



*TVR S3 1991–92*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**måndag 27 januari**  
**fredag 24 januari**

1. Geometry C – Geelys hot mot Volvo XC40 Recharge
2. VW-chefens brandtal: "Vi kan bli nya Nokia"
3. "Elektrifiering ska vara en rationell fråga"
4. BMW i8 läggs ned – ingen ersättare på plats
5. Fiat Chrysler Automobiles vill bygga elbilar i Kina
6. Prov: Seat Mii – ambitiös budgetbil
7. Anrika Bentley Mulsanne säger tack och hej
8. Varning: 45 tickande bilbomber i begagnade modeller
9. Avslöjat: 13 barn kan gömma sig i suvens döda vinkel
10. Fisker Karma
11. Test: AMG 300 CE 6.0 – The Hammer
12. Klassiskt bilmärke: Trabant

## 1. Geometry C – Geelys hot mot Volvo XC40 Recharge

Patrik Lindgren 20 januari 2020

Geely är på offensiven elbilsmässigt. Det här är Geely Geometry C som gör sin officiella debut i april på bilsalongen i Peking, en bil som bygger på plattformen FE som är utvecklad av Geely tillsammans med CEVT (China Euro Vehicle Technology) och med teknisk support från Volvo. Det är det lite mindre syskonet till CMA-plattformen som bland annat Volvo XC40 bygger på.



Efter att Geely i samarbete med Volvo lanserade plattformen [CMA](#) fortsatte Geely senare utveckla den plattform som de lanserade under 2018, nämligen FE som är en modulär plattform för bilarna i B-segmentet. Tanken är att FE-plattformen ska vara lika skalbar och flexibel som CMA för att kunna maximera utvecklingen av bilarna som ska bygga på den.

Precis som med CMA plattformen ska FE kunna rymma en mängd olika biltyper och storlekar och möjlighet att ha både förbränningsmotorer, hybrider och som i det här fallet rena elbilar.

Vi vet inte så väldigt mycket mer om bilen än, men vi vet att det här är bil nummer två på plattformen, den första var en elektrisk sedan som heter [Geometry A, och som vi var och körde i fjol.](#)

VÄLJ BLAND 200 BILAR



**Molinbil.se**

Vid Södra Brofästet  
i Sundsvall



Geometry C är 443,2 centimeter lång (vilket egentligen gör den C-segmentstor, men gränserna mellan storleksklasserna suddas ut allt mer) och 183,3 samt 156 centimeter på bredden respektive höjden. Den har en hjulbas som är 270 centimeter vilket också är det maximala axelavståndet för FE-plattformen. Fokus har legat på att få till någorlunda generösa innerutrymmen, bilderna vi har här visar inte så mycket av insidan men däremot kan ni ta en titt på bilderna på [Geely Icon](#) här som bygger på BMA-plattformen. Om vi ser till måtten på Geely Icon så är de relativt lika Geometry C med 435 centimeter på höjden, 181 centimeter på bredden och 162,5 centimeter höjden.

För jämförelsens skull är det värt att notera att [Volvo XC40](#) har en hjulbas på 270 centimeter och en längd, bredd respektive höjd på 442,5, 185,1 samt 165,2 centimeter. Det är alltså mest höjden som skiljer de åt.





Vi vet att elmotorn som driver bilen ska ha 200 hästkrafter och vara god för en toppfart på 150 km/h. Hur det står till med räckvidden vet inte så mycket om mer än att det pratas om 40 mil. Syskonbilen [Geometry A](#), som har en mindre elmotor, klarar 41 respektive 50 mil enligt NEDC beroende på vilket batteripaket som sitter i bilen.

Formspråket lär gå igen även i nya Geometry C med fokus på en avskalad interiör med en hel del förvaring här och där, ungefär som i Volvo XC40.

Men vi får hålla oss till april då den gör sin debut på bilsalongen i Peking.

Klart är att Geely ska lansera tio nya Geometry-modeller fram till 2025 som inkluderar allt från sedaner, suvar, crossover och minivans. Det är inte heller något som säger att dessa enbart är ämnade för den inhemska marknaden.

Än mer intressant är så klart om det här är något som Volvo även kan ta del av framledes, vi lär få vänta och se vad de gränsöverskridande samarbetena kan generera i framtiden.

Vi har inga priser än men det kan absolut bli intressant om Geely väljer att lansera den även i västvärlden för då blir den på sätt och vis en konkurrent till [Volvo XC40 Recharge](#) som för tillfället endast finns i ett "värstingutförande" med skyhögt prislapp.



[GALLERI](#)

[Läckta bilder på Geometry C](#)

[7 bilder](#)



## 2. VW-chefens brandtal: "Vi kan bli nya Nokia"

Maths Nilsson Schibsted 2020-01-17

**Volkswagens vd Herbert Diess varnar: Tidpunkten för traditionella tillverkare är över**



"Vi måste förändra oss, annars blir vi ett nytt Nokia". Volkswagen-koncernens högsta chef Herbert Diess höll i går ett brandtal för sina toppchefer.

Enligt Diess måste bilbranschen förändras helt om inte Tesla och andra nya aktörer ska ta över. Under ett tal för koncernens toppchefer sade Volkswagens vd Herbert Diess att världens biltillverkare måste genomgå en "radikal översyn" om de inte ska bli överspelade, uppger Reuters. – Tidpunkten för traditionella biltillverkare är över, uppger Diess ha sagt i ett internt möte för toppchefer under torsdagen.

Enligt Diess måste Volkswagen gå över helt till ny digital teknik med en tydlig passning till Tesla som de senaste veckorna slagit rekord på rekord på börsen. Samtidigt har det kommit rapporter om att Volkswagen drabbats av en rad utvecklingsproblem med den digitala tekniken för nya elbilen ID.3.

Herbert Diess sade också att branschens förändring bara börjat och att Volkswagen måste påskynda sina förändringar för att inte bli ett nytt Nokia. Som bekant tappade Nokia sin dominerande ställning till Apple när de valde att inte hoppa på tåget med smarta mobiltelefoner i tid. – Den stora frågan är: Är vi tillräckligt snabba? Om vi fortsätter med vår nuvarande hastighet kommer det att bli mycket tufft. Sammanfattningsvis är detta förmodligen den svåraste utmaningen som Volkswagen någonsin har mött, säger Herbert Diess.

Herbert Diess flaggade också för att Volkswagen behöver minska sina kostnader för att fortsätta vara konkurrenskraftiga. Bland annat ska koncernen minska resurserna som används för att utveckla bränsleceller, då det kommer att dröja minst 10 år innan de är konkurrenskraftiga mot batteribilar.

### 3. Porsche: "Elektrifiering ska vara en rationell fråga"

2020-01-18 06:00 Felix Björklund

En naturlig utveckling snarare än trendhets och ett försök att "knocka Tesla". Enligt Raine Wermelin, direktör för Porsche Sverige, är elektrifiering en rationell väg att gå för märket.



När Porsche i fjol lanserade elbilen Taycan var det ett tydligt paradigmskifte hos sportbilstillverkaren. Efter år av utveckling var de redo att sälla sig till elbils-gänget.

Men även om modellen har stort symbolvärde som den första elektriska Porschen kommer bilen inte ur tomma intet. Faktum är att det är mer än nio år sedan som Porsche lanserade sin första elektrifierade modell.

– Som varumärke var Porsche tidigt ute och intresserade sig för olika hybridprojekt. Men det var först 2015-2016 som det började bli volym. Med lanseringen av Panamera som laddhybrid blev det en ordentlig del av affären, inte ett komplement, säger Raine Wermelin, direktör för Porsche Sverige.

Men om man nu var så tidigt ute, hur kommer det sig att det dröjde till 2019 innan elbilen kom? Enligt Porsche-chefen har elektrifieringen, som för så många andra, varit en stegvis utveckling.

– För oss har det varit en naturlig resa och där har hybriderna varit ett bra insteg. Våra kunder är inte ute efter en elektrisk bil – det ska vara en bra elektrisk bil. Därför har vi egentligen inte lidit av att inte erbjuda ett alternativ, säger han.

– Det har funnits en nyfikenhet sedan vi visade Mission E 2015. Men vi har varit tydliga i kommunikationen om att den kommer i produktion innan 2020. Så jag har uppfattat det mer som en nedräkning än en frustration om att det inte funnits.

