



Goliath GP700 Sport 1951–52

MOTORNYTT
Föregående

måndag 24 februari
fredag 21 februari

1. Så blir nya biljätten med Volvo: Kan bli nytt Tesla
2. Förre Nissan-chefen stäms på 900 miljoner
3. Elbilen behöver mer bidrag hävdar Skoda
4. Därför är de fysiska backspeglarna utrotningshotade
5. Dacias kommande elbil ska bli billigast i Europa
6. Provkörning: Peugeot 508 Hybrid – "Ett helgjutet alternativ"
7. Prov: Audi RS Q8 – en nagel i ögat på miljövänner
8. Jaguarens V8-vrål: "Helt fantastiskt ljud"
9. Gordon Murrays nya åk är inget vrålåk
10. Bilarna som strular mest – Volvo i bottenligan
11. Kraftig ökning av fiffel med begagnade bilar i Sverige
12. Porsche 914 kan återuppstå i ny kostym
13. Porsche 911
14. Klassiskt bilmärke: Lancia



1. Så blir nya biljätten med Volvo: Kan bli nytt Tesla

Maths Nilsson 2020-02-11

Volvo Cars till BytBil: "Håkan Samuelsson har redan startat arbetet"



Sveriges viktigaste företag Volvo Cars AB ska slås ihop med Cayman Island-bolaget Geely Automobile Holdings.





Nu är siktet inställt på att bli en av världens ledande bilkoncerner – Volvo och Polestar siktar på att bli ett nytt Tesla när de går in på börsen.

– Arbetet med fusionen har redan startat arbetet under ledning av Håkan Samuelsson, säger Stefan Elfström, pressansvarig på Volvo Cars till BytBil.

För huvudägaren Li Shufu kan det innebära en vinst på över 100 miljarder kronor när det nya Volvo-bolaget hamnar på börsen – men även Sverige kan dra en vinstlott om pengarna stannar hos det nya bolaget.

Geelys övertagande av Volvo Cars från Ford firar inom några veckor 10-årsjubileum. I svallvågorna av finanskrisen köpte Geely och grundaren Li Shufu Volvo för fyndpriset 14 miljarder kronor. En av tidernas bästa bilaffärer och en investering som har varit en vinstlott för för flera parter: För Sverige, för Geely och för de anställda i Volvo.

Från att ha varit ett bilmärke som fick hålla till godo med Ford-plattformar och låg i bakvattnet bland Europas biltillverkare har Volvo flyttat fram sina positioner år för år. Volvo har förvandlats till premiummärke och släppt en rad framgångsrika modeller på egna plattformar – och slagit försäljningsrekord sju år i rad. Under Geelys ägarskap har Volvo vuxit med 4000 anställda i Sverige. Förra året sålde Volvo över 700 000 bilar. 23 000 svenskar arbetar på Volvo och ytterligare 4000 konsulter. Lägg till underleverantörer och Volvo-handlare och långt över 100 000 svenskar har sin försörjning från Volvo Cars. Detta gör Volvo Cars till Sveriges största arbetsgivare och viktigaste företag. Dessutom är bolaget i konkurrens med Volvo Group Sveriges största nettoexportör.

Att Geely och huvudägaren Li Shufu under tio år varit bra för både Sverige och Volvo Cars råder det alltså ingen tvekan om. Affären där Volvo Cars nu ska fusioneras med Geely Automobile Holdings kan tyckas vara en liten teknikalitet och ett sätt att snabbt få in Volvo Cars på börsen, men i själva verket ritas hela koncernkartan om och affären kan få långtgående konsekvenser för Sverige, jobben och Volvo Cars. För i dag ser ägarbilden helt annorlunda ut runt omkring Volvo.

Här är den komplicerade spindelväven runt omkring Volvos bilar:

Volvo Car AB som äger Volvos biltillverkning och försäljningen av bilarna runt om i världen ägs av Geely Sweden Holding AB, som i sin tur ägs Shanghai Geely Zhaoyuan int'l investment co ltd vars huvudägare är Zhejiang Geely Holding Group, ägt av Li Shufu till 90 procent, och de resterande 10 procenten av hans son. I bakgrunden finns också regionala kinesiska investeringsfonder som tidigare indirekt uppges ha ägt 49 procent av Volvo i samband med Geelys köp, men det är oklart hur stora deras ägarandelar är i dag.



Från att ha kontrollerats direkt av Li Shufu och inte behövt bekymra sig om börsens kvartalskapitalism ska nu Volvo Cars in på aktiemarknaden med de nyckfulla krav det för med sig.

Dessutom flyttas Volvo runt i Geely-koncernen och ska slås ihop med det Cayman Island-baserade bolaget Geely Automobile Holdings som är noterat på Hong Kong-börsen. Bolaget ägs till 51 procent av Li Shufu genom Zhejiang Geely Holding Group. I dag tillverkar de bilmärken Geely Holding äger, Geely och Lynk & Co cirka 1,4 miljoner bilar per år. Med Volvo i bolaget blir det över två miljoner bilar per år. Volvos 700 000 bilar är i dag mer lönsamma än Geelys 1,4 miljoner bilar.

Vad betyder det här då i praktiken för Volvo Cars och för Sverige? Ja, en sak är i alla fall säker, arbetsron i Göteborg är över. Börsens investerare kommer övervaka varje steg Volvo tar och kräva leverans kvartal för kvartal. Ett försäljningsras på tio procent som nu i januari skulle omedelbart skicka ner kursen i källaren och sätta press på ledningen att komma med sparåtgärder.

En positiv tolkning av affären är att den kan innebära att Volvo och Sverige får ytterligare muskler för att kunna växa och bli ett av framtidens vinnande bilmärken med utvecklingsnav i Göteborg. En hög värdering av Volvo-Geely på börsen kommer sannolikt att innebära en nyemission och att många miljarder investeras i utveckling och tillverkning i Sverige. Även om vi på längre sikt naturligtvis får svårt att konkurrera med kostnadsläget i Kina. Men det är ju inte avhängigt affären.

Den största vinnaren på affären torde trots allt vara Li Shufu. Börsen kommer sannolikt att värdera tillväxtvarumärket Volvo som siktar på att bli ledande på elbilar på ett positivt sätt. Kanske ses även elbilmärket Polestar som ett potentiellt Tesla i vardande. Redan i dag är Geely Automobile Holdings utan Volvo värt 170 miljarder kronor på Hong Kong-börsen. En försiktig gissning är att värdet tredubblas när Volvo och Polestar adderas till de befintliga märkena Geely och Lynk & Co. Men en mer aggressiv värdering à la Tesla gör att värdet lika gärna kan fyr- eller femdubblas. Men hittills har Li Shufu varit mest intresserad av att återinvestera alla vinster i sina bilmärken – vilket är positivt både för Sverige och Volvo.



I övrigt är det för tidigt att dra några helt säkra slutsatser – inte ens ledningen på Volvo verkar vara säkra på hur det ska bli. Volvos vd Håkan Samuelsson ska nu leda arbetet med att slå ihop Volvo med Geely Holdings. Så här svarade Volvos pressansvarige Stefan Elfström på BytBils frågor om jätteaffären:

Vet ni i dag vart huvudkontoret för det nya företaget ska hamna?

– Volvo Cars huvudkontor kommer att finnas kvar i Torslanda men huvudkontoret för det gemensamma bolaget kommer sannolikt finnas både i Kina och Göteborg.

Vet ni i dag vad det nya bolaget ska det nya bolaget heta?

– Nej.

Hur snabbt kan en börsnotering av den nya aktien komma att ske?

– Arbetet som kan leda fram till en fusion har nyligen påbörjats där arbetet kommer att ledas av Håkan Samuelsson – ett förslag ska tas fram till respektive bolagsstyrelse innan ett bolag kan bli verklighet, men ambitionen är att vara i mål innan årets utgång.

Kommer det ske någon nyemission i samband med notering av det nya bolaget?

– Detta får vi återkomma till längre fram i processen.

När börjar den nya arbetsgruppen att arbeta med fusionen?

– Den har redan startat arbetet under ledning av Håkan Samuelsson.

Kommer Geely Auto Holdings säte på Cayman-öarna att flyttas nu när bolaget ska slå ihop med Volvo?

– När det gäller var det nya bolaget kan komma att registreras får vi återkomma längre fram eftersom arbetet med en sammanslagning är i sin linda.

För precis som många andra bolag på Hong Kong-börsen har Geely Automobile Holdings sin hemvist på Cayman-öarna. Anledningen är att reglerna för att driva bolag från Cayman-öarna är mycket flexibla – bolagen slipper insyn i bokföringen och det finns inga krav på årsstämmor.

Av Maths Nilsson



2. Förrre Nissan-chefen stäms på 900 miljoner

Redaktören bytbil

2020-02-14

Nissan lämnar in en stämningsansökan mot sin förrre styrelseordförande Carlos Ghosn. Kravet är på hisnande 900 miljoner kronor.

”Skadeståndet vi begär är kopplat till de skador som Ghosn har åsamkat oss” säger Nissans advokater.



Carlos Ghosn, 65, var drivande i bildandet av alliansen mellan Renault och Nissan för drygt 20 år sedan. Han genomförde brutala kostnadsbesparingar och lyckades rädda den japanska biltillverkaren från ruinens brant. Men så kom det stora fallet. Från att ha varit en helgonförklarad bildirektör blev han över en natt fånge i en japansk häktescell.

