



Hillman Minx Californian 1953–56

FILM: <https://www.youtube.com/watch?v=ItYSWaIn NM>

MOTORNYTT onsdag 26 februari
Föregående måndag 24 februari

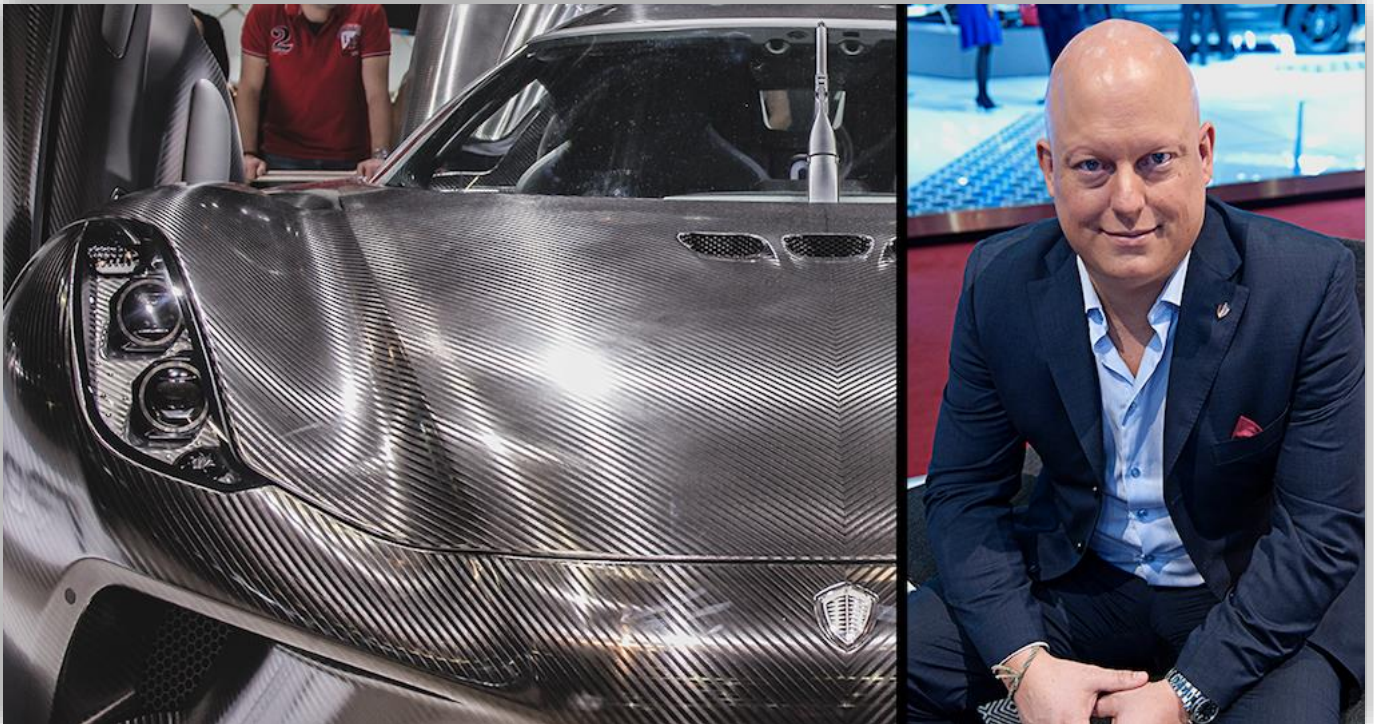
1. Koenigseggs nya modell – teknikmonster med 1 800 hästar?!
2. Nya beskedet som ska stoppa bilstöldligorna
3. Så vill Trafikverket skrota bilar äldre än 1999
4. Batteribrist stoppar tillverkningen av Jaguars elbil
5. Provkörning: Polestar 2 – är du redo Tesla?
6. Billigare XC60-laddhybrid och ännu mildare S60-hybrid
7. Tesla är en masspsykos
8. Tesla backar – försvunna tillvalet tillbaka
9. Hyperbilen är inte vacker men effektiv
10. GM lämnar Australien – Holden läggs ned efter 164 år
11. Pojkdrömmen om 240-sleeper förverkligad!
12. Provkörning av Toyota 2000GT
13. Klassiskt bilmärke: Panther



1. Koenigseggs nya modell – teknikmonster med 1 800 hästar?!

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-02-17, 15:20

Alla väntar vi på Koenigsegg "folkbil" som ska byggas i Trollhättan tillsammans med NEVS. Men om de rykten som vi hört från vår krönikör Peter Ternström som har bra försänkningar i supersportbilsvärlden stämmer har Christian Von Koenigsegg återigen en teknisk superkaramell på gång.



Vad sägs om trippla elmotorer på tillsammans 1.200 hk. Förmodligen en fram och två bak, så att man kan erbjuda verklig torque vectoring – med valfritt kraftflöde till de båda bakhjulen. Det här lär ge helt fantastiska kurvegenskaper.

På toppen finns en världssensation, en trecylindrig motor på två liter med fria ventiler som ska ge 600 hk. Total effekt blir således 1 800 hk.

Kort sagt ger fria ventiler en kompakt, lätt motor med väldigt hög verkningsgrad och snabb respons.

Hur mycket batterikapacitet bilen får och om motorn kommer att användas för laddning av batterierna har vi inte hört något om. Bilens vikt är självklart också mycket spännande att få reda på.

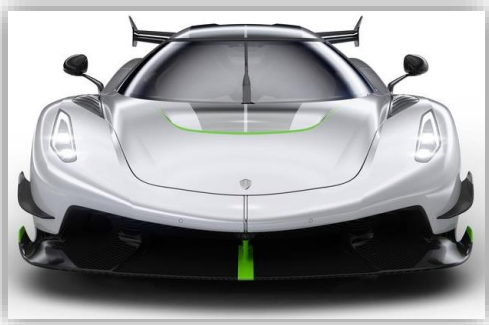
Bilen ska endast byggas i 300 exemplar och priset ska enligt ryktet starta på 1.380.000 – euro! Leveranserna lär starta 2022.

Den tredje mars får vi veta om dessa spekulationer stämmer, eller om det är rena fantasier...

Här är fördelarna med fria ventiler.

- Eftersom en FreeValve-motor inte använder gasspjäll blir det **inga pumpförluster vid dellast**. En vanlig bensinmotor måste "dra" luften förbi det nästan stängda trottelspjället. Vid lägre effektbehov går därför **FreeValve-motorn mycket mer effektivt** jämfört med en konventionell bensinmotor, ungefär som en dieselmotor.
- Varje cylinder har två avgasventiler och deras avgasportar delas upp. Exempelvis en till turboaggregatet och en som går direkt till katalysatorn, eller till EGR-kylaren (avgasrecirkulation). **Avgasflödet till turbon kan därmed styras** till rätt nivå utan wastegateventil, vilket minskar kostnaderna.
- **Vid kallstart startar en fyrcylindrig FreeValve-motor på två cylindrar**, eftersom det blir effektivare att belasta färre cylindrar med ett större arbete. Temperaturen stiger snabbt (hälften så stora ytor att värma upp), vilket gör att katalysatorn "tänder" snabbare. Hur en trecylindrig startat vet vi inte.
- Vid varvtal upp till cirka 2.500 rpm **kan en motor med FreeValve-teknik köras som en tvåtaktmotor** (utan nackdelar som dåliga emissioner). Det kan utnyttjas för att till exempel få en trecylindrig motor att gå jämnt och fint vid lägre varvtal (den körs då som "sexcylindrig").
- När det gäller verkningsgrad kan **en bensinmotor med FreeValve-teknik jämföras med en dieselmotor**. Men dieselmotorn är kanske 10.000–20.000 kronor dyrare och betydligt tyngre.
- En av de stora fördelarna med FreeValve-tekniken är att **en bensinmotor får lika bra verkningsgrad som en dieselmotor**, men utan dyrbara problem för att rena avgaserna. En bensinmotor går också mjukare och tystare än en dieselmotor.
- FreeValve är främst tänkt för bensinmotorer, men kan användas på alla typer av motorer. **En dieselmotor kan öka sin verkningsgrad med ett par procentenheter**, vilket kostnadsmissigt skulle kunna vara motiverat på exempelvis lastbilmotorer och fartygsmotorer.
- Motorer med FreeValve-teknik kan uppnå **mycket bra verkningsgrad även med portinsprutning**. Många moderna bensinmotorer har direktinsprutning för att höja verkningsgraden men då får man problem med höga partikelnivåer, vilket kan kräva ett extra (dyrbart) partikelfilter.
- FreeValve-tekniken innebär att **motorn slipper skrymmande kamaxlar och ventilmekanism**. Det sänker höjden på motorn med cirka fem centimeter och förkortar den också på längden (eftersom ingen kamaxeldrivning behövs).
- Färre komponenter och mindre mått gör att **vikten kan minskas med cirka 20 kilo på Qoros-motorn** med FreeValve-teknik, jämfört med en konventionell Qorosmotor.
- Med fria ventiler är det mycket enkelt att **deaktivera hälften av cylindrarna**. Det går också snabbt att skifta mellan de olika cylindrarna, vilket gör att man kan bibehålla värmen i alla förbränningsrum.

- Ett variabelt kompressionsförhållande vore önskvärt men fria ventiler är på sätt och vis ett sätt att komma "halvvägs". Det statiska kompressionsförhållandet är samma men **det dynamiska förbränningstrycket går att variera upp och ner** med hjälp av stängningstiderna på ventilererna.
- Uppdelningen av avgasportarna med hjälp av FreeValve-tekniken gör att **mottrycket i avgasystemet minskar**. Det gör att motorn blir effektivare då man kan använda ena avgasporten till att "spola rent" samtidigt som den andra matar turbon.
- **Ljudnivån är ungefär likvärdig vid lägre varv**, men bullret från ventilmekanismen sjunker med FreeValve vid högre varvtal jämfört med konventionell ventilmekanism.
- **Med FreeValve-tekniken sparar man både utrymme och vikt** i motorkonstruktionen. Det ger nya möjligheter för konstruktörerna. Små motorer kan exempelvis användas för att ge bilar ett bättre kupéutrymme och bättre krockegenskaper.
- Genom att öppna avgasportarna som leder till turboaggregatet tidigt kan **motorn få en snabbare gasrespons**. Genom att tillfälligt rika upp bränslet får man också bättre respons.



Världspremiär: Här är Koenigsegg Jesko – det råaste "egget" någonsin



Koenigseggs nya modell får FreeValve-teknik och etanol-V8 på 2,9 liter med 1.050 hk



Koenigsegg och Nevs AB i nytt partnerskap – nya bilmodeller kan byggas i Trollhättan

2. Nya beskedet som ska stoppa bilstödligorna

Publicerad 2020-02-17 15:51

Text Erik Söderholm

Tullen får ökad befogenhet att kolla misstänkta bilar som försöker ta sig ut.



