåller snorkel för att kunna vada genom djupt vatten. Det finns även en hel del tillbehör från tredjepartstillverkare. Det går till exempel att köpa låsbara lådor för att förvara jaktgevär i.



*Packlådor på sidorna för de prylar man snabbt behöver ha tillgång till.
Men hur påverkar de luftmotståndet?*



Precis som på den gamla klassiska Defendern kan man få en snorkel för att kunna vada genom djupt vatten. Snorkeln är mer diskret än förr.



Steg på sidan så att man kan klättra upp på taket. Det finns ett tält anpassat för taket. Maxlasten på taket är 300 kilo, 168 kilo under färd.



Stegen går att fälla ihop.



Plåtar med glidskydd på framskärmarna, men de är mest för prydnad.



*Den stora dörren med reservhjulet kan elmanövreras.
Dörren öppnar på fel håll för oss med högertrafik.*



Plåtar med antiglidräfflor i bagageutrymmet.



Synliga skruvskallar ska ge tuff framtoning.



*Intrumenteringen är inte retro utan fullt modern.
Det går att välja ett mitsäte fram istället för mittkonsol.*



Gott om plats i baksätet.



Upplysta uttag gör det lättare att hitta rätt med alla sladdar. Med ett nano-sim-kort får man en wifi-hotspot i bilen. I motorutrymmet finns ytterligare ett sim-kort som gör att bilen alltid är uppkopplad. Bilen kan själv ladda ner uppdateringar av mjukvaran.



Fontkameran kan "se igenom huven" så att man inte kör på några stenar.



Det går att beställa en vinsch till fronten, men en vinsch gör egentligen större nytta baktill om man ska dra upp sig själv ur diket eller dra upp vilt på ett släp. Land Rover i Sverige undersöker möjligheten att ordna vinsch baktill.



Nya Defender har mjukare former än den klassiska Defendern, men är ändå mer boxig än de flesta bilar på marknaden.



En haffena på taket innehåller backkameran. Eller rättare sagt bakkameran, för den kan alltid vara igång och ersätta bakspeglarna om man lastar upp till taket. Den digitala bilden visas i bakspeglarna.



Det finns uttag för elektronik på många ställen, förutom i mittkonsolen så finns de även i ryggen på sätena.



Land Rover-klubben visade upp två riktiga klassiker. En Defender 90 från 1999 och en Series III från 1974 med 69 hästar.



[Bygg din egen Lego Technic Land Rover Defender – har 2.573 delar – svenskt pris](#)



[Skulle utveckla elbilar – använder BMW:s V8](#)



12. Därför skrattar alla åt Subarus nya bil

Redaktören bytbil

2020-01-10

Den grova namn-missen: FUCKS



FILM: <https://youtu.be/ToKLaxX4wvk>

Hmm...Subarus ansvariga tänkte inte på det. Alltså att nya bilens förkortning skulle orsaka många skratt och i vissa fall även rodnande kinder. Får vi presentera Forester Ultimate Customised Kit Special, eller helt enkelt Subaru FUCKS.

Det finns 14 000 anställda på Subaru – men det verkar som att ingen hade bra koll på engelska språket när de i går lanserade sin nya bil på Singapore Auto Show. På en stor och pampig utställningsyta ställde man stolt upp sin nya Forester till beskådan. På golvet syns nya modellens namn prydligt och i stora bokstäver:

Forester Ultimate Customised Kit Special.

Först förstod inte Subarus personal varför så många fnittrande och pekande besökare stannade kvar så länge för att fotografera, men efter ett tag fick någon avslöja pinsamheten för Subaru-teamet. Namnet skapar förkortningen **FUCKS** – och det är ett ord man helst ska undvika i engelska språket. I alla fall när det gäller bilar.



Nu har halva västvärlden – i synnerhet den engelsktalande – skickat ut nyheten om bilen på sociala medier och både amerikanska och brittiska bilsajter har förstås gjort sig lustiga på japanernas bekostnad.