Det var i november 2018 efter att Ghosn gripits efter misstankar om att han använt Nissans pengar för sitt flotta privata leverne och för att ha undanhållit inkomster.

Carlos Ghosn berättade om hur han av 400 dagar i fångenskap suttit ensam 130 av dem i en liten cell utan fönster, med upp till åtta timmar långa förhör på olika tider av dygnet. Han kallade det japanska rättssystemet för anakronistiskt och inhumant. Enligt Ghosn tog de japanska åklagarna även hans fru Caroles pass och dator och höll paret åtskilda under nio månader.



I december i fjol placerades Carlos Ghosn i husarrest i sitt Tokyo-hem och väntade på rättegång där han riskerade att dömas till många år i fängelse.

Men Ghosn hade andra planer än att vänta. I slutet av december släppte tidningar över hela världen nyheten om att han lyckats fly från sitt hem, som var bevakat av japansk polis.

Detaljerna som avslöjades var som tagna ur en James Bond-film: med hjälp av före detta elitsoldater som varit utklädda till medlemmar i en orkester stoppades Ghosn ner i en låda och smugglades ut – och iväg på ett privatflygplan.

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

Men nu går alltså Nissan på offensiven mot sin förre chef. Stämningsansökan ska behandlas i en civil domstol och skadeståndskravet är på 900 miljoner kronor.

”Ghosn har kostat Nissan stora summor, dels under hans bristande förvalterskap som vd, men även genom att ha använt Nissans tillgångar för privata ändamål” uttalar sig Nissans advokater.

”Skadeståndet vi begär är kopplat till de skador som Ghosn har åsamkat oss”

Nissan menar att Ghosn tagit emot mutor under sin tid som vd, men även att han byggt lyxiga sommarhus utomlands med Nissans pengar. Han ska även ha betalat en frikostig lön till sin syster, trots att hon inte arbetade för Nissan.

Vad säger Carlos Ghosn?

– Det är en fars. Vi har alla dokument som bevisar det. Det här är ett karaktärsmord och Nissans stämning kommer samma kväll som de tillkännager koncernens senaste bokslut, säger Ghosn.

Kriget trappas upp – och sista ordet är inte sagt.

3. Elbilen behöver mer bidrag hävdar Skoda

Peter Klemensberger

15 februari 2020

Den billiga lilla elbilen är inte möjlig utan än mer statliga bidrag, menar Skodas vd Bernhard Maier. Här är läget i kampen om den billiga eldrivna citybilen.



Skiftet är här och alla biltillverkare har en plan för sin elektrifiering. För Skodas del handlar det om 30 modeller till 2023 varav tio kommer att vara helt eldrivna. Märkets första står nu i bilhallen, men det handlar inte om någon ny bil. Det är en uppdaterad och elkonverterad version av [Citigo](#), en småbil som lanserades redan 2011 och är av samma konstruktion som [Volkswagen Up](#) och [Seat Mii](#) som även de nyligen har gått elektrifierings väg.

LÄS MER: [Provkörning av Citigoe iV](#)

Skoda har precis presenterat sin andra eldrivna bil, suven [Enyaq](#). En bil som ännu inte har någon officiellt pris, ändå går den att boka och leveranserna startar under första kvartalet 2021.

Tidigare nämnda eldrivna Citigo kostar 268 400 kronor. Det rör sig om en av de minsta bilarna på marknaden och som med sin gamla bensinmotor hade en prislapp på strax över 100 000 kronor. Är det möjligt att göra en liten billig enbil, blir den omedelbara frågeställningen?

Nej, menar Skodas vd Bernhard Maier, inte utan än mer statliga bidrag. Höga utvecklingskostnader för de första elbilarna gör att fordonstypen inte kan bli en tillgänglig massproducerad produkt. Maier säger också att efterfrågan på små och eldrivna stadsbilar har ökat väsentligt.



Skoda Citigoe iV är ursprungligen en bil med bensinmotor.

Drömmen om den lilla billiga elbilen upptar inte bara Skodas hjärnor. Kias europeiska chef Emilio Herrera har tidigare velat [elektrifiera modellen Picanto](#) men priset på omkring 215.000 kronor skulle bli för högt menar han. Han hoppades på att koncernkollegan Hyundai skulle göra samma sak med systerbilen i10 för att därmed få ned priset. Men det är [något som inte kommer att ske den närmaste tiden](#).

Renault har också gett sig in i leken om att få ut den billigaste elbilen i Europa. Förra året lanserade man modellen [City K-ZE](#) i Kina. En bil som enligt egen utsago ska ha "global standard" och därmed passa även här. Huruvida den kommer hit eller inte är osäkert, klart är i alla fall att [Twingo kommer att presenteras i elektriskt utförande under vårens bilsalong i Genève](#). Eldrivlinan kommer den med största säkerhet att få från tvillingbilen Smart Forfour som den delar övrig teknik med. En bil som kostar 231 750 kronor.

Fiat 500 är en vanlig syn i kontinentens storstäder men kommande generation av modellen kommer inte att bli det. Den ska nämligen lyfta sig prestigemässigt och [bara komma med eldrift](#), enligt koncernens marknadschef Olivier Francois. En urban Tesla med vacker italiensk design. "Dolce vita" i en elbil, som han uttrycker det.

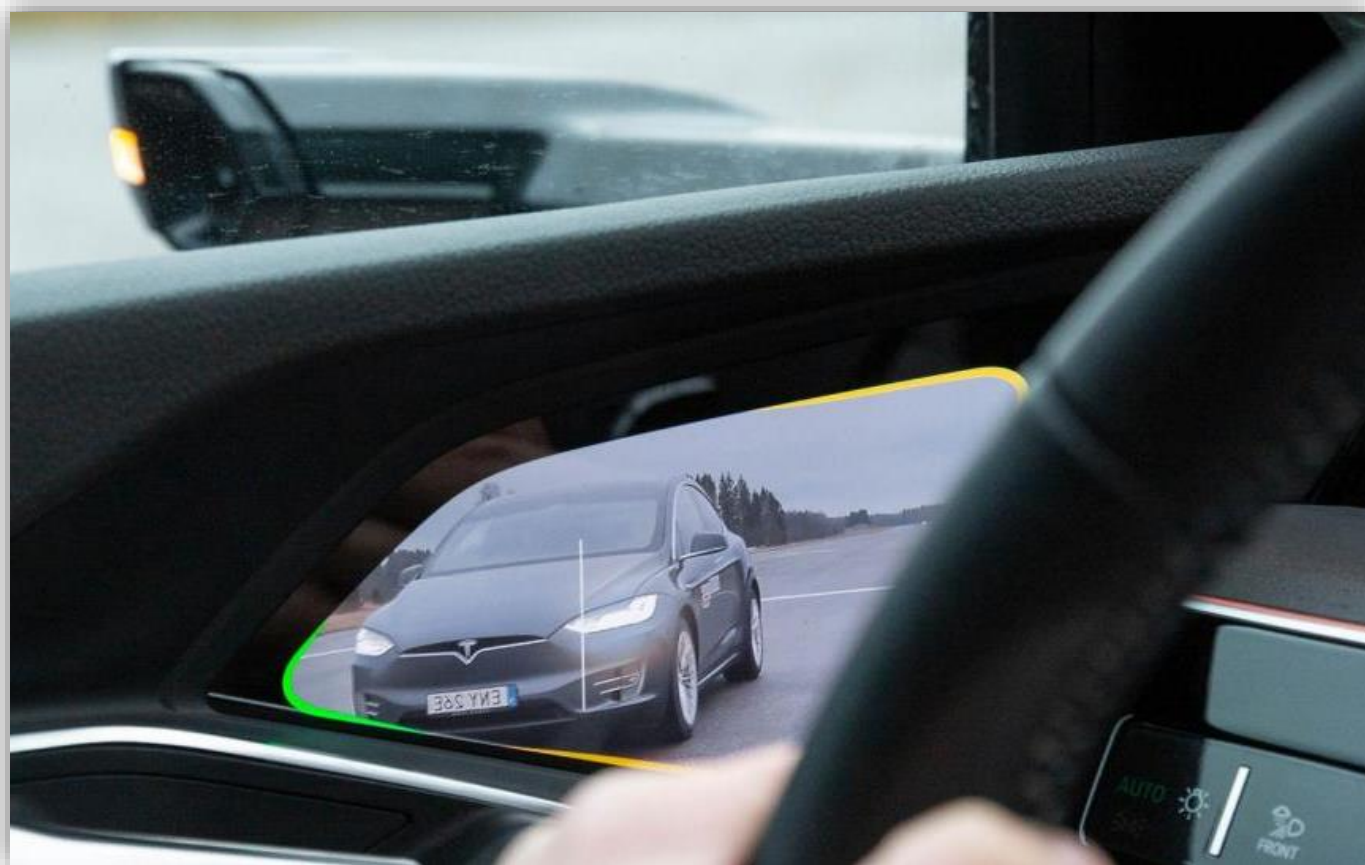
Skodas tekniske chef Christian Strube tror i alla fall att småbilen har sin plats i framtiden med växande antal storstäder. Han tror även att nästa generation av Citigo bara kommer med elektrisk drivlina. Men de eldrivna småbilarna måste vara billiga, annars har den spelat ut sin roll, menar han.