De senaste åren har mängder av svenska bilägare fått se sina bilar strippade på delar – och vissa har även fått bilen stulen. Anledningen är att flera internationella stöldligor som kommer över bilar och delar för att transportera dem utomlands härjat i Sverige.

Regeringen ska nu se till att tullen får ökade befogenheter att kolla och stoppa misstänkta personer och fordon som är på väg ut ur landet, skriver [SVT Nyheter](#). Problemet hittills har varit att tullen fokuserat mer på att hindra exempelvis narkotika och sprängmedel från att komma in i Sverige, men nu får tullen alltså befogenhet att stoppa och hindra stöldligor från att föra ut gods från landet.

– **Det har funnits** en stor frustration inte minst från allmänheten, men även från våra anställda, att tullen inte kan ingripa om vi ser misstänkt stöldgods. Därför tycker jag att det är väldigt bra att vi nu ska få befogenheter att göra det, säger Fredrik Holmberg, som är vikarierande generaldirektör på Tullverket, till SVT.

Relaterade artiklar

[Stölder av bildelar tar fart igen](#)

[Bildelsstölderna eskalerar](#)



3. Så vill Trafikverket skrota bilar äldre än 1999

Redaktören bytbil 2020-02-17

"Om vi blir av med alla kan vi rädda 30 liv"



Trafikverket vill skrota bort alla bilar äldre än 20 år i Sverige.

– Om vi blir av med alla bilar som är före årsmodell 1999 och ersätter de med nyare bilar, från 2010 och framåt, kan vi rädda 30 liv om året, säger Matteo Rizzi, analytiker på verket, till SR Ekot.

Dödssiffrorna på de svenska vägarna blev de lägsta i modern tid under 2019. Nu vill Trafikverket ta ytterligare initiativ för att komma närmare nollvisionen. Trafikverket har kommit fram till att en skrotningspremie för bilar äldre än 20 år kan bidra till att få bort äldre bilar. Om alla äldre bilar försvinner kan 30 liv om året räddas, uppger SR Ekot.

Verket har tagit upp frågan med regeringen. Tillsammans ska de nu undersöka om på vilket sätt det kan gå att införa en sådan skrotningspremie. Ersättningen kan betalas ut när bilägaren skrotar den gamla för att köpa en nyare.

– Vid de dödsolyckor som sker har en stor andel av bilarna en väldigt låg säkerhetsstandard, med dagens mått mätt. De har till exempel inte bältespåminnare eller antisladdsystem, och de två räddar tillsammans väldigt många liv, säger Maria Krafft, trafiksäkerhetsdirektör på Trafikverket till Ekot.

Enligt Maria Krafft gäller det att starta en kedjereaktion med bilbyten för att få bort de bilar som är 20 år och äldre. De som har de äldsta bilarna köper en lite nyare, och de som har en nyare begagnad kan köpa en ny. På så sätt kan även utsläppen av koldioxid minskas.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) är positiv till förslaget i sina kommentarer till Ekot:

– Alla förslag som innebär att vi ökar trafiksäkerheten kommer jag noggrant att gå igenom. För vi måste minska antalet dödade och skadade i trafiken. Det är välkommet med alla förslag, säger han till Ekot.

Relaterade artiklar



[Trafikverket larmar: Husbilar livsfarliga](#)

Gjorde krocktester - så dålig är säkerheten
6 maj 2019



[Färre omkom i trafiken 2017](#)

Rekordlåga siffror trots ökad trafik.
27 apr. 2018



[Här sänks farten till 80 km/h - hela listan](#)

1000 nya fartkameror sätts upp - sänkt hastighet på svenska vägar
9 sep. 2019



[Nu sänks fartgränserna på 111 mil väg i Sverige](#)

Dessutom ska 1000 fartkameror sättas upp
28 okt. 2019

4. Batteribrist stoppar tillverkningen av Jaguars elbil

John Edgren 2020-02-17 09:45

Ännu en gång har batteribrist hos LG Chem tvingat ett bilmärke att pausa en modell. Den här måndagen avbryter Jaguar Land Rover sin tillverkning av I-Pace.



Det är inte första gången som koreanska LG Chem har problem med att hålla jämna steg med biltillverkarnas efterfrågan på bolagets batterier.

2017 var det Hyundai vars produktion av [elbilen Ioniq hamnade på efterkälken](#) och under våren 2019 blev Audi tvungna att skjuta på leveranserna av [elbilen E-Tron](#). Även Mercedes har tvingats sänka sina [produktionsmål för 2020 av elbilen EQC](#).

Leveransproblemen har uppenbarligen fortsatt, för nu har Jaguar Land Rover meddelat att de från och med måndagen den 17 februari kommer att stoppa produktionen av I-Pace. Tillverkningen av bolagets storsäljande el-suv är utlagd på Magna Steyr i österrikiska Graz.

LG Chem har inte levererat batterier

Jaguar Land Rover bekräftar att stoppet är till följd av att LG Chems fabrik i Polen inte har lyckats leverera de batterier som behövs. Enligt [The Verge](#) har biltillverkaren meddelat att man för samtal med koreanerna för att billeveranserna ska påverkas så lite som möjligt.

The Verge har dock varit i kontakt med Cairn Energy Research Advisors som överraskas av problemen, detta med tanke på att Jaguar Land Rover bara sålda omkring 18 000 exemplar av I-Pace under 2019.

Dålig strategi från Jaguar?

Om det verkligen handlar om batteribrist så är det märkligt att Jaguar inte har skrivit bindande kontrakt med leverantörerna på förhand. Antingen finns det ett tryck internt på att man inte ska genomföra en allt för framgångsrik elbils lansering (som skulle kunna kannibalisera på tidigare modeller och därmed reta upp handlarnätverket), eller så har de helt enkelt en dålig strategi, säger Sam Jeffe, chef vid Cairn Energy Research Advisors till The Verge.



5. Provkörning: Polestar 2 – är du redo Tesla?

Av Elias Medelberg, Publicerad i dag, 08:00

Volvos prestandamärke har fått nya arbetsuppgifter. Nu ska det byggas gatbilar. Det skulle vara ett elbilmärke men den första modellen, Polestar 1, råkade bli en laddhybrid. Den andra, döpt till 2, blir dock helt elektrisk. Hur står den sig mot konkurrenterna?



FILM: <https://youtu.be/Wfv0xdreLXs>

Snälla ... Säg det inte ... Tesladödare! Förlåt, men det är trots allt den, till stor del, svenska Teslautmanaren jag ska köra.

Förutom möjligtvis Volkswagen ID.3 är Polestar 2 den mest intressanta bilen i år. Förväntningarna är höga och det är inte enkelt att gå upp emot en så pass väletablerad utmanare.

Polestar 2 har Tesla Model 3, världens mest sålda elbil, i kikarsiktet. En åttondel av alla sålda elbilar är en Model 3 och att just den var målet syns tydligt på siffrorna, det är slående hur lika de är. Polestar är 900 kronor billigare, en tiondel långsammare till 100 km/h, den har två kilowattimmar mindre i batteriet (men två kilowattimmar mer som går att utnyttja), har samma AC-laddningseffekt, en snarlik DC-laddeffekt och är fyrhjuldriven.

I priset är däremot ingen DC-laddsladd inräknad och det kostar 2 900 kronor extra. Det kan väl ses som lite väl snålt men det kanske är lika bra att man kan välja fritt om man inte gillar färgen på Polestars alternativ.

Enligt Polestar är det prototyper som vi får ta en tur i men bilen känns mer eller mindre färdig. Det hela utspelar sig på Volvos testanläggning i Göteborg. Vädergudarna har svårt att välja mellan regn, snöblandat regn och solsken. Runt fyra grader är det i alla fall. Vi får köra på en komfortsträcka med riktigt otrevligt underlag och sedan väntar det test av köregenskaper på en lite mer svängig rutt.



VAD ÄR NYTT?

Hela bilen är ny, men designen har klara likheter med dagens Volvomodeller. Polestar har fått låna Tors hammare i framlyktorna och baklamporna har tydliga likheter med S60 och S90, bortsett från LED-rampen som löper över bakluckan.

Drivlinan är den största nyheten. Elmotor fram och bak med sammanlagt 408 hästkrafter. Batteriet är på 78 kWh. Det är "vätskekyllt" och samma slinga går att använda för att värma batteriet för att hålla temperaturen i schack. Det är exakt samma drivlina som i Volvos kommande elbil, XC40 Recharge. Till Polestar är det LG Chem och CATL som tillhandahåller batterierna.

Enligt WLTP-körcykeln har Polestar 2 en räckvidd på 470 kilometer. Nio mil kortare än konkurrenten från USA. Hur långt svensken kommer i verkligheten kan vi inte svara på för-
rän vi får in den på test senare i år, men 35–40 mil vid blandad körning känns ganska rimligt.

Tyvärr är det inte bara räckvidden som påverkar långresepotentialen. Polestar 2 kan inte utnyttja Teslas välutbyggda Superchargernätverk. Samtidigt kommer nyheten om att Ionity ska höja sina priser, men det läser du mer om i en separat ruta.

Infotainmentsystemet man hittar i Polestar 2, som även Volvo kommer att ta del av, är Androidbaserat och gjort tillsammans med Google. Det är bilen först i världen med. Skärmen är på elva tum, ett litet steg upp från 9,3-tumsskärmen i Polestar 1 och Volvo. Upplösningen ska också vara högre. Tillgången till Googles karttjänst och integritetskränkande användardata gör att Polestar borde ha det bästa navigationssystemet på marknaden som snabbt kan anpassa sig efter nya trafikförhållanden.

Som i många andra bilar kan Maps visa närmaste laddstation och om man når fram till den, man får förstås en varning och tips på laddplats innan det tar stopp. För vissa stationer kan bilen även visa om laddplatsen är tillgänglig eller inte.

Jag har väldigt länge tyckt att navigationssystemen i många bilar har varit lite bristfälliga och det här borde ändra på det. Samtidigt är det någon konstnär som har knallat runt med hundra mobiltelefoner i en kärra och lurat Google att det var trafikstockning, så systemet är inte ofelbart. **Röststyrningen borde också ha blivit klart bättre** men det lilla som jag har använt Google Assistant säger mig att det inte spelar någon roll, det funkar inget vidare ändå. Det finns en anledning till varför jag inte använt det särskilt mycket.



Ganska mycket design har gått in i mittkonsolen. Ser bra ut.

Hur bra, eller dåligt, det än är finns grym potential här. Är man uppkopplad med ett Googlekonto går det att styra grejer man har hemma, exempelvis lampor i huset om man har uppkopplade sådana. Vill man att ens information ska vara så långt borta från Google som möjligt låter man helt enkelt bli att logga in.