## Taycan och Model S inte jämförbara

Nu när Taycan är ute har [jämförelserna med Tesla Model S](#) haglat, men Raine Wermelin ser inte Tesla-modellerna som jämförbara.

– Det gemensamma är att de är helelektriska. Det är framförallt andra som jämför Tesla med oss. För oss är Taycan en symbol för att Porsche följer med i utvecklingen. Men det är mer än så, det är även en stor del av vår affär. Vi har inte gjort det här för att vi försöker ta Teslas kunder. Nej, vi vill visa att vi har ett bra alternativ för dem som vill ha elektriska bilar, säger han.

### **Så vad är det kunderna förväntar sig av en elektrisk Porsche?**

– Givetvis tittar de på prestandan, men det är inte en bärande del. De vill ha interiörkvaliteten och det som är den totala Porsche-upplevelsen. Men med det sagt: De vi säljer till i dag är ”early adopters”, så jag vet inte om det här kommer att vara representativt om två år. Vi försöker lansera det här som en sjätte modellserie, inte som något speciellt och vi upplever inte att de frågor vi får om Taycan skiljer sig markant från de som vill köpa en Panamera.

Porsche-chefen säger att i Sverige har Porsche hittills haft 250 kunder som tecknat en order, ytterligare 250 har tecknat förhandsorder.

– Vi hade egentligen inga stora förväntningar inför lanseringen och har inte gjort någon tävling av att försöka få till en stor andel förhandsordrar. Vår ambition är att leverera 500 Taycan under 2020 – och vi ser ingen större risk i att de bilar vi får in inte ska bli sålda.

Men även om mottagandet av Taycan har varit positivt så menar Raine Wermelin att det är först när bilarna är ute som de får en riktig uppfattning om vad marknaden tycker.

– Att det kommer säljas bil i Stockholm vet vi, men hur kunderna i Örebro och Umeå kommer att resonera? Det vet vi inte. På samma sätt som det här är något nytt för oss så blir det något nytt för många av våra kunder.

En annan aspekt av frågan är hur laddinfrastruktur påverkar möjligheterna att sälja elbilar.

– I dag är laddinfrastrukturen inte tillräcklig, men vi får se hur det ser ut om ett par år. Vi har samma utmaningar som alla andra. Numerärt kommer det att vara ett större problem för volymtillverkare, men den procentuella utmaningen är lika stor för oss. Vi som enskilt märke kan inte garantera en generell infrastruktur, säger Raine Wermelin.

– Sen tycker jag framförallt att betalningsmodellen måste förenklas. Det är en viktig del av infrastrukturen, men ännu så länge går det inte att ladda med ett vanligt bankkort.

### **”Elektrifiering ska vara en rationell fråga, inte en symbolfråga”**

Ytterligare en sak som med tiden behöver adresseras är hur regler och skatter kommer se ut framöver.

– Tydligheten har varit dålig i Sverige. Hur ska reglerna vara och hur ser förmånsvärdet samt den långsiktiga beskattningen ut för olika bilar? Vi ser ju redan nu en större efterfrågan på begagnade bilar, men intresset just nu kommer från att det är höga skatter på nya bilar. Det kan ju vara en enorm skillnad och för en privatperson blir det felaktiga incitament att förnya fordonsparken. Om det fanns mer transparens och en långsiktig plan vore det lättare. Elektrifiering ska vara en rationell fråga, inte en symbolfråga.

Och att vara rationell är en paradgren i Sverige – vilket återspeglas i Porsches försäljning. Laddhybriderna utgör merparten i de modellserier där de erbjuds och i år kommer det bli mer än så.

– Förra året var hälften av Cayenne och 63 procent av Panameraförsäljningen laddhybrider. Under det kommande året är vår bedömning att andelen hybrider kommer att ligga på 80-90 procent. Och så har vi Taycan på det – så det går onekligen att säga att elektrifiering numera är en prioriterad del av affären, säger Raine Wermelin.

**FELIX BJÖRKLUND**

#### 4. Nya uppgifter: BMW i8 läggs ned – ingen ersättare på plats

Publicerad Idag 15:53

Text Erik Söderholm

**Sporthybriden med "framtidsgesamt" läggs ned och den får ingen ersättare.**



**Det var nog många** som reagerade på ett eller annat sätt när BMW lanserade hybridportbilen i8 för sex år sedan – modellen väcker definitivt känslor.

Men nu kommer uppgifter om att modellen läggs ned. Produktionen ska enligt uppgifterna upphöra i april och det finns ingen direkt ersättare på plats.

**Anledningen verkar** vara att BMW ska koncentrera sig på kommande elbilar som exempelvis nya i4, och att modellen också lär ha varit dyr att utveckla och bygga eftersom den inte använder så mycket teknik från andra BMW-modeller.

BMW i8 lanserades ungefär samtidigt som elbilen i3, båda två med kontroversiell design med många intressanta detaljer för att förlänga räckvidden – exempelvis smala däck och udda karosslinjer för bättre aerodynamik. Modellen har eldrift kombinerat med en trecylindrig bensinmotor.

**BMW i8 finns** fortfarande kvar på BMW:s svenska hemsida. Prislappen för coupémodellen ligger på 1,5 miljon medan cabrioletmodellen i8 Roadster kostar 158 000 kronor mer.

[Provkörning: BMW i8 - Miljömärkt leksak](#)

[Här är BMW i8 Roadster](#)



## 5. Fiat Chrysler Automobiles vill bygga elbilar i Kina

2020-01-17 KL 15:40

Tillsammans med Foxconn



*En eldriven Fiat*

Fiat Chrysler Automobiles (FCA) går nu ut och bekräftar att de vill dra igång ett joint venture med företaget Hon Hai Precision Industry Co som är en del av Foxconn Technology Group. Om allt går vägen ska de tillsammans bygga elbilar i Kina. Hon Hai ska i så fall stå för design, komponenter och det absolut viktigaste - försörjningskedjan. Vill man utöka och etablera sig i Kina är det smart att jobba med någon på plats som har stor erfarenhet av landet och det har Foxconn.

Målet är att skriva på avtalet om några månader och så här säger man i ett officiellt uttalande: **(MASKINÖVERSATT)**: "FCA bekräftade idag att det är i diskussioner med Hon Hai precision IND. co, Ltd (Foxconn) om den potentiella skapandet av ett jämlikt joint venture att utveckla och tillverka i Kina ny generation batteri elektriska fordon och engagera sig i IoV (Internet av Fordon) verksamhet. Det föreslagna samarbetet, som inledningsvis var inriktat på den kinesiska marknaden, skulle göra det möjligt för parterna att sammanföra kapaciteten hos två etablerade globala ledare inom spektrumet av bildesign, teknik och tillverkning samt mobilprogramvara teknik för att fokusera på den växande batterimarknaden för elektriska fordon. Parterna håller på att underteckna ett preliminärt avtal som reglerar ytterligare diskussioner som syftar till att nå slutgiltiga bindande överenskommelser under de närmaste månaderna. Det finns dock ingen garanti för att slutgiltiga bindande överenskommelser kommer att nås eller kommer att nås inom den tidsramen. "

**AV BOBBY GREEN**



## 6. Prov: Seat Mii – ambitiös budgetbil

Av Michael von Maydel, Publicerad 2020-01-17, 13:48

**Seat startar sin elbilsoffensiv med lilla Mii, den äldsta modellen i produktion. Och varför inte? Den är lätt, erbjuder plats för fyra och blir framför allt inte så dyr.**



### VAD ÄR NYTT?

Bilen bygger på känd teknik men den elektriska drivlinan är ny. Garantin på batteriet är åtta år eller 16 000 mil, under vilken tid tillverkaren garanterar att kapaciteten ej ska sjunka under 70 procent. Instrumentbrädan är ny och några emblem på utsidan talar om att det handlar om en elbil.

Ljudnivån är naturligtvis helt ny för modellen men nu framträder väg- och vindljud tydligare. Även dessa hålls dock inom rimliga gränser.



*Instrumenteringen är helt ny och neutral.  
En strömförbrukningsmätare har ersatt varvräknaren, det är allt.*



*Modellen kan snabbbladda med en effekt på upp till 40 kW vid likströmsladdning.  
I laddbox klarar den 7,2 kW.*

### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

Motor på 83 hk och batteri på 32,3 kWh talar för fullt tillräckliga prestanda. Med en vikt på bara 1.235 kg är bilen pigg och trevlig att köra. 0–50 km/h avverkas på 3,9 sekunder och till 100 tar det 12,3.