Peter Klemensberger

4. Därför är de fysiska backspeglarna utrottningshotade

Publicerad 2020-02-14 9:18 text Erik Söderholm

Klassiska backspeglar ersätts med kameror och en designteamets dröm går i uppfyllelse.



I många år har biltillverkarna – eller fram för allt designavdelningarna – drömt om att ersätta dagens fysiska backspeglar med kameror. Då visas området snett bakom bilen på en liten skärm istället för i en spegel.

Kameraspeglarna har funnits på konceptbilar i många år, men för första gången verkar de nu faktiskt ha fått fäste bland produktionsbilar. Audi har lanserat digitala backspeglar som tillval i elbilen e-tron och Honda e har de små kameraspeglarna som standard.

I Audi e-tron tyckte Vi Bilägares testförare inte att funktionen var tillräckligt bra, men vårt första intryck av kamerabackspeglarna i Honda e var mer positiva.

I USA är kamerabackspeglar fortfarande inte lagliga, men i Europa börjar de alltså göra sitt intåg. Och att det först sker i elbilar är ingen slump. Digitala backspeglar med kameror är nämligen mindre och nättare än vanliga, fysiska backspeglar – vilket sänker luftmotståndet. Därmed blir räckvidden längre.

Några extra kilometers räckvidd är inte så viktigt i en bensinbil, men i en elbil är det desto viktigare. Kombinerat med aerodynamiska specialfälgar och andra detaljer kan räckvidden maximeras.

Men det ska förstås inte ske på bekostnad av säkerheten, så om du själv funderar på en bil med digitala backspeglar är vårt råd att provköra modellen ordentligt innan du slår till, särskilt i dåligt väder eller med lågt stående sol i backspegeln.



I elbilen Honda e är digitala backspeglar standard.

Förutom att förlänga räckvidden bidrar de digitala backspeglarna med ett slankare och mer futuristiskt intryck rent designmässigt, vilket biltillverkarnas designavdelningar förstås gillar. Ingenjörerna å sin sida kan utveckla särskild mjukvara till kameran speglarna som anpassar dem efter olika förhållanden vilket inte går med klassiska backspeglar.

För några år sedan började designavdelningarna göra sig av med de fysiska knapparna i bilens interiör och ersätta dem med infotainmentsystem och pekkänsliga knappar istället. Även det ger ett futuristiskt och slankt utseende, och om en knapp inte behövs för tillfället – exempelvis parkeringshjälp när föraren kör på motorväg – kan knappen helt enkelt döljas, vilket designteamen gillar.

Baksidan är att bilföraren kan uppleva det som invecklat och krångligt. Att ta ögonen från vägen för att använda ett infotainmentsystem är heller inte alltid så säkert.

När det gäller de kamerabaserade backspeglarna verkar designavdelningarna alltså till slut ha vunnit en fight som pågått sedan experimentbilarnas 1960-tal, eller ännu längre. Men det som fällde utslaget var inte designmässiga skäl, utan tekniska, och det är den längre räckvidden i elbilarna som verkar ha övertygat ingenjörerna och ekonomerna.



[Digitala backspeglar standard för Honda E](#)

[Den eldrivna halvkombin kommer i alla utföranden vara utrustad med kameror istället för klassiska backspeglar.](#)

5. Dacias kommande elbil ska bli billigast i Europa

AV BOBBY GREEN

2020-02-14 KL 16:40

En Renault K-ZE med annan logga



För snart ett år sedan visade Renault upp produktionsversionen av modellen K-ZE. Det är en liten helt eldriven crossover från Kina som inte kommer att säljas i närheten av oss. Men det ska den här Dacian göra, som är samma bil fast med annan logga i fronten. När den anländer någon gång nästa år eller 2022 kan den kvala in som billigast i Europa. Förmodligen blir specarna för bilen exakt samma som hos Renaulten vilket innebär en elmotor på 45 hästar kopplad till ett batteripack på 26,8 kWh. Toppfarten är blygsamma 105 km/h och på en laddning ska man komma 27,1 mil enligt NEDC-cykeln.

[Renault visar helt eldrivna City K-ZE](#)
[En bil byggd i Kina, för Kina](#)

[Renault visar liten eldriven crossover](#)
[Ska vara "prisvärd"](#)

[Renault ska lansera elbil som kostar runt 100.000 kronor](#)
[Kommer till Europa inom fem år](#)

6. Provkörning: Peugeot 508 Hybrid – ”Ett helgjutet alternativ”

Felix Björklund 2020-02-15 06:11

En del av den elektrifieringsoffensiv som ska hålla Peugeot från utsläppsböter, men även ett stiligt alternativ för vardagskörningen. 508 SW Hybrid bjuder på design, komfort och fem mils körning på el.



Teknikrelaterade fördomar är vanligt förekommande bland bilägare, exempelvis mot franska märken. Men nu när Peugeot har dragit sin elektrifieringslans så är det dags att justera siktet och ta itu med eventuella vanföreställningar.

Vi befinner oss på plats i spanska Sitges för att få provsmaka Peugeot 508 SW Hybrid. En laddhybrid av senaste snitt, här draperad som en mellanklasskombi. 508:an kom i ny tappning hösten 2018 och med tilläget SW, Sport Wagon, handlar det om en kombi. Utseendemässigt skiljer sig inte den elektrifierade modellen och även om smak är något individuellt så måste det nog ändå sägas att den franska tillverkaren har fått till proportionerna bra.

Interiören i 508:an är finfin. Designmässigt välbyggd och med kvalitetsmaterial som märks. Som exempel är det alcantara-trim (syntetisk mocka) i sätet. Peugeotten har även pianotangenter istället för vanliga knappar och en karaktäristisk kantig och liten ratt. Fina detaljer som sticker ut. Sätena är även sköna och dynförlängningen som erbjuds lär vara uppskattad av längre förare samt på längre resor. En riktigt trivsamt kupé helt enkelt.

Något som däremot inte är top notch är infotainmentsystemet. Och vi får det förklarat för oss av teknikern Frédéric Heugas: Man har massvis på gång, men i och med att den här generationen bygger på teknik som sjösattes 2016 är man lite bakbunden.

Och visst gör den sitt jobb, men det är något haltande och att haft vred för klimatanläggningen hade underlättat.

Läs mer: [Provkörning: Mini Cooper SE – ”Inga problem med övergången till el”](#)



Designmässigt välbyggd och med kvalitetsmaterial som märks, skriver Felix Björklund om interiören på Peugeot 508 Hybrid.

En sak som däremot avslöjar att det är den senaste teknikgenerationen av hybrider kommer när man öppnar bagageluckan. Vi pratar om ett i stort sett ostört utrymme här. 530 liter får man plats med innan det är dags att fälla sätet. Och även om baksätet tyvärr inte är 40/20/40-fällbart finns det i varje fall genomlastningslucka för skidor.

Baksätet är det dock lite sådär med. Utrymmet är i och för sig bra när man är på plats, men den exteriört attraktiva och sluttande taklinjen gör att insteg/utsteg blir knöligt. Designen har även gjort att sikten bakåt för föraren inte är den bästa. Som tur är finns det teknik att tillgå när man ska backa (backkamera ligger dock som tillval).

Peugeot 508 Hybrid på vägen

Tryck på startknappen och 508:an väcks till liv. Men tack vare elektrifieringen sker detta som standard i rent elläge. Det innebär att man kan lämna granskapet nästintill obemärkt om morgnarna. Att komma upp i hastighet är odramatiskt och bilen trummar på beredvilligt utan att besvära bensinmotorn. Peugeot utlovar upp till 54 km räckvidd på ren el och du måste upp i 135 km/h innan det är dags att slå igång förbränningen. Det här är siffror som gör att de flesta lär klara sina vardagsbestyr utan att behöva använda särskilt mycket fossila drivmedel.

Läs mer: [Provkörning: Renault Zoe – räcker långa räckvidden för att övertyga?](#)

Men även om den är lugn och trygg att köra, är just övergången när bensinmotorn kliver in inte helt smärfri. Och det är i lägena, då du vill påkalla hela drivlineeffekten (225hk), som det händer. Det tar helt enkelt lite tid innan förbränningsmotorn stämplat in och börjar bidra. Det här gäller då i läget hybrid. Vill du slippa detta, eller är medveten om att omkörning är på gång så är det sport-läget som gäller. Då är bensinmotorn redo för action direkt, men med baksidan att den då även kostar på i bränsle.



Den här generationen bygger på teknik som sjösattes 2016, därför är infotainment inte top notch.

Och på tal om körlägen. Utöver sport finns det komfort och electric och hybrid. Som ovan nämnt innebär sport att det är bättre respons, electric är normalläget vid start, hybrid blandar el- och bensindrift för bästa förbrukning. Dessa lägen har namn som är ganska självförklarande. Det lämnar komfortläget och här är tillkommer att den aktiva fjädringen (om man har det tillvalt) justeras för att ge en mjukare, mindre stötig färd.