Det går även att ladda ner ett antal bilanpassade appar från Google Play Store och utbudet kommer att växa, det finns massor med möjligheter i ett så öppet system. Det går att lämna in förslag på vad som borde finnas och några genier har redan kläckt ur sig idéer. Exempelvis parkeringsbetalning och airBnB-liknande system för laddstolpar. Alltihop direkt i skärmen. Det sistnämnda, alltså att personer kan låna ut sin privata laddplats via en app i bilen, är fantastiskt om det går att genomföra.

Högst upp i displayen finns det fyra menyalternativ. Längst till vänster finns en snabbknapp för parkeringskamerorna, efter det kommer körinställningarna. Nästa "knapp" tar dig in i listan med apparna. När man öppnar en app tar den över nästan hela skärmen, det gör det lättanvänt. Längst till höger finner man de olika användarprofilerna som kan anpassas efter respektive förare. Längst ner hittar man alla inställningar för klimatanläggningen. Dessutom kan mobilen kopplas ihop med systemet så att bilens inställningar anpassas efter vem som ska köra.

Displayen framför föraren är lik den man hittar i dagens Volvobilar – tills den slås på. Gränssnittet är modernare och har lite högre upplösning. Nu kan kartvyn visas över nästan hela bilden. Det känns mer framtid än tidigare, vilket ytterligare förstärks av uppdateringar över nätet till både infotainmentsystem och bil. Vågar man hoppas på en hästkraftsökning likt den i Tesla Model 3? Gratis uppkoppling får man de tre första åren.

En app kallad Polestar Connect kommer i ett senare skede, så den har vi inte kunnat leka med. Trist är att det saknas head up-display, precis som i kusinen med samma bottenplatta, Volvo Xc40.



Ser sportig ut trots att den inte är så låg

Interiört. Polestar har veganklädsel, kallad WeaveTech, som ska påminna om materialet i en vådräkt. Är det verkligen något positivt? Jag tycker inte det låter särskilt premium, men det känns bra. Jag skulle inte välja att betala 60 000 kronor extra för att få läderklädsel om det inte vore för att interiören blir rätt grå utan den ljusa inredningen. Ska man behålla standardklädseln får man nöja sig med något som liknar blålera eller bara svart.

Materialvalen känns över lag rätt premium. Det är dock mer plast och uppfattas inte lika välbyggt som i förbränningsmotorbilar i denna prisklass, men det har designats väl och det som man ofta rör vid är det som har fått de finare materialen.

Polestar 2 är trivsamt. Fram är det lite Volvotrångt med hög men inte lika bred mittkonsol. Det stör jag mig på, jag hittar ingen given position där jag kan vila höger arm på armstödet. Jag hade velat att det var lite längre eller att ratten hade haft lite extra justermån. Det är ändå ombonat och behagligt, inte klaustrofobiskt.

Det är det däremot i baksätet. Jag är 185 centimeter lång och har huvudet i taket mer eller mindre hela tiden. Dessutom blir utsikten dålig när dörrkarmen tar upp en fjärdedel av synfältet. Det är riktigt tråkigt för själva sittpositionen är bättre än i jämförbara bilar. Alltså Model 3.

Det är framför allt knävinkeln som blir snällare i Polestar. Det beror på att Polestar har låtit bli att placera batterier just där fötterna ska vara, det tackar vi långbenta för. Insteget till baksätet är inte heller jättebra på grund av ganska korta dörrar. Det är en petitesse, men det är däremot inte takhöjden. Synd på en annars trevlig resekamrat.

ANNONS



Trimma din bensinbil med KCR

Se vårt utbud av effektboxar till bensinmotorer. Optimera din motor

KCR





Här ser man de snygga guldiga bromsoken och Performance-fälgarna tydligt.

KÖRA OCH ÅKA.

Bilen vi fick köra hade Performancepaket som kostar 60 000 kronor. Då får man 20-tumsfälgarna som ni ser på bilderna, guldiga säkerhetsbälten, bromsok och ventilhattar, Öhlinsdämpare, bromsar från Brembo och en bit av taket i svart höglans istället för att det matchar lacken.

Det här är en fin bil att köra fort med. På grund av regnet, ny asfalt och rädslan för att krascha en av få prototyper gasade jag inte på för fulla muggar men 2:an känns helt klart som en pigg bil som hänger med bra i svängarna. Styrningen är snabb, men inte som i Tesla Model 3 Performance. Den är direkt och precis men känslan hade kunnat vara lite bättre. Styrningen kan gå från lagom lätt, till ganska tung, till riktigt tung med lite klick på skärmen. När jag hoppade in i Polestar 2 trodde jag att tidigare nämnda Tesla skulle vara den roligare av de två, det är den nog också men inte med särskilt stor marginal.

Det som är trist med den prestandaupgraderade Polestar 2 är att accelerationen inte blir ett dugg bättre jämfört med en utan sportpaket. 4,7 sekunder till 100 km/h. Extremt söligt om man jämför med prestanda-Teslan, och det ska man göra då de kostar ungefär lika mycket.

Polestar 2 sticker inte heller iväg lika aggressivt som Teslorna gör. Det är förstås både positivt och negativt. Den där blixtrande acceleration är kul men frågan är om inte den lite lugnare känslan i Polestar är att föredra vid mer vardaglig körning? Det borde dock inte vara svårt att ha både ett standardläge och ett mer "chillat" läge, precis som i ... ja, du gissade rätt. Tesla.

I lugnare tempo är det relativt tyst i kupén. Bullernivån är behaglig, mycket på grund av vindljudet som inte är lika störande som det kan vara i andra elbilar. Fjädringen jobbar snabbt och sväljer ojämnheter bra men det känns att det är en fast satt bil. Om standardfjädringen är mjukare och bekvämare får vi svar på senare.

Något vi däremot vet är att det går att vrida själv på Öhlinsdämparna, men det tar lite tid. Den testade bilen var vriden åtta klick upp både fram och bak. Det finns sammanlagt 22 lägen och högre siffra ger mjukare bil. I instruktionsboken hittar man tips på både sportigare och komfortablare inställningar.

POLESTAR 2

TEKNISKA DATA

MOTOR: Två permanentmagnetsynkronmotorer, 408 hk, 660 Nm. 1-växlad automatlåda, fyrhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 606/1 985/1 479 mm. Axelavstånd 2 735 mm. Tjänstevikt i.u. Bagagevolym 35 l fram, 405 l bak.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,7 sek. Toppfart över 200 km/h. Förbrukning 19,3 kWh/100 km, CO₂ 0 g/km.

PRIS: 669 000:–. Går att beställa. Leveranser påbörjas i mitten av 2020.

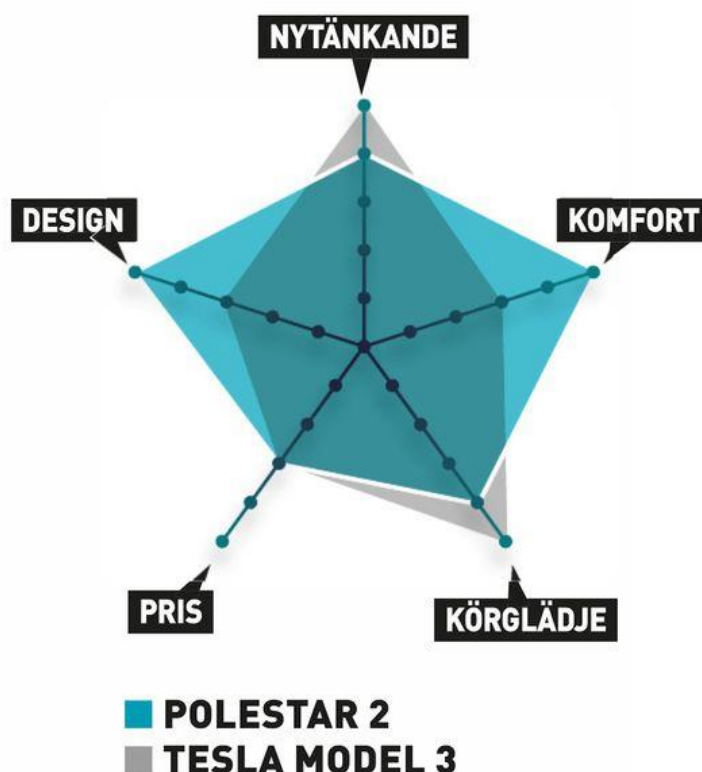
SUMMERING

BÄST: Fin sittposition. Behaglig ljudnivå interiört. Kvalitetskänlan. Snygg design. Google Maps. Kul att köra.

SÄMST: Räckvidd och tillgänglighet på laddstolpar. Polestar saknar Ionitysamarbete.



PERSONLIGHET



Det här är en bekväm bil att köra då den går stabilt över det mesta även i höga farter och om man inte orkar styra själv är Pilot Assist standard. Det lät det som att det även kommer att vara på de lägre utrustade bilarna som kommer senare, men det är inte bestämt ännu.

Energiåtervinningen är inte lika stark som jag hade hoppats på och det gör enpedalskörning svårare, det går inte heller att ställa in nivån på återvinningen med paddlar på ratten, utan endast via skärmen. Precis som i ... Nej, nu måste jag ge mig. Totalt sett är övergången mellan framåtkraft och återvinning sömlös och mjuk.

BORDE JAG KÖPA EN?

Vi har redan konstaterat att baksätet inte är något för lite längre passagerare, så någon fantastisk familjebil är det inte tal om. Men halvkombiluckan gör den lättare att lasta än en Model 3, men det saknas en del plats. Endast 440 liter mot 542 i Model 3. Bak i Polestar

går det in 405 liter och fram är det inte mycket mer plats än för en AC- och en DC-laddkabel, 35 liter.

Två föräldrar och två barn som inte levt alltför länge skulle klara sig bra med en 2:a om man inte gör för många veckolånga utflykter. Takbox går givetvis att montera men då går räckvidden ner drastiskt.

Polestar är alltså bättre än Model 3 på mycket och den kommer onekligen att bli en stor-säljare. Leveranserna börjar i mitten av året men beställer man en nu får man den inte förrän mot slutet av 2020. Dessutom kan det bli försenat då Coronaviruset har satt stopp för arbetet i fabriken i Kina.

Det har nyligen konstaterats att Tesla är statusmärket nummer ett i Sverige. Väljer man en Polestar trots detta? Det finns en hel del anledningar till varför man borde göra det.

Polestar och Volvo saknar laddstolpar

Varken Polestar eller Volvo har gått med i Ionitynätverket för snabbladdningsstolpar. Det betyder att det kommer bli dyrt för ägarna att ladda, 8,70 kr/kWh. I och med att Ionity är det enda nätverket i Sverige med helt okej utbyggnad av snabba snabbladdningsstolpar för icke-Teslor kommer man vilja utnyttja dessa trots det höga priset.

