



Opel 10/18 PS 1908

MOTORNYTT
Föregående

måndag 11 maj
fredag 8 maj

- 1. Nu ska Volvo äntligen få fart på prenumerationerna**
- 2. Polestars nya varningsljud i elbilen**
- 3. Framtiden enligt BMW: Mer teknik och modigare design**
- 4. TEST: Rattvärmern räddar den svenska cab-sommaren**
- 5. Mercedes GLC som laddhybrid med diesel, så mycket kostar den**
- 6. Här är elbilarna som är på gång**
- 7. Studie visar: Bortkastat att göra elbilar lättare**
- 8. Bedragarens otroliga bilsamling hade allt från tuk-tuk till Ferrari**
- 9. En tiondel av brittiska bussar kör på vätgas 2024**
- 10. Ny klocka, en W16-motor runt handleden**
- 11. Klassiskt bilmärke: Alvis**
- 12. Mästarna har testat**

1. Nu ska Volvo äntligen få fart på prenumerationerna

Jan-Erik Berggren 28 april 2020

Fem miljoner kunder på fem år. Så ska Volvo utveckla prenumerationstjänsten Care by Volvo. De som ska lyckas är ett gäng som inte vet något alls bilbranschen.



Volvos prenumerationstjänst [Care by Volvo](#) har redan hunnit att fylla tre år. Målsättningen är att få fler att välja att prenumerera på en Volvo, att locka till sig yngre bilanvändare och att möta konkurrensen från uthyrningsföretag och bildelningstjänster.

Hittills har det gått – sådär.

Care by Volvo-programmet inleddes [i samband med att Volvo Cars presenterade sin lilla SUV XC40](#). Inledningsvis var det också bara den enda modellen som ingick i programmet på flera marknader.






Men Volvo har slipat på sitt erbjudande. I Tyskland, Nederländerna, Norge och USA erbjuds nu även [XC60](#) och [S60](#). Volvo har renodlat modellprogrammet och försökt att minska antalet val för kunderna. XC60 erbjuds som Momentum eller R-Design, [XC40](#) enbart som Momentum och S60 bara som R-Design. I stället för att bara erbjuda två- eller treårsperioder har Volvo provat med en månads testperiod och även med tremånaders tillsvidareprenumeration.

Det har fått fart på försäljningen av prenumerationer med bland annat 2 000 nya kunder i Tyskland förra året. Volvo har också lyckats med målsättningen att hitta yngre kunder och når nu fler i ålderskategorin 40 år än tidigare.

– Det är bra för de kommer att använda en bil under en längre tid framöver, säger Volvos chef för Care by Volvo och all onlineförsäljning, Patrik Illerstig, till Automotive News.

Illerstig värvades till Volvo från finansbolaget Qliro och Illerstig tillhör de inom avdelningen som tidigare inte arbetat alls inom bilbranschen och kan, enligt Volvo Cars försäljningschef Lex Kerssemakers, ”inte kan ett skvatt om bilbranschen”.

Nu är Volvo långt ifrån ensamma om att erbjuda bilar på prenumeration. Bara i Tyskland finns totalt 15 olika företag med samma affärsidé. Startupföretag som Cluno och traditionella biluthyrare som Sixt konkurrerar med etablerade biltillverkare.

<p>Volvo XC40 B5 R-design Mildhybrid (bensin) 250hk, AWD, Växellåda: Automat</p>  <p>6 450 kr/mån 36 månader. 1 500 mil/år</p> <p>Anpassa bil ></p>	<p>Volvo V60 B5 R-design Mildhybrid (bensin) 250hk, AWD, Växellåda: Automat</p>  <p>6 950 kr/mån 36 månader. 1 500 mil/år</p> <p>Anpassa bil ></p>
<p>Volvo XC60 B5 Inscription Mildhybrid (diesel) 235hk, AWD, Växellåda: Automat</p>  <p>7 150 kr/mån 36 månader. 1 500 mil/år</p> <p>Anpassa bil ></p>	<p>Volvo V90 B5 Cross Country Advanced Mildhybrid (bensin) 250hk, AWD, Växellåda: Automat</p>  <p>7 450 kr/mån 36 månader. 1 500 mil/år</p> <p>Anpassa bil ></p>
<p>Volvo V90 T8 Twin Engine Inscription Recharge (bensin & el) 390hk, Växellåda: Automat</p>  <p>9 450 kr/mån 36 månader. 1 500 mil/år</p> <p>Anpassa bil ></p>	

Volvos aktuella Care by Volvo-erbjudanden i Sverige.

Enligt Illerstig kommer erbjudandena att följa kundernas önskemål. Om färre vill äga sin bil, om färre och färre vill binda sig på långa leasingavtal så kommer tillverkarna att erbjuda korta prenumerationer.

Prenumerationstjänsten är också ett sätt att snabbt få ut nya modeller på marknaden och få kunderna att testa nya tekniker. Hybrider och elbilar kan pressas ut till prenumeranter. I Norge erbjuder till exempel Volvo bara [XC40 laddhybrid](#) och senare [XC40 elbil](#) till sina prenumerationskunder.