Testrundan vi körde var inte överdrivet lång, så det var svårt att få en relevant uppfattning av hur mycket bilen drar i verklig körning. Självfallet kommer bränslekostnaden bli avhängig av hur körningen och pendlingen ser ut. Men den officiella förbrukningssiffran, som tack vare den nya tuffare körcykeln har blivit mer verklighetsnära, är konkurrenskraftig med sin 0,13 l/mil. För att kunna ge en mer rättvis uppskattning får vi återbesöka modellen när den väl finns för test i Sverige.

Summerat

PSA-gruppen har verkligen trummat igång när det kommer till elektrifierat. En kritisk satsning i utsläppsjakten och även om vi inte fick allt för mycket tid i bilen så tycker jag att fransoserna är inne på rätt spår. Visst skulle man alltid velat få några fler kilometers elräckvidd, men som man säger mycket vill ha mera. Å andra sidan ges det här utan inverkan på praktiskt utrymme.

Drivlinan är en smart lösning och tack vare det hålls utsläppet nere till 30 gram koldioxid per km, vilket innebär att förmånsvärdet för tjänstebilister blir väldigt attraktivt.

Så om du tillhör den krympande kategorin köpare som inte är på jakt efter en SUV och tycker att det behövs lite franska former på uppfarten. Så kan Peugeots hybridkombi vara ett helgjutet alternativ.



Bagaget rymmer 530 liter. 1 780 med baksätena fällda.

Fakta: Peugeot 508 SW Hybrid

Motor: 1,6-liters bensinmotor + elmaskin

Effekt bensinmotor: 180 hästkrafter/133 kW

Effekt elmaskin: 110 hästkrafter/ 81,2 kW

Systemeffekt: 225 hästkrafter/165 kW

Vridmoment system: 360 Nm

Blandad förbrukning: 0,13 l/mil

Koldioxidutsläpp: 30 g/km

Acceleration 0-100 km/h: 8 sekunder

Batterikapacitet: 11,6 kWh

Max hastighet el: 135 km/h

Räckvidd på el: 52 km

Bagageutrymme: 530 liter, 1 780 med baksätena fällda.

Maximal dragvikt: 1 210 kg



7. Prov: Audi RS Q8 – en nagel i ögat på miljövänner

Publicerad 2020-01-25 09:46, uppdaterad 2020-02-13 16:11

Miljövänner, gör er själva en tjänst och bläddra vidare. Här finns inget att se eller läsa. Ni andra: välkomna till Audi Sports nyaste alster tillika miljöaktivisternas senaste nagel i ögat, Audi RS Q8!



Den här texten kan knappast betraktas som (miljö)politiskt korrekt. Vi struntar i allt som heter miljötank och kritik på resursslukande fordon och deras ägare.

Det här är för alla människor som sköljer munnen med 98 oktan redan på morgonen.

Titta in på Audis hemsida och där ser ni den redan: ett hotfullt svart gap kombinerat med en giftgrön kaross stående på jättelika fälgar.

Audi RS Q8 är den starkaste Q-modellen någonsin från Audi Sport. En V8 med dubbelturbo och sanslösa 600 hk blandar och förbränner 98 oktan och syre i tändningsföljden 1-3-7-2-6-5-4-8, vilket musiktekniskt översätts till en trumvirvel av episka mått.

Ljudbilden är avsevärt maffigare och mörkare än i lillbrorsan SQ8 som förlitar sig till en dieseldiet. Sådant trams bryr sig inte RS-modellen om. Dess hjärta har trots allt hittat sin plats även i andra modeller som exempelvis Lamborghini Urus, Audi RS 6 och olika modeller från Bentley. Det gör man knappast med en diesel.

Hos Audi koopererar den urstarka motorn dock med ett 48-volts mildhybridssystem för att spara bränsle. Man kopplar helt enkelt en kombinerad startmotor/generator till bilens vevaxel som rekuperar upp till 12 kW som lagras i ett litiumjonbatteri.

Systemet är visserligen för klen för att hjälpa till med framdrivningen (inte för att det skulle behövas för den delen), men förser istället bilens olika system, däribland stopp/start-systemet, med ström. Upp till 0,8 liter per 100 km ska således kunna sparas. Då har vi inte ens räknat in cylinderavstängningen som stänger av halva motorn (alltså fyra cylindrar) under låg belastning.

AUDI RS Q8 MOT KONKURRENTERNA



MODELL	AUDI RS Q8	BMW X6 M COMPETITION	PORSCHE CAYENNE TURBO S E-HYBRID COUPÉ
MOTORTYP/CM ³	V8, TURBO/3 996	V8, TURBO/4 395	V8, TURBO/3 396
EFFEKT, HK	600	625	680 (550+136)
VRIDMOMENT, NM	800	750	900
FÖRBR., L/100 KM	13,7 (WLTP)	12,4 (WLTP)	4,9 (WLTP)
0-100 KM/H, SEK	3,8	3,8	3,8
PRIS	1 319 000:-	1 277 200:-	1 765 000:-

Det fanns visst något att läsa för miljövännerna trots allt verkar det som, men bränsle- snålhet är knappast bjässens hjärtefråga.

Ett modigt tryck på högerpedalen understryker misstanken om att mildhybridiseringen och cylinderavstängningen endast är ett skådespel. 800 mäktiga newtonmeter sätter vilken slitbana som helst på prov och följs av 600 frustande hästar under motorhuvens ackompanjeras av digitalcockpitens staccato-ljusspel i gult, orange och rött. Växelindikatorn är egentligen onödig eftersom den åttastegade automatlådan gör ett utmärkt och blixtnabbt jobb, men det ser coolt ut i alla fall.



Ingen dålig arbetsplats. Materialen är av yppersta kvalitet precis som sammansättningen. RS Q8 har sportratt, sportstolar och kolfiberinlägg. Läckert!

Ännu häftigare är dock den dramatiska accelerationen när 2,4 ton bil sprintar i 3,8 sekunder från 0 till 100 km/h. Upp till den dubbla hastigheten dröjer det 13,7 sekunder. Det lovar i alla fall Audi Sport och efter några rivstarter med hjärtat i halsgropen tror vi på det.

En sådan acceleration för en bjässe av dessa proportioner är såklart totalt meningslös, men herrejösses vad kul! Samtidigt är RS Q8 en imponerande bedrift av Audi Sports ingenjörer. Det är lite som att komma till en 100-meterssprint iklädd skidpjäxor och att sedan vinna! Låter det överdrivet? Inte alls.

Eller vad sägs om sju minuter och fyrtiotvå sekunder på Nordslingan? Dessutom på en bitvis fuktig bana vilket är allt annat än idealiskt. Enligt piloten Frank Stippler finns det alltså utrymme för att kapa ytterligare åtskilliga sekunder.

Den stora frågan är ju: Hur i hela friden är det ens möjligt? Hur kan en stor och tung SUV varva Nordslingan i ett sådant helvetiskt tempo?



Jadå, RS Q8 har även G-kraftsmätare! Fattas bara annat!

Svaret är att Audi Sport-ingenjörerna har skruvat dit allt som fanns att tillgå i kördynamikhyllorna. Multilänkupphängningar i aluminium fram och bak, luftfjädring med adaptiva dämpare, fyrhjulstyrning och fyrhjulsdriften quattro med en mekanisk mittdifferential är några av ingredienserna. Vi får inte heller glömma bakaxelns aktiva spärrdifferential som svarar för torque vectoring.

Audi RS Q8 har även aktiva krängningshämmare som justerar stabilisatorerna med hjälp av elmotorer. Hårda i kurvorna och mjuka på rakorna.

Rent teoretiskt skulle man kunna framföra bjässen helt utan krängningar men man behöver trots allt lite återkoppling från chassit för att kunna utvärdera olika körsituationer. Dessutom påverkar det riktade systemingreppet bilens styrförmåga med hjälp av under- och överstyrning. Ingen dålig idé i tekniska kurvor.

I RS Q8 kan vi även tillbakavisa en hel del fördomar om Audis styrning. Beroende på valt körprogram jobbar styrningen från mjukt till sportigt tungrott, dock utan den där artificiella styvheten som man många gånger känner i bilar från andra fabrikat. Nej, bjässens ratt känns autentisk och ärlig. Efter ett par körda kilometer är man ett med bilen.



Diskreta påminnelser om att man inte sitter i en vanlig Q8 hittar man överallt.



Sugen på full attackkörning? Då kan man med fördel kryssa för RS-dynamikpaketet plus. Här ingår ingen viktminskning förutom plånbokens som blir allvarligt tunnare.

Men 165 400 kronor köper dig inte enbart en toppfart på 305 km/h utan även ovan nämnda aktiva krängningshämmare, en sportdifferential och keramiska bromsar i samma storlek som en större pizzatallrik (440 mm).

Bromsarna behöver lite tid på sig för att komma upp i arbetstemperatur men väl där är reaktionsförmågan på topp utan att mattas av heller efter många körda varv. Benhårda inbromsningar? Inga problem. Förutom de keramiska bromsarna i monsterformat rullar bjässen nämligen på 23-tumsfälgar. Rullmotstånd? Rotationskrafter? Icke. Här känns inget av detta. Här handlar allt om att hitta grepp! Vilket inte alltid är det lättaste med tanke på bilens formidabla vikt och höga tyngdpunkt.