Nyhetsajten Carscoops.com rapporterar om bilen, och lägger in små underfundiga syftningar på namnet:

”Om du hoppas att FUCKS har en säng istället för baksäte så blir du besviken”. Ungefär så där håller det på – och frågan är väl om Subaru kommer att byta namn på bilen om den ska säljas i USA och Storbritannien.

Faktum är att Subaru fått frågan, men ännu inte kommit med ett officiellt svar. ”Subaru doesn’t seem to give a FUCKS”, konstaterar Carscoops.

Hur som helst: Subaru FUCKS är en sportig, fyrhjuldriven crossover med en 2.0-litersmotor som ger 154 hk. Och framför allt: bilen har ju ett namn som alla kommer ihåg!





13. Berömda missar i bilhistorien: Fitta blev dyr affär för Honda

Publicerad 2017-08-13 11:00, uppdaterad 2018-01-09 09:31

Tittar vi tillbaka i bilhistorien finns det många dråpliga historier om hur fel det kan bli, även hos stora företag som borde ha koll.



Den här gången berättar vi om Honda Fitta, bilmodellen som 2001 hastigt fick byta namn när den nordiska betydelsen av ordet blev känd. Även i Spanien och Italien fanns det "snuskiga ord" som låg nära Fitta i uttal.

Tabben med namnet på den lilla stadsbilen blev en dyr affär för Honda. Broschyrer och reklamkampanjer var redan gjorda innan japanerna insåg att den inte kunde heta Fitta. När fadäsen skedde skrev Dagens Nyheter att "affären Fitta" kostade Honda åtskilliga miljoner euro. Man citerar en japansk biltidning med insyn hos Honda.

Alla reklambroschyrer och affischer var tryckta, de första reklamfilmerna med Fitta-modeller var redan gjorda innan de ansvariga insåg att namnet inte var speciellt lyckligt.

Redan sommaren innan lanseringen delades pressmaterial ut till japanska journalister med slogans typ "Honda Fitta är liten på utsidan men stor när du väl kommit in"... eller "Honda Fitta är ett dagligt nöje".

Till stor förvåning hos den japanska allmänheten ändrade plötsligt Honda namnet på bilen till Fit. Någon officiell förklaring för namnbytet gav man inte i Japan.

Däremot bestämde man sig för att helt och hållet byta namn i Europa. Så här fick det bli Honda Jazz. På vissa marknader finns redan en motorcykel med namnet Honda Jazz, där har man behållit Fit som modellnamn.



Michael Åhman

14. Toyota vill bygga en egen stad

Publicerad 9 januari

Under CES-mässan avslöjade Toyota att man vill skapa en hel stad dedikerad till att testa nya produkter så som självkörande bilar och olika typer av robotar. Totalt ska staden täcka en yta på 700 000 kvadratmeter.



På CES-mässan i Las Vegas presenterar många företag sina ambitiösa planer inför framtiden. Men ingen kommer nog kunna bräcka Toyota som berättade att de vill skapa en hel stad där deras uppfinningar ska kunna prövas. Där ska Toyota få chansen att testa bland annat autonoma bilar och andra smarta produkter.



Staden som ska heta Woven City kommer att byggas i ett område nära berget Mount Fuji och kommer täcka en yta på 700 000 kvadratmeter. Det är tänkt att Toyota-anställda och deras familjer ska bo i staden och totalt ska den rymma cirka 2 000 invånare.



Bygget av Woven City kommer att starta i slutet av 2021.

FILM: <https://youtu.be/ng3X39lenvg>

Läs mer om:

[Nytt år, nya mil!](#)

[Avsnitt 156: Vi presenterar långteststallet 2020 och tar ett titt i spåkulan på vad det här årets stora snackisar kommer att bli.](#)

[Provkörning: Toyota Hilux \(2019\)](#)

[Den åttonde generationen av Toyotas pickup Hilux har massor av utrustning och ett ohotat rykte om hög kvalitet. 11](#)

[Provkörning: Toyota Supra \(2019\)](#)

[Sällan har en bil vi provkört vänt så många huvuden som nya Supra. Och aldrig har det väl stått BMW på fler ställen på en Toyota. 21](#)