Toppfarten är 130 km/h och, handen på hjärtat, vem vågar köra fortare? Enligt den nya WLTP-normen ska räckvidden hålla sig runt 250 kilometer, vilket är på gränsen men torde räcka för de flesta. Energiåtervinningen från bromsarna kan justeras i fyra lägen vilket ökar räckvidden i stadstrafik.

Fjädringskomforten är typisk för en mindre bil där ojämnheter i vägbanan lätt ger sig till känna men bra avstämning av fjädrar och stötdämpare gör att man utan problem kan avverka längre sträckor också.

### **NÖRDFAKTA.**

Det 248 kg tunga batteriet har Seat lyckats klämma in under golvet så att det inte inkräktar på bagageutrymmet som fortfarande sväljer 251 liter. Med nedfällt baksäte ökar det till 923 liter. Som tillval finns ett dubbelt bagagerumsgolv under vilket man kan gömma laddkablarna som annars tar stor plats.

I standardutrustningen ingår AC, filhållningsassistans, radio med två högtalare och förarstol inställbar även i höjdlid.



*Med ett dubbelt bagagerumsgolv kan de skrymmande elkablarna gömmas undan och göra utrymmet lättare att stuva*

### **BORDE JAG KÖPA EN?**

Seat Mii Electric ger mycket elbil för pengarna. Pris efter bonus blir låga 204.900 kr när den kommer till Sverige. Det ger ett låg privatleasingpris på (i skrivande stund) 2.795 kr, inklusive fri service i tre år! Även Skodas och VW:s versioner byggs i Bratislava och är utrustade med samma motor och batteri.

Då biltypen vanligen används för korta eller medellånga körningar torde el-versionen vara attraktiv för många.

## **SEAT MII ELECTRIC TEKNISKA DATA**

**MOTOR:** Synkronmotor med permanentmagneter 83 hk, 212 Nm, fast utväxling, framhjulsdraft, litiumjonbatteri 32,3 kWh.

**KAROSS:** L/b/h 3 556/1 645/1 481 mm. Axelavstånd 2 421 mm. Tomvikt 1 235 kg.

**DÄCK:** 165/70 R 14.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 12,3 s. Toppfart 130 km/h. Förbrukning 12,7 kWh/100 km. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 250 km.

**PRIS:** 264 900:–

## **SUMMERING**

**PLUS:** Bra prestanda och utrymmen, utrustningsnivån god med tanke på priset.

**MINUS:** Räckvidden kan upplevas som en begränsning, bristande fjädringskomfort.





## 7. Anrika Bentley Mulsanne säger tack och hej

Av Robert Kjellberg

Publicerad 2020-01-19, 19:43

Även Bentley måste anpassa sig efter hårdare utsläppskrav och innan dess passar man på att bygga en limiterad version av flaggskeppet Mulsanne. Hyllningsmodellen får titeln Mulsanne 6.75 Edition by Mulliner.



**Historien om** Bentleys 6,75-liters V8 började redan 1959 i Bentley S2 och har varit i tjänst ända fram till idag. Motorn har även suttit i Rolls-Royce men när BMW tog över märket i slutet på 90-talet försvann motorn hos rivalen.

**För att hylla den sista** modellen av Mulsanne och 6,75-liters V8:an utsmyckas specialversionen med unik instegsbelysning och emblem med texten "6.75 Edition". Utöver detta även utvändiga högblanka svarta lister och ny grill. Motorn är densamma som i Mulsanne Speed och besitter 530 hästkrafter och 1.100 Nm.

Arvtagare till Mulsanne blir syskonmodellen Flying Spur som är en betydligt modernare lyxbil från Bentley. Även lyxlimpor från de brittiska öarna måste anpassa sig efter ägaren Volkswagens elektrifiering och på sikt kommer Flying Spur introduceras som plug-inhybrid.

**Bentley har redan öppnat** slussarna för intresseanmälan av hyllningsmodellen Mulsanne 6.75 Edition by Mulliner – men skynda, endast 30 exemplar finns att tillgå.









**[Bentley Mulsanne Speed är sportbilssnabb trots övervikten](#)**



**[Bentley Flying Spur officiell – 2,4 ton sportlimousin med W12-motor](#)**

## 8. Varning: 45 tickande bilbomber i begagnade modeller

Publicerad 7 maj 2019 13:06

Här är bilar som är tickande bomber, där det bara är en tidsfråga innan motorn eller något annat dyrt och väsentligt flyger i luften. Fabrikanterna erkänner ogärna att de har misslyckats och har inte en aning om att det skulle vara fel på deras produkter.

Motorer som drar alldeles för mycket olja, kamkedjor som rappar över eller går av, rost som härjar, växellådor som trilskas och mycket mer.

Totalt handlar det om 45 modeller och här i listan kommer de under respektive bilmärke, listade i bokstavsordning.



### 1. Alfa Romeo

**Modeller:** 159.

**Se upp med:** Kamkedja/kamrem.

**Kommentar:** Alfa 159 är en vacker bil och underhållande att köra, men akta dig för tvåliters bensinmotorn 2,2 JTS där kamkedjan kan sträcka sig. Ett symptom är att motorvarningslampan tänds. Byte av kamkedja kostar minst 10 000 kronor. Även dreven, spännare och löpskenor bör bytas och då blir det dubbelt så dyrt. Biltestargiganten Mikael Stjerna har råkat ut för kamkedjesträckning på flera av sina Alfa 159. Dieseln 2,4 JTD har kort intervall på kamremsbyte och ska bytas efter fem år eller 15 000 mil och kostar nästan lika mycket i kronor.



## 2. Audi

**Modeller:** A1, A3, A4 och A6.

**Se upp med:** Sköra kamaxelkedjor och hög oljeförbrukning.

**Kommentar:** "Försprång genom teknik" är Audis slogan men borde kanske lyda "handikapp genom inkompetens". Audi har en hel rad olika motorer som är dåliga, för att inte säga samtliga bensinmotorer. 1,2 och 1,4 TFSI med kamkedja där kedjan kan rappa över redan vid 5 000 mil. 2,0 TFSI har felaktiga kolvar och drar därför stora mängder olja. 2,4 och 3,0 TFSI/3,2 V6 FSI har sköra kamkedjor som gör att knappt ens Audihandlarna vill byta in bilar med dessa motorer.



## 3. BMW

**Modeller:** 1-, 3- och 5-serie.

**Se upp med:** Kamkedja.

**Kommentar:** "När du älskar att köra" är devisen från BMW. I verkligheten råder det delade meningar om detta då flertalet ägare drabbats av kamkedjetrassel. Det rör främst tvåliters-dieseln N47D20 mellan 2007-2011 som finns i 1-, 3- och 5-serien. Felet kan också drabba den sexcylindriga dieselmotorn M57. Kamkedjan sträcker sig, och är man inte uppmärksam på ett svagt rasslande ljud så går den till slut av med katastrof som följd när kolvar och ventiler krockar. Dyrt är bara förnamnet om det inte finns försäkring.



## 4. Citroën

**Modeller:** C5.

**Se upp med:** Bromsok, tändspolar och elfel.

**Kommentar:** Förra C5-modellen (2001-2007), ni vet den som påminner om Barbapappa, dras med en del problem. Bromsoken bak är tillverkade i aluminium och i vårt extrasaltade klimat ärgar de ihop fortare än kvickt med anliggande bromsar som följd. Pinnen som håller beläggen på plats blir i princip omöjlig att slå ur med mindre än att oket går sönder. Tändspolar som havererade var också ett stort problem samt andra el-/elektronikrelaterade fel.



## 5. Fiat

**Modeller:** 500, Panda och Punto.

**Se upp med:** Irriterande småfel.

**Kommentar:** Det italienska märket med Punto och 500 i spetsen drabbas inte av några egentliga typfel. Det är mest olika småfel som irriterar i varierande grad och i olika mängd. Lustiga, eller mindre lustiga elfel, vindbrus från oväntade ställen, spruckna drivaxeldamasker, vibrationer, bromsrelaterade fel, trasiga lysen och lampor. Kort sagt det mesta kan krångla, men kvaliteten har blivit bättre under de senaste åren.