Fysik är inget RS Q8 bryr sig om verkar det som när motorn vrålar ur full hals genom det klaffstyrda avgassystemet och samtidigt pressar sina passagerare mot de bekväma RS-sportstolarna. Här krävs stolarnas fulla repertoar för att hålla passagerarna på plats. Steroid-Q8:an är inget för känsliga magar, men himmelriket för dynamikjunkies.



Visst påminner ytterbackspeglarna en hel del om Lamborghinis?

Kombinationen av fenomenal runtomsikt, brutal motorkraft och en imponerande interiörkvalitet skapar en magnifik suvcoupé som verkar tappa vikt i tajta kurvor. Fyrhjulstyrningen simulerar ett kortare axelavstånd i svängarna och hjälper därmed till, men man kan inte förneka att folket hos Audi Sport verkar veta vad de sysslar med.

Vid sidan av de vanliga körprogrammen har RS Q8 numera även två RS-knappar på ratten som tillåter föraren att spara sina två favoritsetuper inklusive ESC-avstängning.

Även utan stabilitetskontrollen är monstersuven en fröjd att ratta förutsatt att man inte bromsar för sent in i kurvan så att vikten i slutänden ändå tar överhanden. Det är bättre att låta bjässen sätta sig en stund inför svängen och att låta sig ryckas med av dess otroliga framfart. Det är trots allt 2,4 ton bil vi pratar om.



Karossen är visserligen breddad men avstår från vulgära sportattribut. Fjädringen jobbar efter dina önskemål: antingen komfortabelt eller sportigt kompetent. Styrningen är knivskarp, byggkvaliteten sensationell och förarergonomin av absolut toppklass.

Men RS Q8 kan såklart även cruisa med stil och komfort. Eller lysa upp vägen med sina fantastiska Matrix-LED-strålkastarna. Eller assistera föraren med över 30 olika assistanssystem samtidigt som bilens toppmoderna infotainmentsystem erbjuder alla internet-funktioner man någonsin skulle kunna behöva.

Dessutom har toppmodellen en maximal dragvikt på hela 3,5 ton. Släng på ett hästsläp och du är redo att sätta skräck i vilken stöddig hingst som helst. Skulle man mot all förväntan lyckas irra bort sig bortom vårt asfalterade vägnät kan luftfjädringen höja bilens markfrigång med 90 millimeter. Audi kallar RS Q8 milt terränggående tack vare dess korta överhäng, quattrosystemet och hill descent-funktionen.

Men i ärlighetens namn håller vi oss hellre på asfaltsvägarna och överlåter grus, gräs och lera till konkurrenterna.

AUDI RS Q8

TEKNISKA DATA

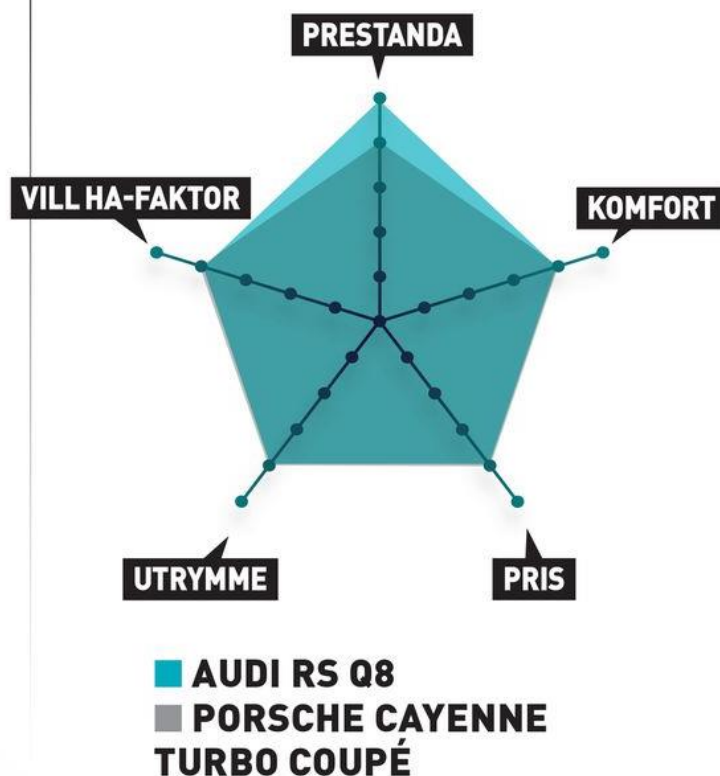
MOTOR: V8, dubbelturbo, bensin, 3 996 cm³, 600 hk vid 6 000 r/min, 800 Nm vid 2 200 r/min. 8-stegad automatlåda. Fyrhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 5 012/1 998/1 694 mm. Axelavstånd 2 998 mm. Tjänstevikt 2 390 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 3,8 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 12,1 l/100 km.

PRIS: 1 319 000 kronor. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Sanslösa körresurser, hög kvalitet, bra utrymmen.

SÄMST: Knappast existensberättigad.



Av Jörn Thomas

BEARBETNING: Tobias Mersinger /// FOTO: Audi



8. Jaguarens V8-vrål: "Helt fantastiskt ljud"

Redaktören bytbil 2020-02-14

Video: Motorjournalisten lyrisk under testresan



Som en vrålande dinosaurie med en påse full av handgranater. Så beskriver motorjournalisten Rory Reid motorljudet på britternas stolthet, Jaguar F-Type R med 5,0-liters V8.

– Det är en teatralisk motor som ger 575 hästkrafter – och den låter helt fantastiskt, säger han.

Se videoklipppet och avgör själv: <https://youtu.be/qvrxil7KpJU>

Jaguar F-Type är britternas stolthet sedan sju år tillbaka, och med den vrålande V8:n som fortfarande är en egen konstruktion. Nu kommer den nya uppdaterade versionen med en vässad motor på 575 hk och vridmoment på 700 Nm. Det slungar iväg bilen från 0 till 100 km/h på mindre än fyra sekunder.

Kanske är den brittiske motorjournalisten Rory Reid aningen hemmablind när han ger betyg på Jaguaren. Han faller nämligen pladask för bilen under provturen och tar nästan i så att han spricker:

– Vi lever i en tid när bilmotorer blir allt tystare på grund av restriktioner och partikelfilter. Det förstör bilarnas ljud. Men F-Type låter galet bra. Ljudet har varit – och är fortfarande – bilens största "partytrick".

– Bilen smäller till när du växlar upp och exploderar lite när du trycker på gasen. Det är en teatralisk motor och den låter helt fantastiskt, som en vrålande dinosaurie med en påse full av handgranater.

Kort sagt: det här är troligen den bil på marknaden som låter bäst.



Men Rory vill under den resan även hylla bilens snabba växellåda:

– Växellådan har alltid varit bra i Jaguar, men nu har de tagit upp tekniken ett snäpp till tack vare teknologin från Jaguar XE SV Project 8. Den är snabbare och mer aggressiv.

– Att växla med paddlarna är som att skjuta en pistol och få en rekyl tillbaka, en vibration genom maskinen varje gång man växlar...bang!

Britterna har alltså byggt en väldigt kompetent sportbil, till ett tämligen bra pris. R-versionen kostar runt en miljon kronor. Det ska jämföras med konkurrenten Porsche 911 som kostar 100.000 kr mindre i sitt tamaste utförande och med 200 hästkrafter färre.

Och man får ju väldigt mycket motorljud för pengarna.

[BEGAGNAD JAGUAR F-TYPE TILL SALU HÄR](#)

Snabbfakta Jaguar F-Type V8 R (2020 årsmodell)

Bensin.

Längsmonterad 8-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar.

Kamkedja. 4 ventiler per cylinder.

Kompressor.

Cylindervolym 5 000 cm³.

Max effekt 575 hk (405 kW)

Max vridmoment 700 Nm vid 2 500-5 500 r/min.

Motor fram, bakhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Acceleration 0-100 km/h under 4 sek, toppfart 300 km/h.

9. Gordon Murrays nya åk är inget vrålåk

Peter Klemensberger 14 februari 2020

Från supersportåk till mikrobilar, bildesignern Gordon Murray pendlar mellan de ytterligheter. Här är hans svar på morgondagens billiga citybil: Motiv.



Gordon Murray är en av världen mest omtalade bildesigners. Inte konstigt alls då han har ikoner som McLaren F1 och Brabhams Formel 1-fläktbil på sin meritlista. Men han har även varit inblandad i mycket annat genom åren, saker som får sportfantasten att rynka på näsan. Ni kanske minns miljöbilen [T.27](#), mikrobilar han ritat på uppdrag av [Yamaha](#) och [Shell Oil](#) och [U-landsbilen Ox](#)?

När han förra året presenterade [supersportbilen T.50](#) tyckte nog de flesta att han äntligen nyktrat till men nu kommer nästa småbil, eller i alla fall en vision om en sådan: Motiv, en bil med ett snubblande nära namn som tidigare nämnda från Yamaha.

Bilen bygger på Gordons Murreys patenterade lågviktskonstruktion kallad iStream och tas fram tillsammans med bilbyggarna Delta Motorsport och it-företaget itMoves. Framtagandet delfinansieras av staten och har som så mycket annat i dag autonom teknik och elektrifiering i fokus.