[Bilfrågan: Varför drar min Toyota mer än deklarationen utlovar?](#)

["Jag känner mig lurad. Varför drar den mer än 3,8 liter per 100 km?" Vi Bilägare svarar. 75](#)

[Provkörning: Toyota C-HR \(2019\)](#)

[Exklusivt för våra digitala premium-läsare: Provkörningen av Toyota C-HR – innan den hamnat i tidningen! 5](#)

[Toyota Corolla utsedd till bästa familjebil 2019](#)

Carl Hempel



15. "Herregud, herregud - jag kraschade nu"

Redaktören bytbil 2020-01-12

Filmen som visar varför man inte ska släppa kontrollen helt



FILM: <https://youtu.be/4L8TASIONcY>

Regn, en hastighet på 120 km/h och bilen på autopilot. Det slutar med vattenplaning och en krasch. Föraren filmade själv olyckan, men kunde oskadd kliva ur bilen. – Herregud, herregud...jag har just kraschat, säger han i filmen.

En hel del Teslaförare har de senaste åren bestämt sig för att lita på bilens autopilot. Men bilens avancerade teknik är än så länge inte skapad för att man kan luta sig tillbaka i förarsätet och låta bilen ta full kontroll under körningen.

Det blev en amerikansk ägare av en Model 3 varse häromdagen, när han körde en regnig kväll. Varför han valde att filma turen förtäljer inte historien, men klippet är nu en varning till andra förare att själva ha kontroll över sin bil. – Herregud, herregud, herregud...jag har just kraschat, säger han i filmen när bilen hamnat utanför vägbanan.

Vattenplaning kan uppstå redan vid måttliga vattenmängder på körbanan om farten är hög, och orsakas av att vattnet som hjulen passerar inte hinner pressas undan så att de får kontakt med vägbanan innan de har passerat. Risken för vattenplaning ökar förstas med mängden vatten på körbanan och med farten samt med dåligt mönsterdjup i däcken. I det här fallet var 120 km/h en alldeles för hög hastighet på det blöta underlaget.

Föraren konstaterar några timmar efter kraschen: "Jag älskar Tesla – men visst, min bil kraschade i autopilot-läge. Jag mår okej och bilen är inne på reparation.

Tesla försöker vara så tydliga man bara kan på sin hemsida med följande formulering:

”De avancerade säkerhets- och komfortfunktionerna i Autopilot är utformade för att hjälpa dig med de mer ansträngande delarna av körningen. Autopiloten introducerar nya funktioner och förbättrar existerande funktionalitet för att göra din Tesla säkrare och mer kapabel över tid.

Autopilot låter din bil styra, accelerera och bromsa automatiskt inom sitt körfält.

De befintliga Autopilotfunktionerna kräver aktiv övervakning från förarens sida och gör INTE bilen autonom.”

En självkörande bil är kapabel att avkänna dess omgivning och navigera utan mänsklig inmatning.

I oktober 2015 släppte Tesla en ”over the air”-uppdatering till sina modell S-bilar som tillåter ”nivå två autopilot” (Level 2, fem är högst).

Självkörande bilar är utrustade med ”snäv AI”, det vill säga artificiell intelligens som inte uppvisar människolik intelligens inom alla områden.

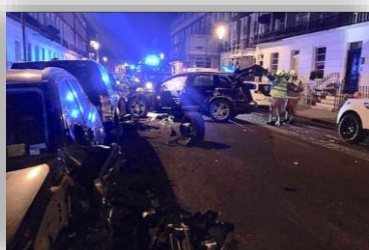
Relaterade artiklar



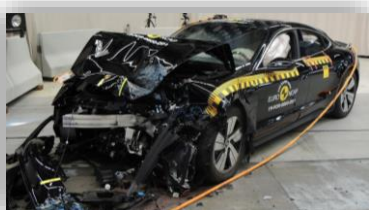
[Dramat i bilder: Här exploderar Teslan efter krocken](#)



[Tesla på autopilot kraschade med polisbil](#)



[Här kraschar han in i lyxbilar värda 10 miljoner](#)



[Så klarar nya el-Porschen kraschtestet](#)

16. Bilfrågan: Måste jag betala p-boten?

Publicerad 2020-01-13 7:33 text Redaktionen

"Nyligen fick jag påminnelse om några avgifter från 2018 och 2019. Vad händer om jag inte betalar?" Vi Bilägare svarar.