Det syns tydligt i tabellen att dessa priser påverkar rejält och kostnaden på långresan blir i vissa fall sämre än för en dieselbil. En fulladdning av Polestar 2 skulle ligga på runt 660 kronor. Däremot behöver man förhoppningsvis inte ladda på dessa stolpar särskilt ofta, hemma kostar laddningen precis som för vilken annan bil som helst.

Mercedes är med i Ionitysamarbetet och får därför ett förmånligare pris för laddning av sina bilar, 3,10 kr/kWh. På grund av EQC:s höga förbrukning jämfört med de andra blir kostnaden för en riktigt lång resa i många fall ganska lika trots prisskillnaden. Speciellt om det är i områden där det saknas Ionitystationer. Då betalar alla samma pris, förutom Teslan som troligen står på en Supercharger.

Däremot syns Ionityrabatten på de korta resorna där man sparar ett par hundra med en EQC, trots förbrukningen. Tesla har både billigare laddning och låg förbrukning och resorna blir därför nästan gratis. På superchargers kostar det endast 2,56 kronor per laddad kilowattimme.

Avsaknaden av publika laddplatser märks även på restiderna där tiden man måste spendera vid laddare är mycket högre för Polestar, Volvo och Mercedes. Teslas superchargers finns det ganska gott om, snabba Ionityladdare saknas det en hel del av i norra Sverige. Det mesta av tiden som svenskarna tappar mellan Haparanda och Ystad är på grund av långsamma snabbladdare på endast 50 kW en bit upp i Sverige. När man kommit längre ner och Ionityladdarna blir fler tar resorna ungefär lika lång tid, men kostnaderna blir högre för de tre Teslautmanarna.

När jag frågade en Polestarrepresentant om Ionitys prishöjning och ett kommande samarbete blev svaret något svävande att de pratar med alla möjliga partners. Det kommer nog ta ett tag innan något händer på den punkten.

POWER ON
PEUGEOT PLUG-IN HYBRID
FINNS FÖR OMGÅENDE LEVERANS

NYA PEUGEOT 3008 SUV
Plug-In Hybrid
UNDER 8,5 BASBELOPP

LE CAP

PEUGEOT

UPPTÄCK MER >

The advertisement features three Peugeot cars (a sedan, an SUV, and a station wagon) parked in front of a building at dusk. The Peugeot logo is visible in the top right corner.

STOCKHOLM – GÖTEBORG 470 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	05.04	00.21	1	139
Polestar 2*	04.56	00.13	1	252
Tesla Model 3 Long Range	04.54	00.10	1	62
Volvo XC40 Recharge*	05.04	00.21	1	364

STOCKHOLM – MALMÖ 620 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	07.21	01.07	2	330
Polestar 2*	06.40	00.25	2	510
Tesla Model 3 Long Range	06.28	00.22	2	130
Volvo XC40 Recharge*	06.51	00.37	2	663

HAPARANDA – YSTAD 1 650 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	23.07	05.35	7	1 331
Polestar 2*	21.15	03.37	6	Ca 1 400
Tesla Model 3 Long Range	18.53	01.36	7	559
Volvo XC40 Recharge*	21.58	04.17	7	Ca 1 750

KALMAR – ÅRE 1 060 KM

BIL	TOTAL TID	LADDTID	ANTAL LADDSTOPP	KOSTNAD, KR
Mercedes EQC*	14.04	01.57	3	762
Polestar 2*	13.14	00.59	2	665
Tesla Model 3 Long Range	12.26	00.54	3	302
Volvo XC40 Recharge*	13.24	01.24	3	780

* Står som "alpha" på abetterrouteplanner.com då de är så nya att konsumenter inte hunnit dela med sig av räckvidds-, förbruknings- och laddningsinformation från verkliga resor.

Polestar mot Volvo och Tesla

På papperet ser Teslan ut att vara en bättre bil. Acceleration, laddeffekt, räckvidd och bagageutrymme är bättre än hos Polestar. Dragvikten hos amerikanen är däremot inte särskilt imponerande.

Värt att tänka på är att räckvidden för Polestar 2 är för de tidiga bilarna med hög utrustningsnivå och därmed högre vikt. Den saknar även värmepump vilket kan hjälpa räckvidden ytterligare och ska bli tillgängligt någon gång i mitten av 2021, men de nio mil som saknas upp till Tesla tar den inte igen.

	POLESTAR 2	TESLA MODEL 3 LONG RANGE	VOLVO XC40 RECHARGE
PRIS (EFTER BONUS)	669 000 (609 000)	684 080 (624 080)	699 000 (639 900)
FÖRMÅNSVÄRDE, KR/MÅN	3 753	4 285	I.U.
0-100 KM/H, SEK	4,7	4,6	4,9
TOPPFART, KM/H	ÖVER 200	233	I.U.
ELMOTORTYP, FRAM	PERMANENTMAGNET SYNKRON	ASYNKRON, INDUKTION	PERMANENTMAGNET SYNKRON
ELMOTORTYP, BAK	PERMANENTMAGNET SYNKRON	PERMANENTMAGNET SYNKRON	PERMANENTMAGNET SYNKRON
EFFEKT, HK	408	462	408
VRIDMOMENT, NM	660	639	660
DRIVNING	FYRHJULSDRIFT	FYRHJULSDRIFT	FYRHJULSDRIFT
RÄCKVIDD, WLTP	470 KM	560 KM	ÖVER 400 KM
MAXIMAL LADDEFFEKT DC, KW	150	200 (250*)	150
MAXIMAL LADDEFFEKT AC, KW	11,0	11,0	11,0
BATTERI, KWH, BRUTTO/NETTO	78/76	80/74	78/76
VIKT, KG	1 111	1 847	2 220
MAX DRAGVIKT, KG	1 500	910	1 500
BAGAGEVOLYM, LITER	440	542	I.U.

* 250 kW på Superchargers V3. Dessa finns ännu inte i Sverige. 200 kW är möjligt på Ionitystolpar. 150 kW på Tesla Superchargers.



Av Elias Medelberg

Byggd för dig som bygger Sverige. Ford Transportbilar





[Läs mer](#)

Bränsledeklaration blandad körning: 3,1-9,0 l/100 km CO₂ 70-236 g/km (WLTP). Euro 6d-temp. 5-års garanti/15 000 mil. Med reservation för felskrivning.



6. Volvos nyhet: Billigare XC60-laddhybrid och ännu mildare S60-hybrid

Maths Nilsson 2020-02-17

Här är de nya modellerna inför årsmodell 2021



Nu släpper Volvo en billigare XC60 laddhybrid: T6 Twin Engine. Dessutom slutar Volvo att sälja S60 och XC60 med dieselmotor i vissa länder men i Sverige blir de kvar. Volvo S60 kommer nu i en ny billigare instegsmodell med mildhybridmotor: B3.

Volvo siktar i år på att sälja 20 procent laddhybrider för att undkomma klimatböter på flera miljarder kronor från EU. För att klara de målen släpper Volvo nu en något svagare och billigare laddhybrid i form av Volvo XC60 Recharge T6 Twin Engine. Volvo XC60 är Volvos viktigaste modell och står för mer än en fjärdedel av företagets försäljning.

Tidigare har det endast funnits T8 Twin Engine till XC60 med hela 390 hk, men nu kommer en instegshybrid med lite mindre bensinmotor på 253 hk och en elmotor på bakaxeln på 87 hk. Total systemeffekt blir 340 hk. Bilen får samma batteri på 11,8 kWh och samma elmotor som den dyrare T8, så det enda som skiljer är en aningen långsammare acceleration. Toppfarten är numera 180 km/h för alla Volvomodeller.

Priset i Sverige på nya T6 Twin Engine blir enligt Volvo från 570 000 kr, samma pris som T8 Twin Engine haft tidigare, som troligen får sitt pris justerat uppåt. Men den exakta prisbilden lär klarna när bilarna kan byggas på Volvos hemsida inom kort.

I vissa europeiska länder som Nederländerna slutar nu Volvo att sälja XC60 med dieselmotorer helt och hållet. Men i Sverige finns de kvar än så länge.

– Vi introducerar T6 laddhybrid för XC60 med modellår 21. Den går att beställa redan nu, men går att bygga i konfiguratorn från och med fredag. S60 på nuvarande plattform har aldrig funnits med dieselmotor, utan enbart med bensin från starten. XC60 med dieselmotor finns kvar för modellår 21, säger Karin Wik, pressansvarig på Volvo Cars i Sverige.



I stället är det bensindrivna mildhybrider för Volvo S60 som gäller. Det kommer också en ny B4 mildhybrid i stället för tidigare T4 till XC60.

När det gäller S60 så lanseras den nu i en ny instegsmodell med mildhybrid. Volvo S60 B3 får 163 hk från en fyrcylindrig turbomotor med mildhybridteknik. Priset för den svenska markanden är ännu inte släppt. De gamla T4- och T5-alternativen försvinner och ersätts av mildhybriderna B4- och B5. Sannolikt kommer mildhybriderna även att lanseras till Volvo V60 inom kort.

Volvo S60 är en stor succé i sitt segment ute i Europa. I Nederländerna som är ett av Volvos starkaste fästen i Europa är den nu den populäraste bilen i sitt segment och säljer bättre än både BMW 3-serie, Audi A4 och Mercedes C-klass.

Fakta Volvo XC60:s billigare laddhybrid

Volvo XC60 finns nu också som en bensin mildhybrid B4 och som en Recharge T6 AWD Plug-in hybrid. Det betyder billigare laddhybrid, men de svenska priserna är ännu inte släppta. Med ett CO₂-utsläpp på 42 gram är både Recharge T6 och T8 AWD klimatbonusbilar och ger miljöbilsrabatt som förmånsbilar.

B4 Momentum är den nya grundmodellen för Volvo XC60 och ersätter T4.

Fakta om Volvo S60:s nya grundmotor

Mild bensinhybridmodellerna B3, B4 och B5 i Volvo S60 är nya. En integrerad startmotor i detta hjälper bensinmotorn med lägre bränsleförbrukning och lägre CO₂-utsläpp. Den nya 4-cylindriga basmotorn B3 har en effekt på 120 kW (163 hk) med ett maximalt vridmoment på 265 Nm. Bensinmotorn stöds av mildhybridsystem som ger 10 kW (14 hk) och 40 Nm extra dragkraft för stöd under acceleration. Automatisk cylinderavstängning används också för att begränsa bränsleförbrukningen.