## 6. Ford

**Modeller:** Focus och Mondeo.

**Se upp med:** Rostrisk.

**Kommentar:** Ford hör väl knappast till de märken som förknippas med hög kvalitet, utan mer som ett medelmärke. Nu under senare år verkar det dock som kvaliteten höjts. På tidigare modeller är det främst rost som kryper i dörrar och lite varstans, och rosten fick fäste snabbt eftersom man använde dåliga tätningsmaterial. Om du är intresserad av en äldre Mondeo eller Focus, syna dem noga i kanterna.



## 7. Mazda

**Modeller:** 6.

**Se upp med:** Rostrisk.

**Kommentar:** Det japanska företaget bygger bilar som är trevliga att köra och som mekaniskt är extremt pålitliga. Tyvärr missade man rostskyddet på Mazda 6 av första generationen och verkstäderna fick rostlaga massvis av bilar på rostskyddsgarantin. Flertalet modeller från Mazda har också brister i ljudisoleringen och uppfattas bullriga från vägljud. Lyssna om du står ut i längden.



## 8. Mercedes

**Modeller:** A-, C-, E- och S-klass.

**Se upp med:** Rostrisk, motor- och växellådsproblem.

**Kommentar:** Det tyska finmärket hade stora problem med rost under många år. Från mitten av 1990-talet fram till 2008 rostade samtliga modeller mycket. Främst A-klass som också led av många andra elakartade besvär men också C-klass, E-klass och S-klass rostade. Mercedes har också drabbats av motorstörningar, framför allt 350 V6 mellan 2005-2008, och oskönt växlande automatlådor.



## 9. Mitsubishi

**Modeller:** Outlander.

**Se upp med:** Svindyr service.

**Kommentar:** Outlander som kom 2007 finns med 2,2-litersdiesel på 156 hästkrafter. En trevlig motor om det inte vore för dyr service vid 12 000 mil och svindyr service vid 18 000 mil. Det tar kål på annars vettiga driftskostnader. Motorn finns mellan 2008-2010. Bättre att satsa på en senare modell som fick en annan – starkare – diesel eller tvåliters VW-dieseln som fanns de första åren.



## 10. Opel

**Modeller:** Zafira och Vectra.

**Se upp med:** Sträckt kamkedja.

**Kommentar:** Ett mellanmjölksmärke som ryckt upp sig ordentligt på senare år. Däremot ska man passa sig lite för 2,2-liters bensinaren på 155 hästkrafter som sitter bland annat i Zafira och Vectra och har samma problem som Alfa 159 2,2 JTS. Det vill säga att kamkedjan sträcker sig. Motorn är en GM-produkt så det är egentligen fel att skylla på Alfa. En del olika småfel har drabbat Opel men det var som sagt några år sedan.



## 11. Peugeot

**Modeller:** 207.

**Se upp med:** Tänd motorvarningslampa.

**Kommentar:** Ingår i PSA-koncernen tillsammans med Citroën. Peugeot har en del synder på sitt samvete, bland annat vissa bensinmotorer i 207-modellen. Det gäller främst 1,6 liter på 120 hästkrafter där kondens gör att motorvarningslampan tänds och motorn går in i felsäkert läge. Täta oljebyten krävs samtidigt som man inte enbart ska köra korta sträckor.



## 12. Porsche

**Modeller:** 911 (996/997) och Boxster (986/987).

**Se upp med:** Mellanaxellager (IMS).

**Kommentar:** IMS-lagret kan oförhappandes gå sönder vilket betyder ruin för hela motorn. Inter Mediate Shaft (mellanaxel) drivs av vevaxeln och driver i sin tur kamaxlarna. IMS har ett kapslat, permanent smort, något underdimensionerat lager på svänghjulssidan. Bör bytas i samband med kopplingsbyte (10 000 mil cirka). Gäller 911 (996/tidiga 997, ej Turbo) och Boxster (986/-987).



### 13. Renault

**Modeller:** Megane, Scenic och Laguna.

**Se upp med:** Täta kamremsintervaller och elfel.

**Kommentar:** Ett märke som under många år kört med varierande kvalitet i de flesta av sina modeller, bland annat Scenic. Från usel till ganska bra. Numera är de förhållandevis bra. Tidigare gällde kamremsbyten och vattenpumpsbyten titt som tätt och det var dyrt på märkesverkstaden. Andra fel hör el- och elektroniken till där bland annat tändningslås och startkort är överrepresenterade. Tumregel: köp så ny som möjligt.



### 14. Saab

**Modeller:** 9-3 och 9-5.

**Se upp med:** Motorproblem och pixelfel.

**Kommentar:** Saab 9-5 är en riktigt prisvärd familjebil och många finns kvar. Några i fint skick med många återstående mil. Däremot hade 9-5 mellan 1998 och 2003 problem med vevhusventilationen för bensinmotorerna B205 och B235 (finns också i 9-3). Tändkassetter och pixelfel är andra problem man kan råka ut för, liksom trötta stötdämpare bak.



## 15. Seat

**Modeller:** Ibiza.

**Se upp med:** Kamkedjeproblem.

**Kommentar:** Detta märke ägs av Volkswagen och drivs av samma motorer och samma teknik. Det kan betyda problem med kamkedjemotorerna på 1,2 och 1,4 liter som bland annat gör tjänst Ibiza. Kamkedjan kan rappa på grund av att kedjespännaren fastnar vilket oftast betyder att kolvar och ventiler slår ihop, med ett stort uttag från banken som följd, om man inte har motorförsäkring eller garanti.



## 16. Skoda

**Modeller:** Fabia.

**Se upp med:** Kamkedjeproblem.

**Kommentar:** Precis som Seat ägs även detta märke av Volkswagen och drivs av samma motorer och samma teknik. Det kan betyda problem med kamkedjemotorerna på 1,2 och 1,4 liter som bland annat gör tjänst Fabia. Kamkedjan kan rappa på grund av att kedjespännaren fastnar vilket oftast betyder att kolvar och ventiler slår ihop, med ett stort uttag från banken som följd, om man inte har motorförsäkring eller garanti.



## 17. Subaru

**Modeller:** Legacy, Outback och Forester.

**Se upp med:** Tidiga dieslar.

**Kommentar:** När Subarus första boxerdiesel kom 2008 i Legacy var det ett flertal som gick i luften. Det finns lite olika teorier om varför, men en är att det vid tillverkningen blev för mycket packningsmassa som täppte till en oljekanal. Andra hävdar andra saker, som avsaknad av ett oljehål i ett vevlager eller felaktigheter i oljefiltrets backventil. Hur som helst verkar felen ha minskat över tid.



## 18. Toyota

**Modeller:** Corolla, Celica och MR2.

**Se upp med:** Hög oljeförbrukning.

**Kommentar:** Har drabbats av många återkallelser på senare år även om de inte varit av speciellt allvarlig art. Men åtskilliga VVT-i 1,6-litersmotorer drar plötsligt oanade mängder olja. Det rör framför allt Corolla. Avensis, MR2 och Celica med 1,8 VVT-i drabbas också. Den gemene Toyota-ägaren kollar sällan oljenivån och motorraset kan komma som ett mail i inkorgen.



## 19. Volkswagen

**Modeller:** Polo, Golf och Passat.

**Se upp med:** Kamkedjeproblem, hög oljeförbrukning och DSG-strul.

**Kommentar:** Ett märke med oförtjänt bra rykte och som drabbas av mängder av framför allt motorproblem. 1,2 och 1,4 TSI med kamkedja går sönder i parti och minut och de sitter företrädesvis i Polo och Golf. En klen och dålig konstruktion helt enkelt, vilket bevisas av att Volkswagen gick tillbaka till kamrem 2014. Tvåliters bensinmotorn kan dra mycket olja eftersom kolvarna är/var felaktiga. Andra problem rör DSG-lådor. Främst 7-stegade DQ200.



## 20. Volvo

**Modeller:** V70, XC70, XC60 och S80.

**Se upp med:** Skenande motorer.

**Kommentar:** I den femcylindriga dieselmotorn bör man ha uppsikt över oljenivån. Den kan under vissa omständigheter stiga (blandas med diesel om man mest kör korta sträckor). Då kan motorn skena och varva ihjäl sig. Kan även drabba fyrcylindriga tvålitersdieseln men av helt andra orsaker. Motorerna finns bland annat i V70/XC70 2008-2009 och XC60 2009.