Fråga:

Jag är svensk medborgare men liksom många svenskar folkbokförd i Spanien sedan flera år. Varje år bilar vi till Sverige och tillbringar två, tre månader i Göteborg och Stockholm hos barn och barnbarn. Då och då har jag slarvat med avgiften vid parkering. Om jag fått en bot tillsänd mig i Spanien och jag inte betalat har det aldrig kommit någon påminnelse. Men nyligen fick jag påminnelse om några avgifter från 2018 och 2019. Beror det på någon ny lag? Vad händer om jag inte betalar? Jag kommer i vart fall att vara mer noggrann i fortsättningen vid mina besök i Sverige.

Leif Johansson, Torrevieja

Svar:

Samarbetet inom EU omfattar vanligtvis inte parkeringsavgifter. Det har vid något enstaka tillfälle hänt att Kronofogdemyndigheten i Sverige fått en begäran om indrivning utomlands av en p-bot. Den var då utfärdad av en polismyndighet. Från Sverige drivs inte ärenden som gäller parkeringsavgifter för personer skrivna utomlands vidare. Möjligen kan en utredning göras om det finns tillgångar i Sverige som kan leda till indrivning. Parkeringsbolag kan förstås skicka påminnelser utomlands om man lyckas leta rätt på bilägaren, men troligen stannar det där. Det finns även en gräns för vad som kan leda till vidare hantering och den är 70 euro. Från Kronofogdemyndigheten i Sverige uppger att p-böter generellt inte är aktuellt att hantera.

Erik Rönnblom, Vi Bilägare

17. Quiz: Hur bra koll har du på Saab?

Publicerad 2020-01-11 15:01

Text Redaktionen

För alla er Saabentusiaster här kommer en riktigt klurig quiz där dina kunskaper sätts på prov. Upp till bevis hur bra koll har du?



[Starta quizet!](#)

Läs mer om:



[Den sista Saab-bilen auktioneras ut via sajten Bilweb Auctions](#)



[Nevs bilar kan köra i sidled](#)

18. Klassiskt bilmärke: Goliath

Publicerad 25 oktober 2010

Likheterna mellan Goliath och Maybach är inte stora men de finns. Båda märkena har levt två gånger och båda har byggts, och byggs i viss mån fortfarande, i Tyskland. Men medan Maybach stod för superlyx spelade Goliath på andra planhalvan, dock inte alldeles utan förtjänster.



FILM: <https://youtu.be/Ras2TfrvoeY>

De första Goliath-bilarna byggdes 1931 och var tre- och fyrhjuliga varuvagnar. Samma år kom också en trehjulig personvagn, men den tillverkades bara till 1933 då firman åter lade all kraft på att bygga lätta distributionsvagnar.

År 1950 återupptogs personbilstillverkningen. Goliath ingick i Doktor Carl F. Borgwards bilimperium i Bremen och den första efterkrigsmodellen var en riktigt intressant liten bil.

Visst, det var ingen stor vagn men de tekniska specifikationerna var intressanta. Modellen kallades GP 700, vilket ju onekligen var löftesrikt.

Siffrorna syftade förstas på cylindervolymen, som var 688 cc, och GP, för Grand Prix, antydde att bilen var snabb.

Det var den inte. Med sin tvåcylindriga lilla tvåtaktare toppade en Goliath en fin dag precis 100 knutar. Att ta sig dit tog två minuter.

Ändå var motorn 24 hästkrafter stark – det var nästan tre gånger så mycket som i den samtida Lillcittran, som dock var väsentligt lättare men inte lika snabb. Goliath-bilen var inget lättviktsbygg. Tom vägde bilen 940 kilo och med fullt lass 1 315 kilo.