Relaterade artiklar



[Volvos stora hybrid-offensiv](#)

Nu kommer B-motorerna - och nya laddhybrider
22 feb. 2019



[Nu får Volvos laddhybrider längre räckvidd](#)

Så långt kommer du på fulladdat batteri
22 maj 2019



[Volvo släpper ny billigare folkbil: XC40 T2](#)

Här är bilen som ska ta Volvo till nytt rekord 2020
10 jan. 2020



[Volvo V90 görs om i höst - så blir den](#)

Nya motorer och uppfräschad exteriör
29 aug. 2019



7. Legendariska bilchefen: "Tesla är en masspsykos"

Redaktören bytbil 2020-02-17

Teslaaktiens enorma uppgång de senaste sex månaderna förbryllar många inom bilbranschen.



Nu dömer tidigare GM-chefen Bob Lutz ut uppgången som en masspsykos.

– Ingen kan förklara det, det är så långt bortom någon grundläggande avkastning som någon aktieägare någonsin kan förvänta sig. Det drivs enbart av psykologi eller nästan en masspsykos, säger han i BBC Business Daily podcast.

För ett par veckor sedan varnade svenske fordonsnestern Leif Östling för att Teslaaktien liknar IT-bubblan på 1990-talet, och att värderingen inte har något stöd i verkligheten.

Nu är det dags för nästa gamla elefant i fordonsindustrin att döma ut den extremt höga värderingen för Tesla. Tidigare GM-chefen Bob Lutz är mycket skeptisk till att Tesla som tillverkar 360 000 bilar per år värderas högre än GM, Ford och Chrysler tillsammans.

– Jag pratade med människor på Goldman Sachs, som vanligtvis är världens bästa experter på att förklara aktiekurser, och de frågar mig om jag har någon aning om vad som händer med Tesla-aktien," säger Bob Lutz i BBC:s podcast.

Bob Lutz menar att den snabba övergången till elfordon är fiktion och att aktiekursen så småningom måste värderas på fundamentala grunder, och att den då kommer att sjunka. Däremot hyllar han Tesla som bil:

– Det är inget fel med bilen. Det är en av världens bästa presterande och snyggaste premium-sedaner.

Värt att ha i åtanke är att Bob Lutz tidigare har haft fel i sina förutsägelser om Tesla. Bland annat dömdes han ut Tesla Model X som "obyggbar". Och redan 2014 gjorde han ett utspel om att aktien var övervärderad. Sedan dess har kursen fyrdubblats.

8. Tesla backar – försvunna tillvalet tillbaka

Publicerad 2020-02-17 19:10 text Erik Söderholm

Tesla tog bort tillval på distans för en amerikansk bilköpare. Nu är finesserna plötsligt tillbaka.



I **förra veckan** kom en överraskande nyhet från USA, där en Teslaägare som precis köpt en begagnad Model S [blivit av med Autopilotssystemet](#). Tillvalet hade helt enkelt tagits bort på distans av Tesla.

Anledningen var att bilköparen enligt Tesla inte betalat för tillvalet och därför inte skulle ha tillgång till det.

Nu är Autopilotssystemet plötsligt tillbaka, skriver [The Next Web](#). Bilköparen blev kontaktad av Tesla som bad om ursäkt och förklarade att de försvunna tillvalen åter var tillgängliga. Representanten från Tesla skyllde på en "kommunikationsmiss".

Bilköparen slog till på en Tesla Model S från 2017 i december från en oberoende bilhandlare som i sin tur köpt bilen direkt från Tesla på auktion. Bilens första ägare hade valt tillvalen "Utökad Autopilot" och "Total självkörningsförmåga" men båda två hade tagits bort av Tesla på distans med en mjukvaruuppdatering några dagar efter att Tesla sålt bilen till bilfirman.

Bilfirman annonserade ut bilen med tillvalen utskrivna, men när bilen såldes märkte köparen förstas att tillvalen inte var tillgängliga.

Nu verkar tillvalen alltså vara tillbaka, men Tesla har inte kommenterat händelsen.

Relaterad artikel

[Tesla tog bort Autopilot på distans: "Du har inte betalat"](#)

[Bilköparen blev av med viktiga tillval och tvingas nu köpa dem separat.](#)



9. "Hyperbilen är inte vacker men effektiv"

Redaktören bytbil 2020-02-17

Paganis nya Imola visas upp - priset är 54 miljoner styck



En 50 miljoners-hyperbil som är skapad för att köra så snabbt som möjligt på bana. Men är den vacker?

Nej, inte ens skaparen själv anser det.

– Vi kan inte säga att den är elegant, vi ville istället ha en effektiv bil, säger Horacio Pagani.

Se filmen på fartmonstret och avgör själv: <https://youtu.be/qYT3dFM4Ox0>





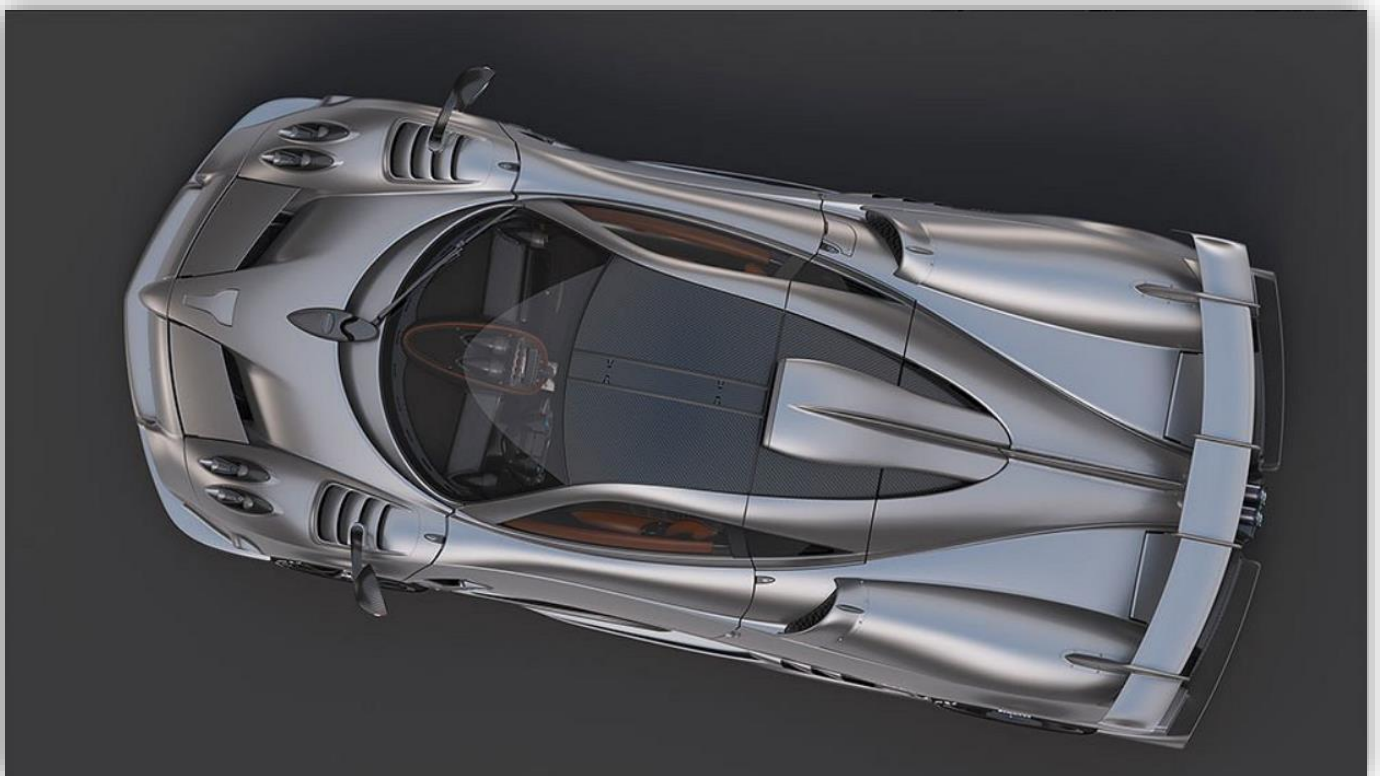
Bilen har verkligen testats grundligt på bana av ingenjörerna, närmare 1600 mil under maximal press för att vara säkra på att den ska motsvara de högt ställda förväntningarna.

– Den grundligaste ban-testerna som någonsin gjorts på en Pagani-modell, konstaterar Horacio Pagani.

Och Pagani pratar högtidligt och respektfullt om Imola-banan:

– Det är en helig plats för bilentusiaster. Banan är snabb och svår – och har alltid skilt agnarna från vetet, både när det gäller förare och maskiner.

– Det är en snabb bana som gjort de snabbaste ännu snabbare. Och här har de mäktigaste duellerna utspelats mellan motståndare och gentleman. Här har de mest fantastiska segrarna upplevts – men även de största tragedierna har bevittnats här.





Relaterade artiklar



[F1-mästarens smygtitt på nya hyperbilen](#)



[Bildläckan på Lamborghinis nya hyperbil](#)



[Drömauktionen: 10 bilar för över 300 miljoner](#)



[Audi kan ge sig in bland hyperbilarna](#)

10. GM lämnar Australien – Holden läggs ned efter 164 år

Erik Wedberg 18 februari 2020

Nu läggs ännu ett anrikt bilmärke till listan över märken som läggs ned av General Motors. Den amerikanska fordonsjätten lämnar Australien-marknaden helt och avvecklar det 164 år gamla Holden.



I oktober 2017 [tillverkades den sista Holden-bilen](#) i Australien efter att ägaren General Motors inte sett någon lönsamhet i de australiska fabrikerna. Nu tar GM nästa steg när de meddelar att Holden kommer att avvecklas helt och hållet vid slutet av det här året.

– Efter att ha övervägt många möjliga alternativ – och lagt bort vår personliga önskan att tillgodose folket och marknaden – kom vi till slutsatsen att vi inte kunde prioritera ytterligare investeringar framför alla andra överväganden vi har i en snabbt föränderlig och global industri. På de högsta nivåerna i vårt företag har vi den djupaste respekt för Holdens arv och bidrag till vårt företag och till Australien och Nya Zeeland, säger GM:s president Mark Reuss i ett skriftligt uttalande.



De flesta vill nog minnas Holden för bilar såsom den 558 hk starka HSV GTS.



Under de senaste åren har Holden-namnet levt vidare i form av rebadgade Opel-modeller, till exempel Commodore Tourer som är en Insignia Country Tourer.

GM:s beslut innebär att man helt kommer att dra sig tillbaka från Australien och Nya Zeeland. Inget av GM:s märken kommer att säljas där och de design- och utvecklingsavdelningar som finns kommer att avvecklas. GM har dessutom kommit överens med kinesiska Great Wall Motors som kommer att ta över GM:s fabrik i Thailand – ytterligare en marknad GM har bestämt sig för att lämna.