## 9. Avslöjat: 13 barn kan gömma sig i suvens döda vinkel

Publicerad 16 januari

**Ny granskning visar de farliga nackdelarna med att köra en stor suv.**



**Försäljningen av suvar** har ökat explosionsartat de senaste åren. Fler än sex av tio bilar som Volvo säljer [är numera suvar](#) och generellt säljs suvarna ofta med argumentet att de är smidiga vid stadskörning eftersom föraren får bra överblick över trafiken och en känsla av trygghet.

Men enligt en ny granskning gjord av en [lokal tv-station i Indiana](#) stämmer inte alltid den bilden överens med verkligheten. Moderna suvar kan ha enorma döda vinklar, inte bara snett bakom bilen utan också rakt framför.

**I den här granskningen** visade det sig att flera nya suvar har enorma döda vinklar som i värsta fall kan innebära att fotgängare inte syns alls förrän det är för sent.

Testet gick ut på att en suv-förare fick sitta i sin bil medan barn fick sätta sig ned i en rak linje framför bilen. De stora suv-modellerna Chevrolet Tahoe och syskonmodellen Cadillac Escalade var allra värst – där kunde 9 respektive 13 barn sitta ned innan föraren över huvud taget såg dem.

– **Det är så läskigt.** Jag kan inte tro att det är sant, säger en Cadillac Escalade-förare i inslaget.

Nästan lika illa gick det för pickuper Ford F150 som även den har en enorm död vinkel framför bilen. Ju större och högre bilen är, desto större blir den döda vinkeln, visar testet. Hur stor den är beror också på vägens lutning, hur högt föraren sitter och hur lång föraren är. Den döda vinkeln i suvar och pickuper var i många fall två eller tre gånger större än i en sedan eller kompaktbil.

**Text Erik Söderholm**

[Vintertid farlig för fotgängare](#)

[Bilar misslyckas ofta att bromsa för fotgängare](#)

[Gående körs på trots belyst väg](#)

## 10. Fisker Karma

Gran Turismo Magazine nr.10 2016

Vart tog den vägen? Fisker Karma var det hetaste heta, men efter bara ett par år försvann den in i dimmorna. Vad hände egentligen?



**D**en kunde ha blivit en framgångssaga i stil med Tesla, men något gick fel längs vägen. Idag är de få Fisker Karma som byggdes föräldralösa rariteter som oftast står osålda hos en rad bilhandlare. Ska man våga sig på en snabb analys är huvudledningarna två: Henrik Fisker och kompani var underfinansierade – och hade för bråttom.





Ingen tvivlar väl på att konceptet i sig var en höjdare, och hade kunnat bli en stor succé om man bara haft tålamod och pengar nog att testa bilen ordentligt innan man startade produktionen. Visserligen tog det tre år från det att man visade konceptet i Detroit 2008 till produktionen startade 2011, men under tiden hade man haft problem att ens få de 70 testbilarna klara.

Redan 1 november 2008 kontrakterades finska Valmet för att tillverka bilen och på Paris-salongen 2010 visades det man kallade för en "färdig" produktionsbil. Trots det dröjde det över ett år innan de första kunderna fick sina bilar, exemplar som genast drabbades av problem och en rad återkallelser.

Men med lite perspektiv på det hela var det kanske inte så konstigt med en så framstresad produkt. En av huvudanledningarna till brådskan var att Fisker 2010 fick ett generöst villkorat "miljöstöd" på cirka 4,5 miljoner kronor från det amerikanska energidepartementet. Ett bidrag som dock förutsatte att Fisker höll sig till den förutbestämda tidtabellen, något som visade sig kämpigt.

När sedan den enda batterileverantören man hade, A123 Systems från Michigan som också levde på statliga subventioner, i två omgångar tvingades återkalla de batteripaket man försett Fisker med tog pengarna slut och A123 begärde sig i konkurs i oktober 2012. De flesta problemen handlade om att batterierna var dåligt isolerade och att flera Fisker-bilar tog eld när det trängde in fukt. A123 drog med Fisker i fallet och året efter gick även de i konkurs efter att inte ha byggt bilar på ett tag.

Idag känns kanske konceptet lite gammaldags men när Karma visades för åtta år sedan häpnade världen. En eldriven, superdesignad lyxbil som både kunde laddas direkt och ladda sig själv under färd med hjälp av en bensinmotor var inget vi sett förr. Enligt certifieringen skulle den med sina batterier på 20,1 kWh klara att köra på el i 51 kilometer och med hjälp av bensinmotorn nå 370 km. Med facit i hand känns dock valet av en törstig tvåliters turbomaskin från GM, för övrigt samma som satt i bland annat Opel GT, som ett ovanligt dumt val. Den gjorde att 2,4-tons bilen drog i stort sett lika mycket som en vanlig bensinbil – hela 1,2 liter per mil – när man hade maskinen igång för att ladda.

Varför valde man då den lösningen? Det är svårt att få några officiella förklaringar, men ska vi tro på rykten handlar det om att GM och A123 redan hade det tekniska konceptet på gång, men då för ett militärfordonsprojekt som skrotats.



Idag är det svårt att få fram några vettiga uppgifter om driftsäkerheten hos de få bilar som rullar, men enligt amerikanska källor fungerar de någorlunda. Speciellt om man kopplar bort batterierna och bara kör bensenmotorn och låter den driva generatorn som då direkt förser de två elmotorerna baktill med ström.

De flesta problem som rapporterats är av elektronisk art. Först och främst handlar det om styrsystemet som ska koppla mellan batteri- och direkt drift. Men även när det gäller övrig elektronik drabbas många bilar av olika störningar, även det förmodligen en följd av brister i utvecklingen.

Många exemplar står som sagt hos handlare. På Blocket fanns i skrivande stund hela fem Fisker Karma i prislägen från 450 000 till 659 000 kronor. På mobile.de i Tyskland hittar vi ett 50-tal bilar från 40 000 euro och ingen verkar riktigt veta hur marknaden för bilarna kommer att utvecklas. Reservdelar kan vara ett problem, men GM-motorn är inte svår att sköta och det elektriska verkar inte särskilt komplicerat. Frågetecknet är som sagt elektroniken.

Kanske är lösningen den omstart som projektet sägs ha fått nyligen. Efter A123-konkursen tog kinesiska Wanxiang över batteritillverkaren och även Fisker Automotive. Med det nya bolaget Karma Automotive baserat i Costa Mesa, Kalifornien har man just aviserat en ny serie Karmabilar med tillnamnet Revero. En bil som är en marginellt uppdaterad Fisker Karma och den första kundbilen lär just vara levererad! Läs mer på [www.karmaautomotive.com](http://www.karmaautomotive.com).

Till skillnad mot den finskbyggda förebilden ska Karma Revero också tillverkas i Kalifornien och planerna är att göra 3 000 exemplar. Därefter hoppas man kunna lansera en egen hypermodern konstruktion som ersättning.

Sedan har Bob Lutz och några kollegor börjat förse Karmabilar med Cheva V8:or under namnet VLF Destino och även Henrik Fisker är på gång igen, nu med "Fisker Inc."

Teslas framgångar inspirerar ...

**Text av Robert Petersson**



## 11. Test: AMG 300 CE 6.0 – The Hammer

Av Sebastian Renz

Publicerad 2020-01-18 07:45

**AMG 300 CE 6.0 låter kanske inte så skräckinjagande, men 1988 var den här bilen just det. Därför gick den under epitetet "The Hammer", och det är lätt att förstå varför. Sex-liters-V8:an var på, för tiden, hiskeliga 385 hk. Hur livsfarlig känns hammaren idag? Vi testar!**



**Det kanske överraskar våra långvariga läsare** men vi måste självkritiskt erkänna att vi under våra aktiva år knappast utmärkt oss inom området psykologi. Ändå kan vi idag besvara en av de stora frågorna som mänskligheten brottats med, nämligen den om stängda dörrar, bageridörrar för att vara precis. Och vi har funnit vem som är ansvarig för detta, ett österrikiskt kommersråd. Och nu ska vi förklara varför. Vi måste då börja med dagens testbil som än så länge står i vårt neonbelysta garage och väntar på dagens körning.

När solen börjar leta sig upp över horisonten beger vi oss mot Hockenheim. Det är fortfarande tidig morgon, så tidig att vårt favoritbageri ännu är stängt. Resan hit gick fort, kanske för fort. Så vår AMG 300 SE 6.0 kom därför att medverka till att störa hela dagsplaneringen.