Fordonet mäter i millimeter 2 537 i längd, 1 310 i bredd, 1 628 i höjd och väger in på under 450 kg – utan batterier. Volymen invändigt är på 1 100 liter.

Elmotorn ger 27 hästkrafter driver bakhjulen och ger Motiv en acceleration 0-62 km/h (nej jag halkade inte på tangenterna) på 7,5 sekunder samt en topphastighet på 65 km/h.

Bilen uppfyller de europeiska krockkraven av typen M1 som bland annat omfattar mopeder. Motiv rymmer en åkande och har en dörr av måsvingetyp. Hjulen mäter 13 tum och bilen har skivbromsar fram samt låsningsfritt bromssystem. Invändigt finns bekvämligheter som luftkonditionering och en 24-tum stor skärm.



Batteripaketet är vätskekyllt och placerat i golvet samt har en kapacitet på 13,8 kWh vilket ska ge bilen en räckvidd på 10 mil enligt WLTP-cykeln. Batteriet ska kunna laddas från 20 till 80 procents kapacitet på 40 minuter via en CCS-kontakt.

Fördelarna med denna bil jämfört med andra mikrobilar är enligt egen utsägo dess rymlighet och låga produktionskostnad tack vare iStream-tekniken. Enligt en undersökning gjord av Transport for London (myndigheten som ansvarar för kommunal transport i Storbritanniens huvudstad) görs 60 procent av dagens bilresor i staden av ensamma trafikanter. I andra delar av landet är siffran 80 procent.



10. Bilarna som strular mest – Volvo i bottenligan

Publicerad 13 februari text Erik Söderholm

Volvo är ett av de sämsta bilmärkena när amerikanska ägare får tycka till om pålitlighet och driftsäkerhet.



För första gången på åtta år halkade ständiga ettan Lexus ned till andra plats i amerikanska JD Powers årliga lista över de mest pålitliga och driftsäkra bilmärkena. Ny etta är Hyundais lyxmärke Genesis.

Undersökningen tittar på hur många problem bilägarna haft under de första tre åren.

För Volvos del är den senaste undersökningen ingen rolig läsning. Volvo ligger på fjärde plats från botten – det är bara Jaguar, Chrysler och Land Rover som ligger sämre till. Volvo-ägarna rapporterar 185 problem per 100 bilar. Snittbilen har 134 problem per 100 bilar.

Tittar vi på bilmärken som säljs i Sverige ligger Lexus bäst till följt av Porsche, Toyota och Volkswagen. Även BMW, Hyundai och Kia ligger bättre till än snittbilen. Bästa modellen i år – och någonsin – blev Lexus ES.

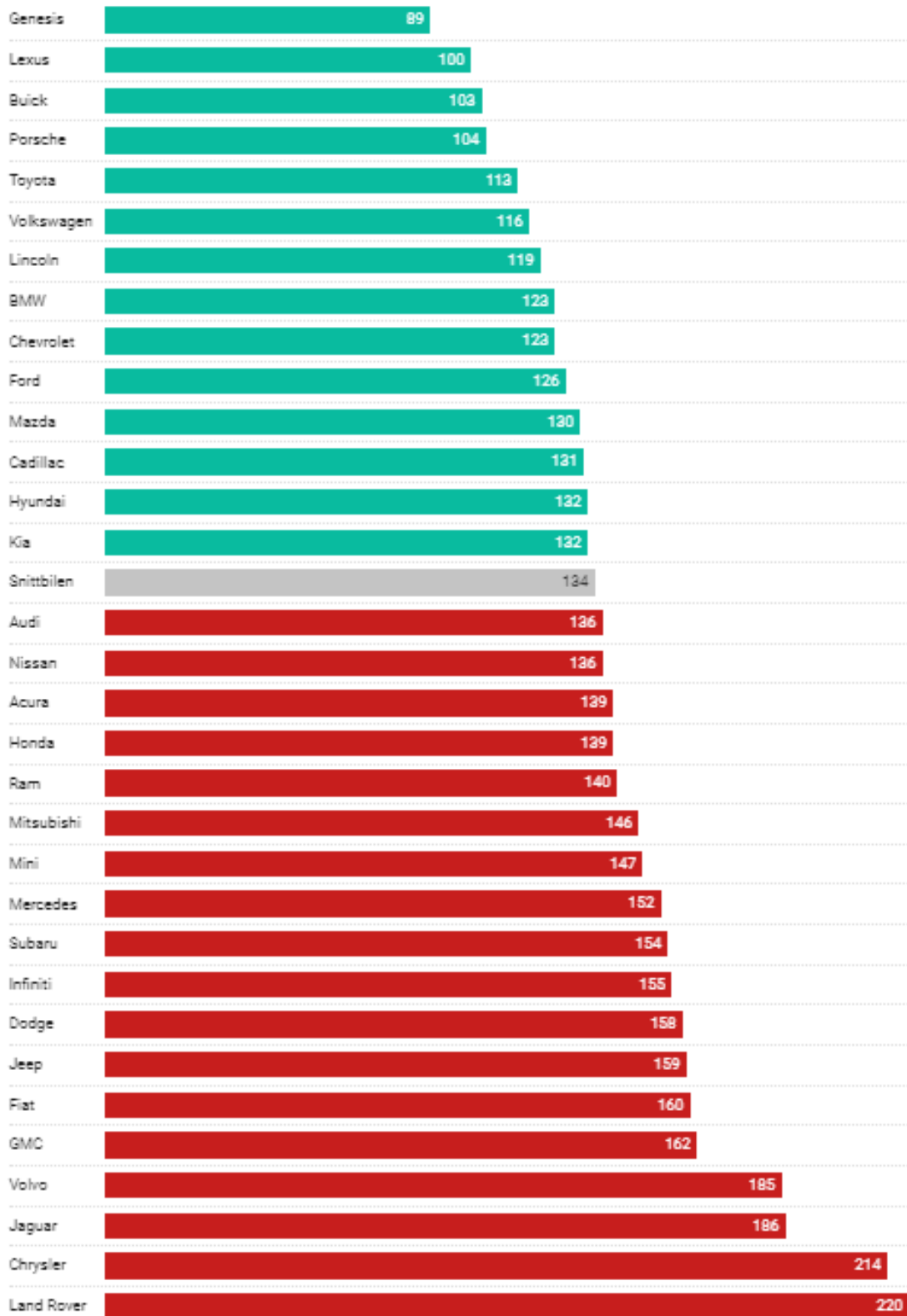
Strax under snittbilen hittar vi Audi, Nissan, Honda, Mitsubishi och Mercedes. Även Subaruägarna rapporterar en del problem. I botten av listan finns flera varumärken inom Fiat/Chrysler-koncernen samt alltså även Jaguar/Land Rover och Volvo.

På det hela taget blir driftsäkerheten dock något bättre, trots att bilarna blir mer komplexa med mer avancerad teknik.

– **Det råder inget tvivel** om att tre år gamla bilar idag är bättre byggda och mer pålitliga än lika gamla bilar var tidigare år. Men den snabba introduktionen av ny teknik ökar trycket på driftsäkerheten så det skulle inte vara överraskande om problemsiffrorna planar ut eller till och med ökar under de kommande åren, säger Dave Sargent, chef för bilsektionen på JD Power.

Mest pålitliga bilarna enligt ägarna

Siffrorna visar antalet rapporterade problem per 100 bilar. Lägre siffra är bättre.



Grafik: Vi Bilägare - Källa: JD Power - Ladda ner data - Skapad med Datawrapper

Det är viktigt att poängtera att JD Power har en ganska bred tolkning av begreppet "problem". JD Power analyserar totalt 177 specifika problem i åtta kategorier. Ett problem behöver inte alltid innebära att bilen till exempel stannat och inte går att starta. Det kan också handla om till exempel krånglande infotainmentsystem.

Tesla är inte med i den här undersökningen. Anledningen är att Tesla inte godkännt att JD Power får kontakta ägarna, vilket alla andra tillverkare gjort.

Genesis är undersökningens mest pålitliga bil med minst antal fel.

11. Kraftig ökning av fiffel med begagnade bilar i Sverige

Mattias Rabe 13 februari 2020

Förr i tiden förknippades utländska bilar, inte svenska, med fiffel. I dag är myglet utbrett även i Sverige. Wayke, bilhandlarnas egen annonsajt, rapporterar om en explosionsartad ökning av bedrägerier i vårt land vid handel med begagnade bilar.



Det är Wayke som berättar att antalet bedrägeriavslöjanden har mer än fördubblat över det senaste året. I januari 2019 noterades 57 misstänkta bedrägeriförsök, samma månad i år var siffran 126. Den 121-procentiga ökningen av stoppade bilar har lett till att Wayke nu rapporterar bedrägeriförsöken till Konsumentverket och Transportstyrelsen.

LÄS MER: [Bluffmakarna på Blocket](#)

Under hela fjolåret stoppades 1 606 fordon från försäljning hos Wayke, en ökning med hela 147 procent jämfört med 2018. Och med årets januarsiffra i åtanke är risken stor att 2020 överträffar 2019 med råge. Under de två senaste åren har nästan en miljon fordon kontrollerats.

LÄS MER: [Bilbränder och försäkringsbedrägerier ökar](#)

Wayke berättar om alla möjliga typer av bedrägerier, från mätarfusk och avsaknad av krockkuddar till stulna bilar. Fusket hittar man genom sökningar i en rad olika register, både svenska och internationella.