För oss i Europa är Holden mest ett exotiskt namn som förknippas med övermotoriserade pickuper och sedaner, för australiensare är det en nationell angelägenhet. Holden grundades redan 1856 i Adelaide som ett sadelmakeri och slog på 1900-talet över till biltillverkning. Under en tid tillverkade man T-forden på licens innan GM köpte upp verksamheten 1931.

GM:s beslut att lägga ned det 164 år gamla Holden är i linje med strategin att dra sig tillbaka från olönsamma marknader och fokusera på USA, Kina, Sydamerika och Sydkorea. Det här innebär att GM framöver inte kommer att tillverka några högerstyrda bilar.

För två år sedan sålde GM Opel och Vauxhall till PSA och lämnade i samma veva Sydafrika och flera andra afrikanska marknader. Vd Mary Barra har ända sedan hon tog över vd-posten 2014 prioriterat lönsamhet före volym. Av de dryga 800 GM-anställda i Australien och Nya Zeeland kommer 600 att sägas upp och de kvarvarande ska ta hand om reservdelsförsäljning och garantiåtgärder under de närmaste tio åren.

I Australien har GM:s besked mötts med ilska. Holden har länge varit Australiens bäst säljande märke och en stor arbetsgivare som har tagit emot stora statliga bidrag under flera år.

– Australiska skattebetalare har stoppat in miljoner i det här multinationella företaget. De har låtit märket vittra sönder och nu lämnar de det bakom sig. Jag tycker att det är nedslående att mer än två miljarder dollar tillhandahölls direkt till General Motors för Holdenverksamheten under många år. Det faktum att de tog pengar från australiska skattebetalare under alla dessa år bara för att låta Holden-märket försvinna är en besvikelse, sade Australiens premiärminister Scott Morrison på en presskonferens i Melbourne.

11. Pojkdrommen om 240-sleeper förverkligad!

Text: Lars Holmström

Publicerad: 2020-02-15 05:55

Som 18-åring drömde Mats Lundin om det som då var den ultimata 240:n. Det skulle ta över 30 år innan drömmen blev till verklighet. Nu äger han en ytterst diskret, men omfattande uppdaterad sleeper med ett hjärta av ädlaste kubiktum.



Har Bilsport helt tappat greppet? Har de ingen koll på sin målgrupp längre? Varför visar de upp en till synes nästan original Volvo 240? Visst, den har V8, men hur många såna byggen finns inte redan?

Frågorna i ditt huvud kan vara helt befogade, men andas ut. Det finns en förklaring. Det är inte alltid det uppenbara som är det intressanta. Ta en titt till på bilderna. Är det ändå inte något som känns annorlunda med Mats Lundins Volvo jämfört med andra 240?

Att granska hans arbete med bilens utsida är lite som att leka finn fem fel. Mycket ser orört ut, men om man ger det lite tid så upptäcker man detaljarbetet. Alltifrån att listen runt fronten är bortplockad och att bilen inte längre har några synliga låscylinrar, till att de normalt groteskt utstickande stötfångarna har slimmats in mot karossen. Lägg därtill subtil sänkning och Centerline-fälgar, så har du receptet på något rätt så annorlunda.

– Jag hade en sån här bil när jag var 18, och hade jag haft råd att bygga om den då hade den nog sett ut så här, förklarar han. Man skulle kunna säga att det här är mitt 18-åriga jags drömbil.



BACK TO THE 80'S. Den här bilden hade lika gärna kunnat vara tagen i samband med någon av de tidiga Vallåkraträffarna på 80-talet, men den är faktiskt tagen 2019. Stuket är 100 procent 80-tal, vilket också var grundtanken när bygget startade.

76:a var 75:a

Vi fotar bilen vid de gamla lokstallarna i Långsele, utanför Sollefteå. Att vi hamnar på just den platsen är lite av en slump, då vi egentligen är där för att fota en helt annan bil, men valde att även fota Volvon där. Det skulle visa sig vara mer än passande då bilens historia knyter an till både tåg och just dessa lokstallar.

– Den tidigare ägaren, som hade ägt bilen sen 1977, var en före detta lokförare och jag fick tipset om bilen av en bekant som tidigare arbetade på lokstallarna, berättar Mats.

– Jag fick frågan om jag var intresserad av en 244 -76 och tänkte först att det var ointressant på grund av årsmodellen. Efter att jag hade kollat upp bilen lite närmare visade det sig att det var en 75:a och då blev den ju helt plötsligt väldigt intressant, fortsätter han.

Alla som kan sina Volvo 240 vet att 1975 är en ypperlig årsmodell om man till exempel vill byta motor och det var precis vad Mats var ute efter.

– Planen har hela tiden varit att det skulle hamna en V8 i bilen, men budgeten såg lite annorlunda ut i början, säger han.

Inget budgetbygge

Nu sitter det en 350 crate-V8 från Edelbrock i bilen sammanlänkad med en manuell Tremec-låda. Vidare snurrar en aluminiumkardan från Weiland igång en kortad Ford 9-tumsaxel från Moser när gaspedalen lämnar hemmaläget. Alla delar är köpta sprillans nya, så det är inte något budgetbygge vi snackar om.

– Tanken var först att köra med någon begagnad Cheva 350, men ju mer jag funderade desto mer övertygad blev jag om att jag ville ha en så lätt motor som möjligt med så bra köregenskaper som möjligt. Det blev några timmar framför datorn för att hitta en motor med rätt spec, förklarar Mats.



GENOMTÄNKT. Mats har varit noga med motorrummet när han byggt bilen. Allt är tänkt att se så original ut som det går med en V8 i mitten. Batteriet är flyttat av utrymmesskäl, men i övrigt är det mesta kvar. Alla kablar är omdragna, men i liknande slang som original för att ge en känsla av att det kunde ha sett ut så här om Volvo hade valt att bygga en 240 med V8 när det begav sig.

Valet föll som sagt på en Edelbrock-motor med bra körbarhet som levererade lämpliga 375 hk.

För att få åka med sådan effekt behövde givetvis bromsarna uppdateras och efter dialog med SFRO fick han ett förslag på att montera 330 mm stora skivor fram.

– Problemet var ju att jag skulle behöva åka med minst 17-tumsfälgar och i min plan skulle jag ha 15-tums Centerline, berättar han.

Lösningen fick bli ett bromskit från Racepart i USA med slitsade 295 mm skivor och aluminium-ok som uppfyllde kraven på bromskraft. Bak sitter ett modifierat kit från Right Stuff med 287 mm ventilerade skivor och bromskraften är anpassad med hjälp av bromsvåg.

Diskret sleeper

Mats erbjöd mig att köra bilen till fotoplatsen och det tackade jag så klart inte nej till. Känslan när man sätter sig i bilen är 100 procent Volvo från 70-talet. Den har liksom alla attribut. Brun originalklädsel och den där speciella lukten som bara finns i en gammal Volvo. Till och med den obligatoriska sprickan i vinylen på högra sidan av mätarhuset finns där.

Allt känns Volvo ... tills man vrider på nyckeln. Ett dovt mullrande uppenbarar sig. Inget rytande, bara en diskret föraning om att något väldigt icke-Volvo döljer sig under den gröna motorhuven.

– Jag har valt att köra med gjutna grenrör i stället för headers, för att behålla det diskreta, berättar Mats.

Sleeper-faktorn är total, men körkänslan är på Volvo-manér bekant, trygg och bekväm. Även hårt gaspådrag känns relativt odramatiskt.

– Köregenskaperna och komforten har varit viktigt genom hela bygget. Därför har jag inte sänkt den mer än jag har gjort, förklarar han.

– Framvagnsgeometrin är modifierad för att minska understyrning och i princip alla bussningar i chassit är utbytta till styvare, men det är inget som har haft negativ inverkan på komforten.

Kan överraska

När vi har tagit de bilder vi ska vid lokstallarna åker vi vidare mot en glest trafikerad vägsträcka för att ta lite actionbilder. Jag frågar Mats om han kan tänka sig att lägga lite rök och han nappar direkt.

Första försöket går så där. Det blir liksom ingen riktig rökridå så han ber att få göra ett försök till. Den här gången laddar han på rejält. Med ens förvandlas den så beskedliga vardagsvagnen till en rytande rökmaskin och visar att ingen i trakterna kring Sollefteå kan känna sig säker vid rödljusen längre.

Det mina vänner, det är just det som gör att den här bilen förtjänar sin plats i BilSport. Vad var din dröm som 18-åring? Det kanske börjar bli dags att förverkliga den.

SNABBA FAKTA

Volvo 244 -75

- Motor:** Chevrolet 350 crate från Edelbrock med Pro Flo-insprutning.
Effekt: 375 hk och 570 Nm (322 hk och 515 Nm på bakhjulen), reggad med 300 hk.
Transmission: Tremec TKO 600 växellåda, Weiland imperial aluminium-kardan, Moser Ford 9 tum bakaxel.
Chassi: Förstärkta länkar. "Ambulans"-stag.
Bromsar: Frambromsar bestående av Racepart slitsade skivor med svängda flänsar. 295x24 mm skivor, Pro race aluminium-ok och Hawk belägg. Bakbromsar från Right stuff.
Fälgar: Centerline Convo Pro, 7x15".
Däck: BF Goodrich radial T/A, 205/60-15.
Kaross: Något modifierad. Inflyttade stötfångare samt strippad på lister, emblem och dörrlås för ett renare utseende.
Lack: Lackat själv i originalkulör kod 118.
Inredning: Nya nos dörrsidor. I övrigt original.
Vikt: 1.520 kg.
Sponsorer: -

Tack till: Alla som hjälpt till.

PERSONLIGA FAKTA

Mats Lundin

Ålder: 53 år.

Bor: Norra Åbacken, Långsele.

Yrke: Bilmekaniker.

Familj: Fru Maria Mattsson Lundin.

Mina "superkrafter": Problemlösare.

Mina mindre smickrande drag: Fastnar i detaljer.

Favoritverktyg: Bacho.

Första bil: Volvo 240 -76.

Bilar jag borde sparat: Amazon kombi, Camaro.

Sämsta bil jag ägt: Opel.

Om jag bara fick ha en bil resten av livet: Aston Martin.

Bilträff jag gärna åker på: Junsele, Ramsele och många andra.

Om bilar inte fanns: Häst.

12. Provkörning av Toyota 2000GT

Linus Pröjtz 16 februari 2020

Toyota 2000GT slog ner som en bomb när den presenterades i Tokyo 1965. En snygg, snabb och sensuell sportcoupé från en tillverkare som förvisso växte som ingen annan, men som aldrig varit i närheten av att producera något liknande. Tills nu, när man satte en ikon till världen. Vi kör en av de 351 tillverkade.