Goliath-bilarna var framhjulsdrivna, precis som tvåtaktskamraten Saab, och var redan från början fyrväxlade med rattspak. Standardkarossen var en täckt tvådörrars men åren 1951 och 52 byggdes också ett antal småeleganta cabrioletter.

Från januari 1952 salufördes även en kombiversion. Modellserien byggdes fram till 1957.



Stramare linjer för 1100-modellen som hade fyrcylindrig fyrtaktsboxer med två förgasare och en effekt på 55 hästkrafter. Bilden visar dock Goliath Tiger 1100 1959 som är en unik tvåsitsig 61 hk sportkupé på

FILM: <https://youtu.be/p6l3qftWvM>

Märkets piffigaste modell presenterades 1951 och kallades GP 700 Sport. Dess utseende hade avsevärda likheter med Porsche 356, vilket säkert inte var någon slump.

Denna sportcoupé byggdes i ett fåtal exemplar och visades, bland annat i Stockholm, mest för att göra reklam för Goliaths direktinsprutning, som tillsammans med den vindslippriga karossen resulterade i en toppfart runt 120 km/tim.

Bytte namn till Hansa

Bensininsprutningen var något Goliath ville satsa på och redan i slutet av 1951 levererades en del vanliga 700-bilar med insprutning och kallades då 700 E, för Einspritzung.

Fram till 1957 byggdes Goliath med denna motorstorlek, men 1955 hade firman lanserat en modell med större motor, en 886-kubikare som kallades 900 E och var 40 hästar stark.

Betänk att Volkswagen vid denna tid stoltserade med sin 34-hästare. Betänk också att Goliath hade motor med insprutning och drivning fram – vilken av dessa bilar låg i framkant på utvecklingen? Just det, inte märket som överlevde.

Medan de hittills nämnda modellerna varit tvåcylindriga tvåtaktare kom 1957 en helt ny serie Goliath-bilar. De såg ungefär likadana ut som föregångarna men hade fyrcylindriga fyr-taktsboxermotorer!

Lättmetallmotorn hängde här framför de drivande framhjulena. Även denna serie byggdes i sedan- och kombiutföranden, men istället för en cabriolet erbjöds de ivriga köparna en fräsig liten coupé.

Motorerna var på 1 100 kubik och gav 40 respektive 55 hästkrafter, med en respektive två förgasare. Insprutandet hade man lagt ner.



Sommaren 1954 och hela familjen ska på utflykt med sin Goliath 700, en rekorderlig vagn som bara drog 0,7 liter milen och som smattrade så gott medan den la ut en vacker blå rökslöja...

FILMER: <https://youtu.be/96qTpvUKIWI>
<https://youtu.be/3v8f5y-yZDc>

Av skäl som förlorat sig i historiens dunkel bytte Goliath 1958 namn till Hansa 1100. Varken tekniskt eller estetiskt var det någon större skillnad mot föregångaren. Kritiker menar dock att Hansa-bilens konstigt svängda blanklister inte precis gjorde bilen vackrare.

Sista Hansa-modellen hette också 1100 och var en ganska trivsamt bil med hyfsat hög byggkvalitet. Den serien byggdes från augusti 1959 till sommaren 1961 då hela det en gång så fina Borgward-imperiet störtade samman.



Såväl personvagnarna som de trehjuliga bruksfordonen kom till Sverige genom ANA:s försorg. De här bilarna kallades GD 750 men cylindervolymen var bara 396 cc!

FILM: https://youtu.be/J-y27Wffy_0



*GP 700 Luxus-Cabriolet kallade tillverkaren den här till synes så solida vagn.
Pontonkaross med platta sidor, lätt välvd vindruta.*



Nästan en Porsche! Goliath GP 700 Sport hade tvåtakts insprutningsmotor och byggdes i mycket begränsat antal. Det vackra stålkarosseriet byggdes av firma Rometsch i Berlin-Halensee, som också byggde VW-baserade bilar under eget namn.

FILM: <https://youtu.be/PxRT5hoJgw>

SLUT