LÄS MER: [Transportstyrelsen varnar för bluffmejl](#)

– Att gallra ut de här fordonen och säljarna är en bra start, hela branschen behöver ta ett gemensamt ansvar för att få bort lurendrejeriet och farliga fordon från andrahandsmarknaden. Vi ser en oroväckande utveckling just nu, säger Martin Fransson, vd på Wayke.

LÄS MER: [Varning för bedrägeri vid parkeringsautomater](#)

Den begagnade bilen har på kort tid blivit oerhört populär i Sverige. [Förändringar i fordonsskatten](#), två gånger på ett och ett halvt år, styr många köpare åt det begagnade hållet, och på det kan vi lägga den svaga svenska kronan som lockar många spekulanter och köpare från utlandet. Begagnatmarknaden har alltså vuxit rejält, och bedragarna ser därmed nya och fler möjligheter till att lura folk.



12. Porsche 914 kan återuppstå i ny kostym

Publicerad i dag, 10:02

Porsches klassiska modell 914 som presenterades 1969 var en enklare och billigare bil än 911 och kallades ofta för "folk-Porschen". Sedan dess har det varit relativt tyst på den fronten men nu föreslår designchefen att en comeback kan vara aktuell.



Porsche 914.

Porsches klassiska modell 914 som presenterades 1969 var en enklare och billigare bil än 911 och kallades ofta för "folk-Porschen". Sedan dess har det varit relativt tyst på den fronten men nu föreslår designchefen att en comeback kan vara aktuell.

I en officiell intervju publicerad på [Porsches press-sajt](#), föreslår Michael Mauer, designchef på Porsche, (som bland annat ligger bakom designen av Mercedes SLK) en ny "back-to-basicmodell" som är "mer mekanisk och mindre elektrisk" för att bredda modellprogrammet.

På frågan om utsikterna för en modern tolkning av 914 konstaterade Mauer att det är "mycket intressant" och att "ämnet är aktuellt hela tiden inom företaget". Han nämnde även att tiden är kommen för en instegsmodell under 718 Cayman och Boxster.

Det är dock för tidigt att säga om en ny version av 914 skulle ha samma klassiska targa-tak som originalet.

Om en modern tolkning av 914 skulle vara originalet troget när det gäller förbränningsmotorn återstår att se, men eftersom man eftersträvar en "back-to-basicmodell" kan man ju ha sina misstankar.

Dagens instegsmodell sett till cabriolet är 718 Boxster som kostar från 592.000 kronor.



Porsche 914.



Porsche 914.



Porsche 718 Boxster.



Porsche 718 Boxster.



[Porsche 718 Boxster med fyrcylindrig boxermotor – fakta och svenskt pris](#)



[Nya Porsche 718 GTS 4.0 – 400 hästar och manuell låda](#)

Av Robin Kjellberg

13. Porsche 911

Gran Turismo Magazine nr.7 2010

Här ger vi dig tipsen inför det oundvikliga (?) köpet av en Porsche 911-klassiker. Från de tidiga 60-talsikonerna till 2000-talets första vattenkylda.



Förr eller senare är du där. Det är nämligen ett faktum att få bilälskare klarar att leva ett långt liv utan att någon gång äga "Ein Elfer" – en Porsche 911. Knappast du heller. Somliga provar en gång och känner sig nöjda med det, andra kan inte frigöra sig från den mycket speciella och tillfredsställande känslan hos denna svansmotor-ikon och blir för evigt förlorade i modellens alla variationer. Eftersom den har byggts i obruten serie sedan 1965 är utbudet av både objekt och varianter stort, och för den oinitierade närmast oöverblickbart.

Ibland tycks skillnaderna högst sublimes, och ändå skiljer det hundratusentals kronor mellan till synes snarlika versioner. Och det finns egentligen ingen kronologisk logik i prissättningen, det är helt andra parametrar som avgör vilka modeller som kostar mer och vilka som är billigare.



Tidig 911 från slutet av 60-talet



Tidig 911 från slutet av 60-talet

Vi ska i denna översikt arbeta oss igenom 911- modellens utveckling och försöka hitta förklaringar till variationer i prisbilden, och även tipsa om vilka varianter man ska titta lite extra på och vilka man kan lämna därhän.

Den första generationens kännetecken är den korta hjulbasen, som ger den ett extra livligt beteende och planterade 911:ans rykte som lömsk vägvagn. Men eftersom de tidiga modellerna har smala däck med hög profil blir gränslandet mellan grepp och förlorat grepp generöst och lätt att hantera med lite träning. Många anser att den första generationens 911 är den allra roligaste att ratta, och många har byggts om till rallybilar.



Turbo-modell från 1977



3.2 Carrera

Den vassa S-versionen, med 30 hästar mer än den vanliga 130-hästaren, är väldigt mycket dyrare än övriga tvålitersbilar från tiden, vilket knappast känns rimligt med tanke på att man utan större svårighet kan modifiera boxersexan till samma specifikationer som S-motorn – eller använda en större motor från en senare serie.

En sleepermodell som entusiasterna länge knappt har tagit i med tång är 912, alltså en tidig 911 med 1,6-litersmotorn från 356 som modellen ersatte. På senare år har den fått kultstatus och priserna har ökat snabbt, även om de inte är ikapp de sexcylindriga "riktiga" 911:orna ännu. Relativt många byggdes, nästan 30 000 exemplar, men många har byggts om med sexor eller skrotats ut längs vägen. Tidiga 911:or är rostbenägna, liksom alla bilar från den här perioden. Men märk väl: plåtdetaljer nytillverkas hos Porsche och finns på lagerhyllorna!



3.2 Carrera



964 Speedster

1968 förlängdes axelavståndet och året efter kom den förstörade 2,2-litersmotorn. Tre år senare 2,4-liters-motorn, som gav 911 de fartresurser den förtjänade. Många anser S-versionen av 2,2-litersmotorn som den kanske mest lyckliga av alla boxersexor, 190 hästar stark i en bil som med 57 millimeter längre hjulbas blev snällare att köra men som fortfarande var en slank och lätt bil. Både 2,2S och 2,4S är dock 100 000–200 000 kronor dyrare än T- och E-versionerna, som båda känns betydligt mer prisvärda idag.

1973 byggde Porsche den första specialmodellen för gatbruk i 911-serien, Carrera RS. Motorn togs upp igen i volym, nu till 2,7 liter och 210 hästar, och av de sammanlagt 1 560 exemplar som byggdes 1973 var 200 en lättviktsversion homologerad speciellt för tävlingsbruk.



993 Turbo



996 GT3

Porsche var starkt på väg in i ett skifte från svans- till frontmotor under 1980-talet, och egentligen fanns 964, som debuterade 1989, inte alls med i planen för framtiden. Men försäljningssiffrorna talade sitt tydliga språk, och 1989 debuterade en bil med samma skal som tidigare, men som i stort sett var helt ny under ytan. Den luftkylda boxersexan hade vuxit till 3,6 liter och fick dubbeltändning, skruvfjädrar ersatte torsionsstavarna och fyrhjulsdraft kom för första gången. Fyrhjulsdraften ger 911:an oanade resurser som vinterbil, men den första generationen gjorde också bilen rejält understyrd och därmed mindre kul att köra.

Turbomodellen gjorde comeback 1990 och 1992 kom en extra kryddad S-version av den sista bakhjuls drivna besten – självklart till extra höga priser idag. Ett par specialversioner byggdes också av 964, Speedster och RS, båda spartanska, stenhård fjädrade hårdkörarbilar som betingar ett ordentligt prispremium jämfört med vanliga C2 och Cabriolet.

RS är en verklig godbit, med sin tidiga, mekaniska insprutning och riktigt potenta fartresurser, och priserna har skenat iväg något alldeles våldsamt på sistone. Under en lång period var sena 1970-talare och tidiga 1980-talsbilar inte särskilt eftersökta och därmed ofta ganska billiga. Fula stötfångarlösningar och dålig avgasreningsanpassning med följande slappa gasrespons gav dessa årgångar dåligt rykte. Särskilt SC-modellen (1978–83) med en nedtrimmad variant av Carrera 3,0-motorn känns platt och lite tråkig i karaktären. Idag har dock även dessa 911:or, mellan 1976 och 1983, ökat ordentligt i pris och man ska ha tur för att hitta ett vettigt exemplar för under 150 000 kronor.



996 GT3

1975 kom också Porsches första super-911, Turbon. Först i trelitersversion, men redan 1976 med 3,3-liters-motor och hela 300 hästar. Porschepuritanerna hade lite svårt att ta till sig Turbon med dess lynniga temperament och stora frukostbricka baktill, och på andrahandsmarknaden var den ganska kall eftersom många bilar var söndertrimmade (eller kunde misstänkas ha varit det). Nu har de tidiga Turbobilarna (första serien byggdes mellan 1975 och 1985) kommit igen som klassiker och fina originalbilar stiger snabbt i pris.

1984 kom Carrera 3,2, som fick kortare slag och en mer varvillig karaktär, och ett modernt motorstyrningssystem som höjde effekten till 231 hästkrafter och sänkte förbrukningen. Denna motorgeneration fick också hydraulisk kamkedjespännare som radikalt hjälper till att förbättra livslängden. Från 1987 fick den också en ny växellåda (G50), som ger bättre känsla. Den här generationen från andra halvan av 1980-talet har varit riktiga bubb-lare på senare år.