Toyota 2000GT har allt en klassisk sportbil ska ha. En fascinerande historia, en härligt mustig maskin som i detta fall innebär en rak sexa med dubbla överliggande kamaxlar samt slank och snygg kaross med tidlösa designattribut. Lång front, härliga fastback-linjer och kollar vi noggrant så märks de [Zagato](#)-inspirerade förhöjningarna i taket över förare och passagerare. Det råder inga tvivel om att den här bilen har inspirerats av de finaste inslagen som fanns på 1960-talet. Letar man runt i formen så återfinns en rad referenser, men det slutgiltiga resultatet gav en unik helhet som än idag, drygt 50 år efter introduktionen, fortsätter att flörta med mitt sportbilshjärta. Ditt också?

Fronten med sina inbyggda varselljus och uppfällbara strålkastare ger 2000GT ett helt unikt utseende som cementerades i folks medvetande genom [modellens medverkan i Bond-filmen "Man lever bara två gånger" från 1967](#). Men Sean Connery var så lång att han inte fick plats i coupé-versionen, varpå två öppna bilar togs fram till filmproduktionen. Någon tillverkning av den öppna versionen blev det dock aldrig tal om. Allt detta byggde en sportbilslegend vars ikonstatus blev omedelbar och den är minst sagt intakt än i dag. Men varför tillverkades det då bara 351 bilar (varav 337 för gatbruk)?



Linus förvånas över det stora intryck som mekaniken i 2000GT gör och han trivs bakom ratten.

Det är en låg skapelse, 2000GT. Vanligaste färgerna var rött och vitt och vår Solar-röda bil är i ett behagligt fint skick. Inte helt original, den har nyligen blivit omlackerad och träpanelerna inuti har restaurerats, men i övrigt stämmer den helt överens med originalspecifikationen. Det smäckra dörrhandtaget är en härlig detalj i sig och när dörren glider upp märks likheterna med [Jaguar E-type](#) – en av de riktigt stora inspirationskällorna för 2000GT. Framrutan är precis som hos den brittiska bilen rejält välvd vilket gör att A-stolpen hamnar långt bak och dörrbladet fortsätter fram in under framrutan.

Dessutom sitter framstolen en bit fram i kupén, istället blir inte helt enkelt. Väl på plats bakom ratten märks tydliga vibbar från en av de andra inspirationskällorna som stod som grund för 2000GT – Lotus Elan. Den platta och uppräta instrumentpanelen i rosenträ-faner skickar tydliga signaler till både vanliga Elan och Elan +2, detsamma gäller de förhållandevis enkla stolarna som erbjuds i den japanska bilen.

När man skärskådar Toyota 2000GT så framstår Lotus Elan som en klart större inspirationskälla än någon annan bil – allra mest när man ser bilen utan den vackra aluminiumkarossen. Chassikonstruktionen är snarlik den för Lotus Elan, vilket innebär en ramkonstruktion i stålplåt av ryggradstyp. Med andra ord går ramen mitt i bilen för att växa ut åt sidorna för att bära hjulupphängningarna. Framåt byggs boxen ut tidigare så att såväl växellåda som motor innesluts av ramverket, men några ramben ute vid tröskelpartierna eller under förare och passagerare finns inte.

Framvagnen är snarlik den som Triumph använde till en rad av sina bilar. Då jag håller på och renoverar just en sådan så känns utseendet på både övre och nedre länkmarmarna igen, liksom övre och nedre kulbultar. Och var tror ni Lotus plockade sin framvagn ifrån när de konstruerade Elan-chassit? Precis – Triumph. Bakvagnen hos 2000GT är däremot delvis anorlunda. Där Lotus Elan har en så kallad Chapman strut (fjäderben som även blir den övre chassiinfästningen, ersätter länkmarm) och undre länkmarmar, där har Toyota både övre och nedre länkmarmar. Bägge två är riktigt långa och de övre är små konstverk i sig med sina snygga lättningshål.



En annan intressant detalj med bakvagnen är att kombinationen av fjäder och stötdämpare är monterad med sin nedre infästning på den övre länkmarmen. Detta gör att stötdämpartornen sticker högt upp där bak i innerutrymmet. Precis som hos Lotus Elan. De där stötdämpartornen syns i backspeglarna och när jag tittar över axeln från förarplatsen.

De är bara ett av många intryck som serveras i Toyota 2000GT, men en sak upplevs starkare än något annat. Den japanska känslan. Att motorn startar direkt. Den linjära kraftutvecklingen hos den fina motorn och enkelheten i att hantera växellåda och alla reglage. Detaljarbetet. Exemplet är många och det ska väl sägas att senare delen av 1960-talet kanske inte hör till favoritperioden för egen del då plastkomponenter gjorde entré på bred front interiört. Men här finns ändå en uttalad elegans bakom ratten, tro inte att en Ferrari från samma årtal låg hästlängder före.

Så snart vi rullar ut på vägarna så svarar 2000GT med ett skönt vaket beteende. Styrningen är medeltung och reagerar fint på minsta lilla beställning från mig som förare. Samtidigt visar sig bilen gå riktighetsstabil på motorvägen och allra bäst trivs den där jag hade hoppat som mest – på småvägarna. Chassikonstruktionen lovar mycket och visar sig hålla hela vägen, det är en njutning att avverka de brittiska kurviga landsvägarna och när vi senare får möjlighet att pressa ute på testbanan – då blir det riktigt bra.

Med ett viktförhållande som inte ligger långt ifrån 50/50 tillsammans med hjulupphängningar som håller hjulvinklarna intakta i möjligaste mån så lockar 2000GT till hård körning med bibehållet lugn. Balansen är mycket fin och körbarheten gynnas dessutom av den fina mekaniken. Motors flexibilitet, den lätthanterbara växellådan samt det faktum att bakaxeln standardutrustades med diffbroms (första gången för en japansk bil!) skickar tydliga signaler – Toyota menade allvar med 2000GT. Vi ska även säga att modellen blev första Toyota med individuell hjulupphängning samt skivbromsar runt om och kuggstångsstyrning.

Projektet med en sexcylindrig sportcoupé påbörjades under 1960-talets början hos Nissan. Greve Albrecht von Goertz utförde konsultuppdrag åt Nissan och Yamaha under deras arbete med att ta fram prototypen till en tvåsitsig sportcoupé med rak sexa benämnd A550X. Greve von Goertz hade gjort sig ett designernamn främst genom sitt arbete med [BMW 507](#), men att han skulle ha designat Toyota 2000GT så som den står här håller jag och många med mig för otroligt. Bland annat för att det Goertz-förslag som Nissan valde att refusera ([googla A550X](#) för att se hur det såg ut!) aldrig kom i produktion. Men Yamaha tog projektet vidare till Toyota, som nappade på den grundläggande idén a'la sportcoupé med rak sexa.



Sedd från sidan så framgår det tydligt hur liten kupéöverbyggnaden faktiskt är.

En mer rättvis tillskrivning av formspråket är att Toyotas då unge och nyligen examinerade industridesigner Satoru Nozaki, under ledning av projektansvarige Jiro Kawano, satte de där linjerna på prânt. Ni som kan er 2000GT-historia vet säkert att Toyota själva aldrig tillverkade en enda av bilarna, det var Yamaha som stod för den delen i projektet. Att bygga in en småskalig och i många fall hantverksmässig produktion i Toyotas egen produktionsapparat skulle innebära för mycket arbete.

Trots det kom 2000GT att bli svindyr att köpa utan att Toyota för den delen tjänade några pengar på modellen. Priset landade på samma nivå som för en Porsche 911 och det är i dag tydligt att marknaden inte var redo för den här typen av bilar från Toyota. USA, som rätteligen sågs som den största marknaden utanför Japan lyckades bara sälja 60 bilar 1967-1970. Men sett i perspektiv hade 2000GT ändå varit en klockren investering då fina bilar byter händer för runt 10 000 000 kronor i dag. Tio miljoner!

Här måste vi skjuta in var Toyota befann sig utvecklingsmässigt som företag just då. För det var ett synnerligen nytt märke i folks medvetande som på inga vis hade utmärkt sig med avancerade eller likvärdiga produkter tidigare. Men man verkade på en hemmamarknad som skrek efter bilar. Första bilarna tillverkades under senare delen av 1930-talet men det var först under 1950-talet som volymerna började stiga. Från knappt 50 000 bilar 1956 till drygt 100 000 1959. Sedan börjar en utvecklingstakt som, sedd ur rena tillverkningsvolymerna, är smått ofattbar. Från 1959 till 1972 gick antalet tillverkade bilar från 100 000 till drygt två miljoner. Från 587 000 bilar 1966 till nästan 1 100 000 1968.

Ökningen i tillverkningsvolym är att beteckna som hysterisk, bara funderingar på belastningsökning och råvarutillgång får tankarna att snurra. Uttrycket "att gå som tåget" får verkligen en innebörd och mitt i allt detta presenteras lågserievagnen 2000GT. Friskt vågat, hälften vunnet heter det ju.

Den sexcylindriga motorn på 1 998 kubikcentimeter, som kom att kallas 3M, hade sin grund i ett gjutjärnsblock som introducerades 1965 till Toyota Crown fast här med oljetråg i aluminium. Yamaha fick i uppdrag att ta fram ett topplock, även det i aluminium, med hemisfäriska förbränningsrum (format som ett halvt klot, tändstiftet högst upp i mitten av förbränningsrummet), två ventiler per cylinder och tredubbla liggande Solex 40 PHH-för-gasare.



Toyota hade kunnat göra det enkelt för sig med en Minilite-fälg, men designade eget i stället.

Ljudet från den härliga motorn är tyngre och mer rått än vad jag hade väntat mig när varvräknarnålen sticker bortom 5 000 r/min. Det klär bilen och den förhållandevis låga effekten på 150 hästkrafter och 177 Nm känns som mer. Accelerationen är inte extrem ens för tiden, men både körbarhet och motorns vilja att reagera på allt jag ber om gör att den känns mer effektiv än vad siffrorna gör gällande. Den femväxlade lådan känns riktigt modern, jämförd med konkurrenternas från tiden.

Samtidigt blir det allt tydligare att stolarna lämnar en del i övrigt att önska. Sittkomforten skulle kunna vara bättre. Körställningen blir även lite lidande genom den stora ratten, jag får inte riktigt plats att ratta då kransen nästan ligger mot låren och huvudet hamnar riktigt nära innertaket. Jag kan förstå varför Sean Connery, som var 188 cm lång i sin glans dagar, behövde få taket avskavt för att få plats i 2000GT.