Då det nu dröjer en stund innan vi kan köpa färskt bröd, tanka bilen, tvätta den och börja testmomenten på Hockenheim finns det tid att berätta något om den bil som i AMG-staden Affalterbach kallas för "The Hammer".



*288 km/h är en respektabel toppfart idag – 1988 var den siffran rentav häpnadsväckande.*



*"The Hammer" trivs bättre på långa raksträckor och svepande kurvor än i slalombanan.*

**Allt började med coupéversionen** av modell W124, vilken gjorde debut i Genève 1987 och som snabbt blev en drömbil för stadgade män vilka lämnat ungdomen bakom sig. Hos AMG tog man toppmodellen 300 CE som bas för att göra något helt annat.

Den raka sexan på tre liter och 185 hk lyftes ut och istället monterades M117, en V8 på 5,6 liter, som användes i 560 SEL. Motorn konverterades med fyrventilstoppar och förstörades till sex liter samtidigt som omfattande ändringar fick göras på bilen för att denna mäktiga maskin skulle få plats.

#### **Hammaren slår hårt**

Motorn bromsade 385 hk och 566 Nm vilket är siffror som talar för sig själv. Till detta kom en differentialbroms och kraftigare bromsar liksom stötdämpare med nivåreglering. Karossen byggdes om, bland annat för att ge plats åt större hjul med bredare däck. Inne i bilen monterades Recarostolar för att ge den rätta sportiga känslan. Totalpriset för bilen var nu uppe i 335 550 D-mark. Eller 2 363 159 österrikiska shilling. Den första ägaren var nämligen ett österrikiskt kommersråd.



*Sportstolar från Recaro verkar tagna ur en sci-fi-film från 80-talet.*



*Hastighetsmätare graderad till 340 km/h var inte bara skryt, 300 CE 6.0 var duktigt snabb för sin tid.*

**Nu står denna AMG 300 CE 6.0 i depån** på Hockenheim och vi har just kört upp den på vågen som visar 1 695 kg. Trots den stora V8-motorn blir viktfördelningen på framaxeln bara 53,3 procent. Vi monterar vår mätutrustning i bilens ädelträinteriör och sedan är det dags att vrida på startnyckeln.

V8-motorn vaknar till liv med ett staccatomässigt ljud på tomgång. Växelväljaren i sin sicksackkuliss dras till läge D. Den fyrstegade automaten har normal-, ekonomi- och sportläge. Vi börjar med accelerationsprovet men även i normalläget ger kraftigt gaspådrag bara hjulspinn och massor av gummirök som resultat.

Med känsligare gaspådrag går det bättre att få grepp för de kraftiga Hankookdäcken. Antispinnsystem saknas och bara en 25-procentig diffbroms hjälper till att få ned kraften i backen.



*Spoilern är påbyggd på bakluckan och täcker i viss mån även bakflyglarna.  
AMG-loggan är ingjuten.*

**Accelerationen till 100 km/h** tar beskedliga 6,2 sekunder men vid högre fart börjar den stora V8-motorn visa vad den går för, och den verkar inte bekymra sig över att varvräknaren vandrar in i det röda fältet och oljetrycksmätaren visar tre bar.

Motorn varvas till 7200 r/min innan högsta växel läggs i och sedan bär det iväg upp till 288 km/h innan "The Hammer" ger sig. Testbanan börjar ta slut och det är mycket vikt som ska hejdas.

Bromsarna är inte helt mogna denna uppgift så AMG-besten behöver en bromssträcka på hela 341 meter för att stanna. Vi konstaterar att en smula framförhållning inte skadar när man kör en sådan här bil, och övergår till slalomprovet. Den tunga styrningen saknar visserligen inte precision men på grund av kraftig krängning blir varje undanmanöver i hög fart ett äventyr.



*Den analoga klockan är ersatt av en lika övertydlig  
som urläcker digital färddator. Tyskt så det förslår!*



*Det är trångt och ganska stökigt i "verktygslådan"...*

**Kurvtagning är inte den här bilens starka sida** över huvud taget, hellre då rejäla raksträckor och långa kurvor. Den passar med andra ord bättre på höghastighetsovalen i Boxberg. Denna ligger bara sju kullar och två autobahnkorsningar härifrån.

Alltså packar vi ihop våra saker och beger oss dit istället. Men först informerar vi vår ruttplanerare. Med färddatorns hjälp berättar han att vi inte har så långt kvar att köra innan vi måste tanka. Därför fyller vi upp tanken med 98 oktan och ska sedan mäta förbrukningen som uppges ligga på 16 l/100 km. Vi ger oss iväg österut på motorvägarna A5, A6 och A81.

### **Bekväm gamling**

170 km/h är en bekväm marschfart på motorväg. V8:an varvar inte särskilt mycket och drar inga stora mängder bensen. Vidare finns en ansevärd kraftreserv att ta till om det skulle dyka upp någon dieselmotor som behöver "sättas på plats". Detta gör körningen underhållande på ett något ovanligt sätt.

Med sin hårt avstämda fjädring känns vägens ojämnheter tydligt, i annat fall hade bilen nog inte kallats The Hammer. Efter Hölzerntunneln kommer ytterligare en sträcka med fartbegränsning till 100 km/h, men sedan upphör fartgränserna och den fria farten hägrar.

**Sexnollan tar sig nu an uppförsbackarna** på autobahn och kastar sig sedan utför vid Jagsttal varefter det går uppför igen till det långa plana partiet som i nödfall kan användas som start- och landningsbana.

Den lilla spoilern på bakluckan räcker inte helt till för att trycka ned bilen mot asfalten och därför blir man tvungen att lätta på gasen vid slutet av den långa raksträckan där ett par långa kurvor tar vid. Sedan två kurvor till höger och tre till vänster och vi är framme vid Boxberg. Vi har nu den tre kilometer långa ovalbanan för oss själva.

AMG 300 CE 6.0 rusar fram på banan, med kurvor med upp till 65 procent dosering, som om den jagade sin egen skugga. Ekot man hör från raksträckorna är i det närmaste skräckinjagande. AMG 300 CE 6.0 är en bil man hellre ska frukta för mycket än för lite.

Den kallas ju inte för The Hammer för inte.

# BETYG

VI HAR JU BARA FEM STJÄRNOR, OCH ALLA BEHÖVS FÖR DENNA V8-BESTYCKADE W124-COUPÉ. TYVÄRR INGA FLER FÖR URKRAFTEN HOS MOTORN OCH DEN ÖVERLÄGSNA SOLIDITETEN.

## KAROSSERI ★★★★★

Tillräckligt stort motorrum för att få in monster-V8:an, tunga läderstolar, äkta massivt träarbete, två personer får bekvämt plats i baksätet. Färddator och oljetrycksmätare enligt Mercedesträdion.

## ÅKKOMFORT ★★★★★

Kort körtid även till långväga resmål, ljudnivå som knappast tillåter small talk, därigenom kan passagerarna inte klaga på den hårda fjädringen.

## DRIVLINA ★★★★★

Alles in Ordnung!

## VÄGEGENSKAPER ★★★★★

Handling med tendens till överstyrning, prestanda, ställer vissa krav på föraren vid undanmanöverprov.

## SÄKERHET ★★★★★

AMG 300 CE 6.0 har oftast redan passerat när faran uppstår, de heroiska bromsarna har goda avsikter men är knappast i paritet med motorns prestanda.

## MILJÖ ★★★★★

Vid starten sveps bilen in i behagliga dimslöjor. När man väl lagt märke till AMG:n har den redan hunnit vidare.

## KOSTNADER ★★★★★

Rusar iväg snabbare än bilen själv.



▲ AMG 300 CE 6.0

▲ Mercedes-AMG E 63 S 4MATIC+

# TEKNISKA DATA

	300 CE 6.0	E 63 S 4MATIC+
<b>MOTOR</b>		
Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>	V8/5 953	V8, turbo/3 982
Slaglängd/cylinderdiameter, mm	94,8/100, 0	83,0/92,0
Kompression	9,8:1	8,6:1
Effekt, hk vid r/min	385 vid 5 500	612 vid 5 750–6 500
Vridmoment, Nm vid r/min	566 vid 4 000	850 vid 2 500–4 500
Hästkrafter per liter	64,7	153,7
Antal växlar, man/aut	-/4	-/9
Drivning	Bak	4WD

<b>BROMSAR</b>		
Bromsskivor, typ	Stål	I.u.
Bromsskivor diameter fram/bak, mm	294/278	I.u.