1994 debuterade 993, den sista av de luftkylda Porscharna och den sista med grundkassen från 1960-talet i behåll (även om den nu hade svullnat ut ordentligt). Det är också den sista Porschen som byggdes enligt den gamla schwäbiska byggtraditionen – från efterföljaren 996 har bilarna byggts med moderna produktionsmetoder hämtade från Japan. En viktig skillnad är att den också fick en helt ny flerlänksbakvagn som förbättrade komforten och köregenskaperna på ett radikalt vis.

Allt talar därmed för att 993 förtjänar den popularitet som den verkligen har fått på senare år, och även om man får betala mer för 993 än en betydligt modernare 996 är det absolut en bättre placering. Den utmärka Turbon, nu med fyrhjulsdraft, har egentligen aldrig sjunkit särskilt mycket i pris och riktigt fina ex av S-versionen kan kosta uppåt miljonen. Betydligt mer än vad man någonsin behöver betala för en 996 Turbo.

996 har blivit en slagpåse av flera skäl (formen på strålkastarna, interiören, bristande kvalitetskänsla, masstillverkning etc), men faktum är att de är riktigt fina bilar att köra. Snabb blev den också med 3,6-litersmotorn, (2002–2005) och som användarbilar ger de verkligen valuta för pengarna – möjligen inte som samlarobjekt.

I så fall bör man satsa på GT3- eller GT2-specialarna; de kommer alltid att ha en särskild plats i Porscheälskarnas hjärtan. 996 GT3 har varit brant fallande prismässigt ett tag nu, och kommer man över ett ex under halvmiljonen är det bara att köpa.

Med lite tålamod är det klart bättre än pengar på banken.

Text av Gunnar Dackevall

14. Klassiskt bilmärke: Lancia

Publicerad 18 november 2010

Nu är det 104 år sedan bilföretaget Lancia grundades av Vincenzo Lancia, som kom från en välbärgad soppfabrikantsfamilj. Unge Lancia startade sin karriär år 1898 hos det då smått kända märket Ceirano, som dock snart övertogs av F.I.A.T. varvid Lancia blev chefskontrollant och snart också fabriksföreståndare hos Fiat. Som sådan var han verksam till 1908, då han alltså redan var egen, konkurrerande bilfabrikör.



LANCIA LAMBDA 1: E SERIEN TORPEDO 1922

Från tillverkningsstarten 1907 och ända fram till 1929 använde Lancia det grekiska alfabetet som modellbeteckningar. Den första modellen hette därför alldeles logiskt Alfa.

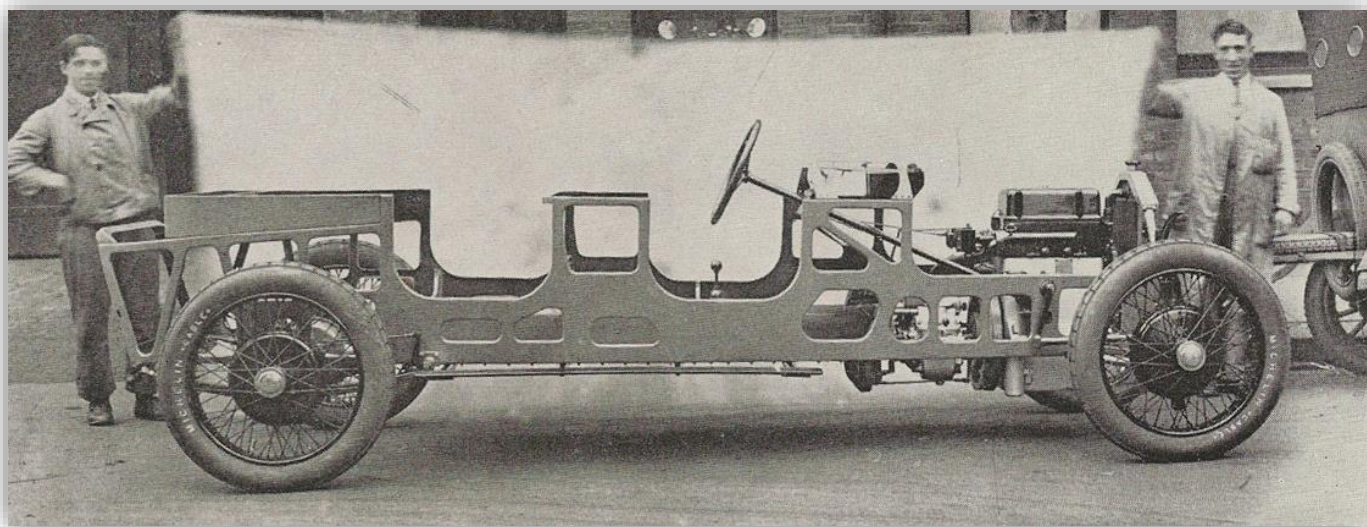
Lustigt nog kallades nästa modell Di-Alfa och hade en sexcylindrig motor, men typen byggdes bara i 23 exemplar och är i det närmaste bortglömd. En intressant detalj är att Lancia sedan inte byggde sexcylindriga motorer förrän 1950! (Och Bugatti byggde aldrig någon sexa, men det är förstås en annan historia.)

Fick gott rykte

Lancia fick snart ett gott rykte. Bilarna var väl konstruerade och omsorgsfullt byggda. År 1919 visades en magnifik prototyp på utställningar i Europa, en bil med V12-motor på sex liter.

Den visade sig alltför kostsam att bygga, men Lancia hade ett verkligt äss i rockärmen, nämligen den modell som visades 1922 och sattes i produktion 1923. Lambda var namnet och bilen var en på flera sätt revolutionerande skapelse.

En smal V4-motor i lättmetall och med högtryckssmörjning samt **självbärande karosskonstruktion** var de största sensationerna. I standardutförande var bilen öppen men man kunde köpa till en hardtop, att användas i busväder.



Lambda 1st Series Torpedo 1922

Bilen hade fyrhjulsbromsar, ovanligt vid denna tid, och framhjulen fjädrades av vertikala spiralfjädrar. Denna konstruktion kom sedan att användas av alla Lancia-bilar fram till 1956 och på några modeller ända till 1963!

Lambda blev en kommersiell framgång och fram till 1931 såldes 13 000 exemplar.

Aurelia kultförklarades

Modellen Dilambda, som kördes av bland andra Erich Maria Remarque, författare till "På västfronten intet nytt", kom 1929 och hade en smal V8-motor. Under 1930-talet byggdes ett antal modeller i olika storleks- och prisklasser. Många fina specialkarosser monterades på de större chassierna.

1937 presenterades den mycket intressanta modellen Aprilia, en liten bil med bara drygt 1,3 liters cylindervolym. Utmärkta vägegenskaper, strömlinjeformad kaross och goda prestanda gjorde den till en behändig vagn för automotiva finmakare.

Aprilia byggdes ända till slutet av 40-talet. Aprilia blev Vincenzo Lancias sista konstruktion – han avled 1937. Först 1950 kom en riktigt ny modell. Den kallades Aurelia, och visade sig vara en fullträff.

Bilen hade V6-motor på 1,7 liter, med stötstänger, och en baktill monterad växellåda. Aurelia B20 med tvålitersmaskin var en sportcoupé som kultförklarades och så fanns den öppna Aurelia Spider.



Lancia Dilambda Carlton Tourer 1930



Aprilia 1937–49

Egendomlig formgivning

Lancia var bilar för konnässörer, men tyvärr fanns det inte så många sådana. Fiat och Alfa Romeo sålde många gånger fler bilar. Inte ens den intressanta Flaminia, en elegant fyrdörarsvagn med fyra torkare på bakrutan (två inne och två ute!) förmådde få fart på försäljningen, trots hög komfort och goda prestanda.

1960-talet blev ändå en modellrik tid för Lancia med modellnamn som Flavia och Fulvia. Måhända förtörnas märkesvännerna men jag vågar ändå hävda att formgivningen i många fall kunde ha varit bättre, det vill säga mindre egendomlig.

1969 köpte Fiat bilmärket Lancia, som sedan dess fortsatt att göra mer (oftast) eller mindre (sällan) intressanta modeller. Tänk bara på den makalösa Stratos-coupén med mittmotor och otaliga rallyframgångar!



Aurelia GT by Pichon Parat 1956



Flavia Berlina 1960–67

Kommer du ihåg Saab Lancia 600? Egentligen var det förstås en Lancia Delta och den såldes med viss framgång här i landet åren kring 1980. Jag körde väldigt många mil med en sådan, en utmärkt vagn, som dock kändes litet smäckig.

Med stor säkerhet har det gått för det exemplaret som för alla dess kamrater: rosten tog dem!

Lancia har med Fiats hjälp hankat sig fram och ännu lever märket, vilket ju inte är alldeles självklart i dessa dagar.



Saab Lancia 600 kallades denna kantiga lilla vagn i Sverige, men sanningen var förstås att det är en Lancia Delta, presenterad i september 1979.



Detroit Electric Model 97 Coupe 1931

SLUT