Så varför byggde Toyota den här modellen? Allting verkar ha haft sin bas dels inom motorsporten och dels i att man ville göra ett statement. Ett avtryck. "Här är vi, vi vill och vi kan utmana vem som helst". Under utvecklingskedet 1966 så lyckades 2000GT slå en rad hastighetsrekord på the Japanese Automobile Research Institute Yatabe Test Track. Under de 72 timmarna ska 16 olika internationella rekord ha slagits, vilket naturligtvis gav eko i fordonsvärlden. Vidare så modifierades två bilar enligt racingens grupp 6-reglemente och sattes i bruk på den japanska racingscenen med bland annat seger i Suzukas 1000-km-lopp 1966 som resultat.

För att lyfta intresset kring modellen i USA lät Toyota [Carroll Shelby](#) preparera tre bilar inför SCCA racingsäsongen 1968 med Dave Jordan och Scooter Patrick som förare. Resultatet blev en andra- och en tredjeplats totalt, men det räckte inte för att lyfta försäljningen. För att försöka sänka priset en aning på just den amerikanska marknaden så frångick man mot slutet dubbelkamsmotorn och ersatte den med en 2,3-litersversion av sin vanliga raka sexa med enkel överliggande kamaxel – men bara tolv sådana bilar ska ha byggts.



Två ljuddämpare längst bak som mynnar ut mitt under bilen, men trots det låter 2000GT relativt mycket. Och härligt.

När totalt 351 bilar, varav 337 för gatbruk, hade tillverkats hos Yamaha så la Toyota ner projektet. För dyrt, för invecklat och kanske för långt ifrån kärnverksamheten? Ingen fortsättning med liknande sportbilsprojekt så långt ögat kunde nå tyder förvisso på detta. Men 2000GT hade gjort sitt och skapat ett eko som Toyota har gynnats av sedan dess.

Toyota 2000GT 1969

Pris: Ursprungligt pris (1969): Såldes aldrig i Sverige, i USA \$6 800 motsvarande 35 156 kronor med dåvarande valutakurs. Uppskattat pris (2016): runt 10 000 000 kronor.

Motor: Bensin, fyrtakt. Sexcylindrig längsmonterad radmotor, dubbla överliggande kamaxlar. Två ventiler per cylinder. Tre Solex 40 PHH-förgasare. Borrning/slag 75,0/75,0. Cylindervolym 1 998 cm³. Max effekt 150 hk (112 kW) vid 6 600 r/min. Max vridmoment 177 Nm vid 5 000 r/min.

Kraftöverföring: Frontmonterad motor, bakhjulsdrift. 5-växlad manuell växellåda, differentialbroms.

Hjul: Lättmetallfälgar. Däck 165 R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 233, längd 418, bredd 160, höjd 116. Tjänstevikt ca 1 120. Tank 60 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h runt 9,5 s. Toppfart runt 220 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning cirka 1,1 l/mil.

13. Klassiskt bilmärke: Panther

Publicerad 19 november 2010

Han hade inte råd att köpa en Jaguar SS 100 så han byggde en egen version istället. Plötsligt var Robert Jankel i bilbranschen med märket Panther.



Ingenjören Robert Jankel arbetade först inom familjefirman i textilbranschen där hans konstnärssinne snart fick utlopp i modedesignande. Jankel hade ett starkt intresse för klassiska sportvagnar och ville, som så många andra, hitta en fin SS 100, modellen som kan sägas vara en sorts startskott för bilmärket Jaguar.

Dessvärre räckte inte kassan till ett original varpå unge Jankel byggde en egen version. Vänner och bekanta beundrade bilen och ville ha egna – och så var Robert Jankel plötsligt i bilbranschen!

Fet plånbok krävdes

1972 startade han firman Panther Westwinds Ltd och den första modellen kan bara beskrivas som en vulgokopia av SS100.

Bilen kallades Panther J72 och den hade förstås en Jaguar-motor under huven. Stänkskärmarna var tämligen överdrivna och det blixtrade av ganska mycket krom. Både Elton John och Hollywoods glidarmaffia köpte J72-bilar.

De tidiga vagnarna hade raka sexor men så småningom kom också Jaguars V12-motorer till användning. Särdeles snabba var de inte men tillräckligt intressanta för att 300 exemplar skulle kunna säljas fram till 1981.

Efter ett par stolpskott i form av Lazer (ett exemplar) och FF (tolv ex) kom den besynnerliga kolossalmaskinen De Ville, lanserad 1974 som en lika oblyg som smaklös kopia av Bugatti Royale.



J72 hade fläskigt stora skärmar och fula positionsljus/blinkers men var en välbyggd bil med hyfsade prestanda. 300 exemplar såldes.

Men medan 30-talsklassikern byggts i ett halvdussin exemplar kunde Jankel prångla ut 57 stycken fram till 1985! De Ville byggdes dels som täckt fyrdörrarsbil (46 exemplar) dels som tvådörrars cabriolet (elva ex) och båda versionerna var femsitsiga

Även här användes Jaguar-motorer. Fet plånbok och tunt med smak krävdes för köp.

Kanske skulle herr Jankel inte försökt sig på att bygga fyrdörrars täckta bilar, i varje fall inte genom att som nästa projekt på en vanlig Triumph Dolomite bygga en ny och kantigare kaross med en grill som i värsta fall förde tankarna till Rolls-Royce. Rio hette modellen.

Åren 1975–77 tillverkades 38 stycken, allihop med den höga klass på plåtarbete och inredning som Jankel krävde av sina gubbar. Rio kostade nästan tre gånger så mycket som originalbilen, så den usla försäljningen förvånar inte.



Panther Lazer, 1974



FF (1974-1975)

En förlustaffär

1976 slog Panther till med en relativt liten, öppen modell. Den kallades Lima och hade Vauxhall-motor på 2,3 liter och chassi från Viva. Karossen var av glasfiberarmerad plast och hade tydliga 30-talsdrag.

En ganska kul bil tyckte 897 nybilsköpare. Modellen tillverkades ända fram till 1982.

Det påstås att Jankel förlorade pengar på varenda bil han byggde och 1980 var konkursen ett faktum. Namnet räddades dock av koreanska intressen och tillverkningen drevs vidare.

Lima-modellen kom i ny version med ny teknik, det vill säga flera olika Ford-motorer, och med aluminiumkaross istället för plast som på Lima. Bilen kallades nu Kallista och blev kanske ingen kioskvältare men gott och väl 1 400 exemplar byggdes fram till 1990.

Vid den tidpunkten hade SsangYong, som tillverkaren nu hette, helt andra planer. Sportvagnen Solo hade kolfiberkaross, fyrhjulsdraft och Cosworth-motor, men det är strängt taget en helt annan historia.



Panther de Ville, c1980 5.3 litre Jaguar V12



*De Ville fanns också som femsitsig cabriolet.
Lackeringen för tankarna till Duesenberg.*

Sex hjul

I denna kondenserade Panther-historik måste också nämnas en synnerligen speciell vagn, som den uppfinningsrike Jankel presenterade på bilsalongen i London 1977. Panther Six var namnet. Detta syftade inte på motorn utan på hjulen, som var sex till antalet!

Bilen hade två framaxlar, båda styrande förstås. Motorn var en dubbelt turbomatad Cadillac-V8 på 8,2 liter och placerad strax bakom de två stolarna. Jättemaskinen lär ha levererat 600 hästkrafter och det talades om en toppfart på drygt 200 mph, det vill säga över 320 blås!

Bara två exemplar byggdes. Säg vad man vill om Robert Jankel men kul idéer hade han, även om de inte var särdeles lönsamma...



*Rio, ett besynnerligt dyrt sätt att förstöra karossen på en Triumph Dolomite.
Svårsåld och därmed sällsynt, men knappast mer eftertraktad för det.*



Lima



Panther Kallista 1986

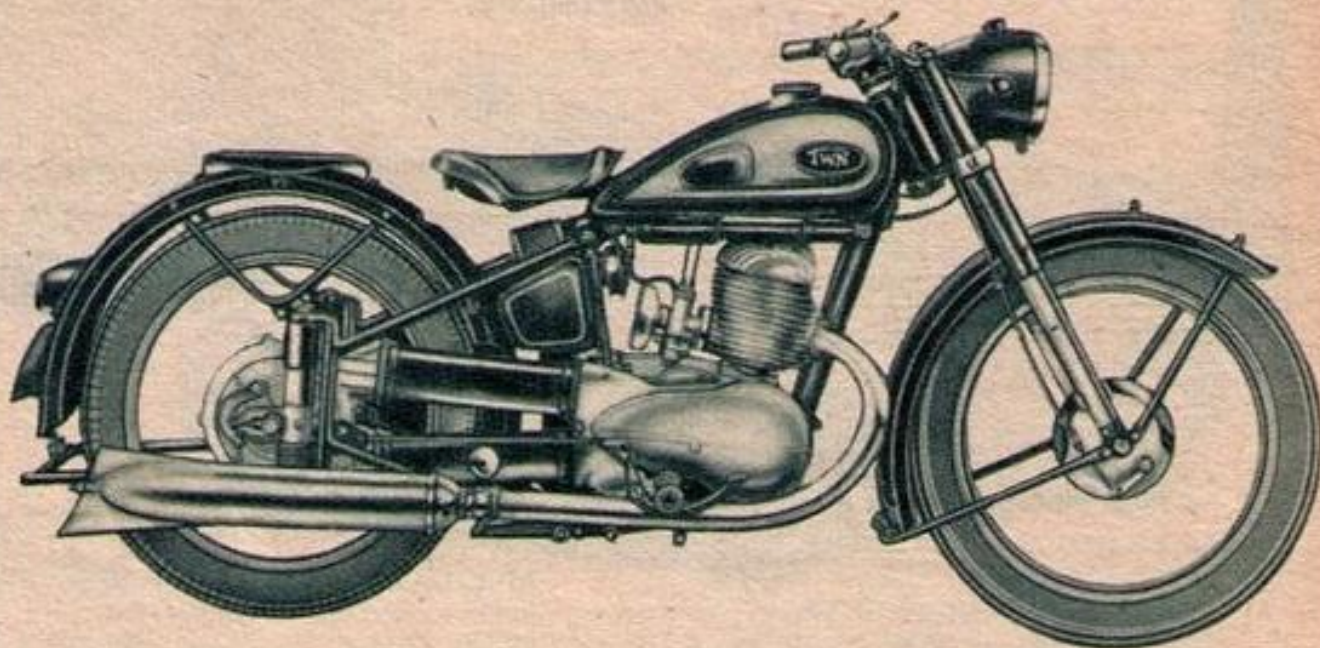


Panther Six

TWN

BDG 250 H

- ★ **Snabb**
- ★ **Tystgående**
- ★ **Tillförlitlig**
- ★ **Ekonomisk**



**”Den moderna motorcykeln
med DUBBELKOLVMOTOR”**

Generalagent:

AB. MOTORKRAFT

Regeringsgatan 89 · STOCKHOLM · Tel. växel 23 24 90

ÅTERFÖRSÄLJARE ÖVER HELA LANDET

SLUT