<b>MÅTT</b>		
Tomvikt, kg	1 695	2 030
Viktfördelning, fram/bak (%)	53,3/46,7	56/44
Kilo per hästkraft	4,4	3,3
Längd/axelavstånd, mm	4 655/2 715	4 923/2 939
Bredd/höjd, mm	1 855/1 370	1 852/1 474
Luftmotståndskoefficient, cW	0,31	0,32
Tankstorlek, l	70	66
Bagagevolym, l	480	540
Däckdimension testbil, fram	235/45 R17	265/35 R20
Däckdimension testbil, bak	265/40 R17	295/30 R20
Däck, testbil	Hankook Ventus S1 Evo	I.u.

<b>PRESTANDA</b>		
0–40 km/h, sek	1,7	1,0
0–100 km/h, sek	6,2	3,2
0–160 km/h, sek	14,6	7,1
0–200 km/h, sek	25,0	11,0
60–100 km/h, sek	3,3	1,6
80–120 km/h, sek	4,1	2,0
Toppfart, km/h, enligt tillverkare	288	300
Bromssträcka från 100 km/h	41,0	34,7
Bromssträcka från 130 km/h, kalla	68,9	58,5
Slalom 18 meter, km/h	60,1	67,8
Filbyte i hög hastighet km/h	123,4	139,9

<b>BULLER I KUPÉN</b>		
80/100/130 km/h, dB(A)	66/71/74	69/70/71

<b>FÖRBRUKNING</b>		
Norm/test, l/100 km	I.u./16,0	9,1/12,9
CO <sub>2</sub> Norm/test, g/km	I.u./372	206/300

## 12. Klassiskt bilmärke: Trabant

Publicerad 1 november 2010

Ofta ser man påståendet att Trabant skulle vara en av världens sämsta bilar. Det där tror jag, utan att ens ha kört en Trabbi (men det har kanske inte heller belackarna), bara är nys. Tvärtom skulle jag vilja påstå att Trabant för sin tid och sin plats, var en alldeles utmärkt bil, kanske den bästa som gick att få för pengar.



*Trabant P 50 Limousine, 1958*

I Östtyskland tillverkades under 50-talet nästan lika många bilmärken som i Västtyskland. Det som skilde landshalvorna åt i detta avseende var framför allt två små detaljer, nämligen antalet byggda bilar och, ja okej då, kvaliteten.

Fast om sanningen ska fram så var kvaliteten på de tidigaste 50-tals-Folkorna inte heller så mycket att skryta med. Orsakerna var till stor del bristen på bra material.

Nåväl, Trabant, den lilla rackaren från Zwickau, lanserades 1959 som en sorts östtysk Folkvagn. Dock skilde den sig kraftigt från Volkswagen.

Trabanten var till exempel mycket mindre men framför allt var den mer konstruerad som de flesta andra bilar från den tiden i så måtto att den hade motorn fram. Att inspirationen ursprungligen kom från mellankrigstidens DKW-bilar är ganska uppenbart ty Trabant hade både tvåtaktsmotor och drivning på framhjulen.



**Trabant NT**



*Trabant P50I 1962–64*

### **Kaross i duroplast**

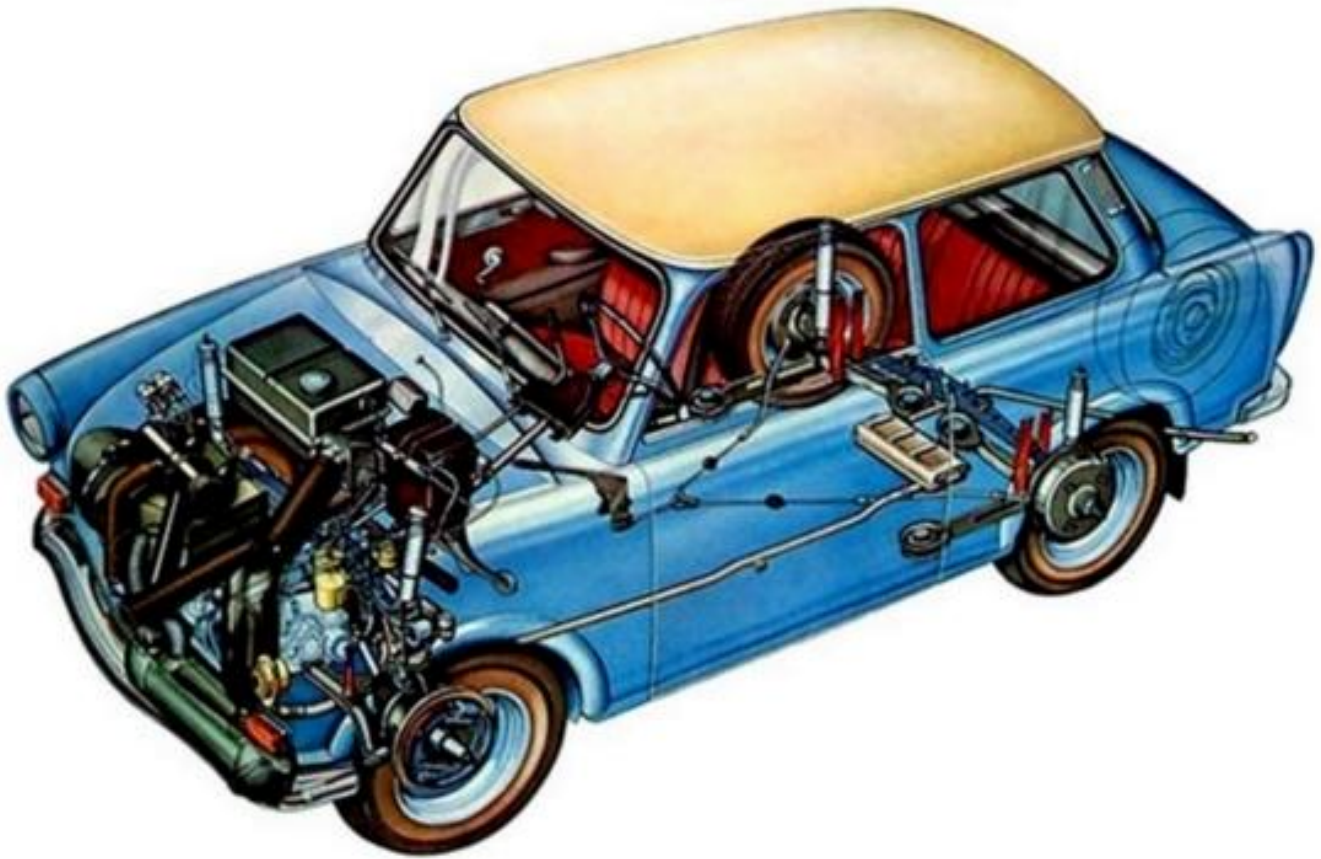
Första Trabant-modellen kallades 50 och hade ett chassi som lånats från den litet lätt ärtiga coupén med namnet IFA (eller Zwickau) P70 och liksom denna hade Trabant en kaross av så kallat konstmaterial, en sorts östtysk glasfiber, som man benämnde duroplast.

Den stora fördelen var naturligtvis att karossen inte kunde rosta, men det blev en ganska kväljande och säkert miljöfarlig rök när man eldade upp skrotade Trabbis.



*601 1963–89*





**KVALITETSKONTROLL:** <https://youtu.be/mIAYxWCXF8A>

Den ursprungliga Trabant-motorn var tvåcylindriga och hade en volym på blygsamma 500 kubik, som en halvstor motorcykel alltså men faktiskt litet mer volym än i exempelvis den ursprungliga Lillcittran. Trabant-motorn var starkare också! 18 hästar utvecklade den, det vill säga dubbelt så många som i den första 2CV!

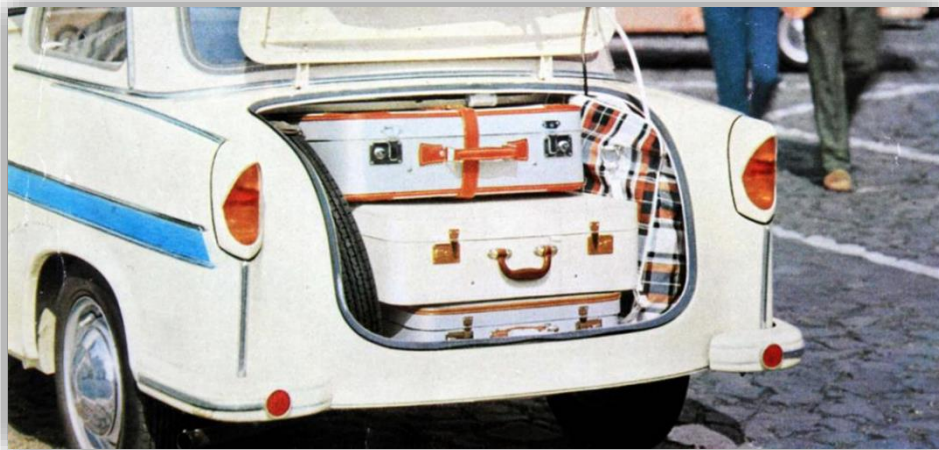
Växellådan var fyrväxlad och hade frihjul. Bilen var byggd på en synnerligen enkel plattformram och hade individuella hjulupphängningar fram och till dem ett tvärställt bladfjäderpaket. Bak hade bilen svängaxlar och tvärställda bladfjädrar.

Den hade hydrauliska bromsar och rullade på 13-tumsdäck. 337,5 cm kort var bilen, det vill säga 80 cm kortare än en Folkvagn, och Trabantens vägde bara 600 kilo.

Någon 0 till 100-mätning kunde aldrig göras eftersom toppfarten var cirka 90 km/tim, sannolikt en ganska bra anpassning till det östtyska vägnätets bristfälliga kvalitet.



*601 Universal 1965–89*



*Fullt i den förvånansvärt rymliga skuffen på Trabant 600, läckert lackerad i två färger. 600-modellen var bara 336 cm lång.*

### **Tyst elelegans**

Trabant var sannerligen inte en bil som ständigt vidareutvecklades, men visst hände det ett och annat. Motorn blev till exempel större 1962 då volymen ökade till 594 cc och effekten stegrades till 23 DIN-hästkrafter vid 2 800 varv.

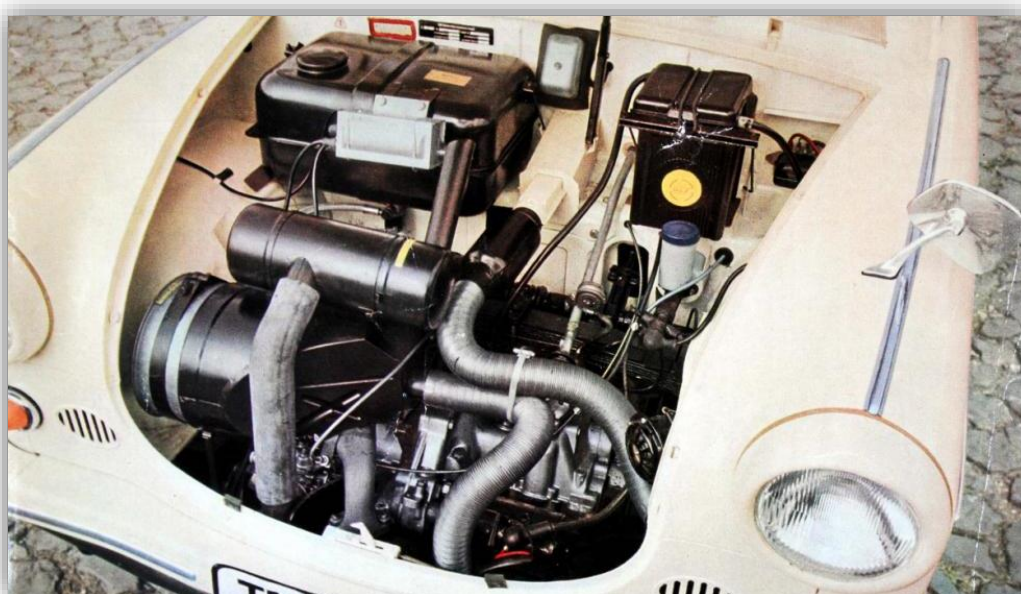
Detta räckte för att ge vagnen en toppfart på 100 knutar – och så kunde föraren njuta av att växellådan blivit helsynkroniserad.

De första åren byggdes endast en karosstyp, en tvådörrars sedan, men snart kom också en stationsvagn. Och 1979 lanserades en öppen bil kallad Tramp.

Eftersom flärd inte var en stor grej i Östtyskland var den inte i första hand avsedd att vara ute och glida med utan var ett arbetsredskap för Volkspolizisten.

Dock gjordes minst en reklamfilm där Tramp var den verkliga playboyens bil, du vet en sån där kille med stora polisonger och Ray-Ban-liknande solbrillor. Tio år senare föll som bekant muren och då blev Tramp litet småfräsig på riktigt, kanske den kultigaste av alla Trabanter...

Trots murens fall levde Trabant ända till 1991, den sista tiden med Polo-motor. Om allt går enligt plan kommer Trabant att återuppstå om några år, i en snygg retroversion med elmotor! Vilken resa – från osande tvåtaktsmatter till tyst elelegans!



*Under alla slangarna till vänster hukar den lilla 500-kubiksmotorn i den första karossversionen kallad 600 och byggd 1959–62.*

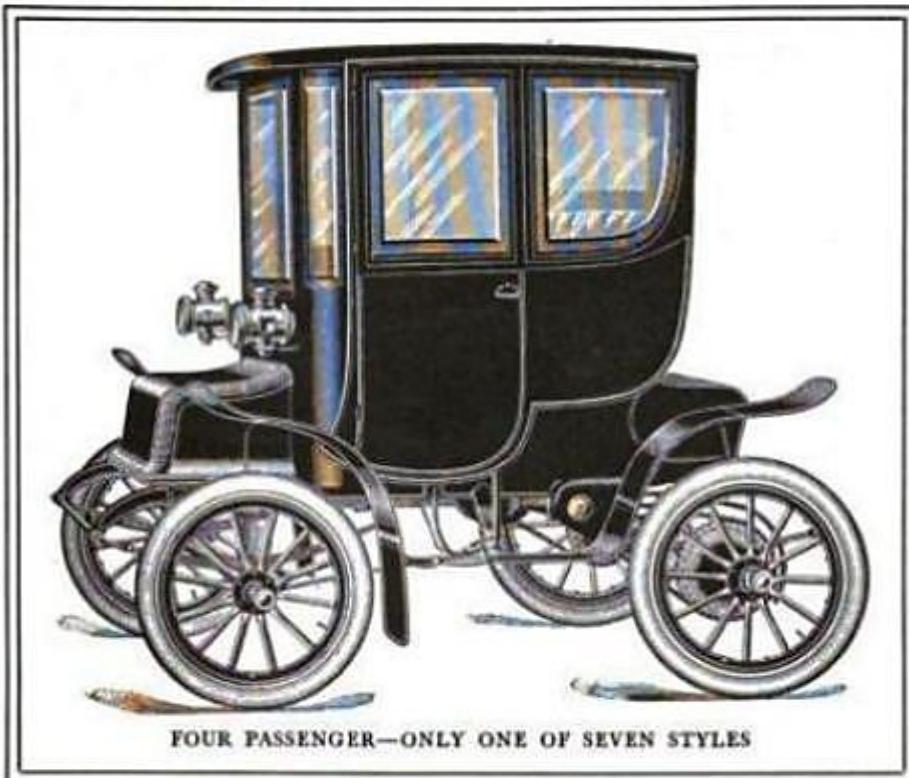
# *Just A Plain Notice*

## The DETROIT ELECTRICS

have done more to advance the reputation of electrics than all other makes put together. No one has yet equaled their records and we continue to lead.

**1060 MILES OVERLAND A RECORD**

Think of going from DETROIT to ATLANTIC CITY all the way on its own power—never once helped.



FOUR PASSENGER—ONLY ONE OF SEVEN STYLES

**WE EXHIBIT AT NEW YORK, JANUARY 16-23 AND AT  
CHICAGO, FEBRUARY 6-13**

You have no fear of competition when you represent the wonderful "DETROIT ELECTRIC." Write today about agency.

**The ANDERSON CARRIAGE CO.**  
DETROIT, MICHIGAN

**SLUT**