2. Polestars nya varningsljud i elbilen

Publicerad 2020-04-28 11:50

"Vi ville inte att den skulle låta som en robot eller ett rymdskepp", säger Polestarchefen.



Polestars nya varningsljud i elbilen:

<https://www.polestar.com/dato-assets/11286/1587727650-pssound216-91920x1080.mp4>

Alla elbilar som säljs inom EU måste numera ha ett system som skickar ut ett ljud när bilen körs. Tanken är att fotgängare ska varnas när en tyst elbil dyker upp i närheten.

Enligt reglerna måste elbilar sända ut ljudet när de körs framåt eller backas i upp till 20 km/h. I högre hastigheter ska däckljudet varna fotgängarna.

Exakt hur bilen ska låta är upp till varje biltillverkare så länge grunderna i ljudet uppfyller EU:s lagkrav. Olika biltillverkare har valt olika strategier och nu berättar Volvos "elektrifierade" syskonmärke Polestar mer om hur tankarna gått kring utvecklingen av ljudet i elbilen Polestar 2.

Ingenjörernas mål har varit att ljudet ska skapa igenkänning, inte vara påträngande och även låta naturligt.

– **Vi ville inte att Polestar 2** skulle låta som en robot eller ett symfoniskt rymdskepp. Vi ville ha väldigt naturliga och diskreta ljud som uppmärksammar fotgängare om att bilen är i rörelse. Samtidigt ville vi att Polestar 2 skulle ha ett unikt ljud som är identifierbart med Polestar, säger märkeschefen Thomas Ingenlath.

Ljudet låter verkligen inte som vi är vana vid att elbilar och laddhybrider annars brukar låta.



TEXT Erik Söderholm

3. Framtiden enligt BMW: Mer teknik och modigare design

Publicerad 2020-04-30, 05:54

Framtiden är onekligen spännande. Den alltmer omfattande elektrifieringen av allt som rullar beror delvis på själva tekniken men även på tillverkarnas varierande och facettrika framtidsplaner. Eldrift betyder nystart, och en möjlighet att profilera sig på nytt på en allt hårdare marknad.



Den jättelika dubbelnyren är inget nytt. Den fanns nämligen redan 1965 och prydde då fronten på 2000 CS. Höger: Det nya designspråket, en gigantisk grill möter smala strålkastare.



Den nya loggan har funnits ett tag, men än så länge ska den inte pryda bilarna.

Självklart ska även BMW hoppa på elbilståget. I närheten av fabriken i Dingolfing bygger man ett nytt logistikcentrum på en yta på 28 hektar, i samband med kommande iNext nästa år. Ett kostnadsintensivt projekt som knappast blir billigare av det faktum att allt står öde för tillfället, förlamat av coronaviruset.

Man håller dock fortfarande fast vid planerna på att släppa två ytterst viktiga eldrivna modeller 2021. Först ut är i4, ett elektriskt alternativ till 4-serien och en direkt utmanare till Teslas alltmer framgångsrika Model 3. Kort därpå följer produktionsmodellen av iNext-konceptet som med all säkerhet kommer att kallas i5, en drygt fem meter lång suv som tar upp kampen med Audi e-tron och Tesla Model X.

Nya i4 beräknas dyka upp under det första halvåret 2021. Mellanklassedanen bygger på CLAR-plattformen (Cluster Architecture) och ska leda tillverkarens kärnvärden mot en elektrisk framtid.

Egentligen hade man dock ingen tanke på elektrifierade drivlinor när man utvecklade CLAR-arkitekturen, men precis som hos X3 har man lyckats med att anpassa batteritekniken inför att man 2022 kommer att presentera en avsevärt mer flexibel efterföljare till dagens plattform.



*Först i samband med generationsbytet 2021
utrustas BMW:s minsta suv med fler elektrifierade drivlinor.*

i4 utrustas med ett batteripaket med en kapacitet på upp till 80 kWh, som i modellens starkaste variant driver två elmotorer med en sammanlagd system-effekt på 390 kW (530 hk). Därmed ska den 1,9 ton tunga sedanen sprinta från 0 till 100 km/h på under fyra sekunder. Räckvidden anges från officiellt håll till 550 km enligt WLTP-cykeln.

Mycket mer intressanta är dock i4-versionerna med lägre effekt. Med omkring 200 kW och ett grundpris på 600 000 kronor blir modellen ett bättre alternativ. I motsatt riktning går däremot i5 som enligt rykten rör sig i ett prissegment runt 900 000 kronor. Men då får föraren tillgång till en mängd assistanssystem som kan ta över körningen autonomt enligt Level 3.

För att den ska vara speciellt anpassad för olika körinställningar överger man den traditionellt runda rattkranen och satsar istället på en kantigare form. Det ger, enligt BMW, en bättre rymdkänsla och överblick över den stora och böjda instrumentskärmen. För i5-produktionen ligger investeringarna i Dingolfingfabriken på 400 miljoner euro.



4-serie Cabrio

Den firsitsiga cabrioletmodellen kommer till sommaren 2021.

Tekniskt sett tar i5 nya kliv jämfört med i4 och den är en bropelare på väg mot en helt ny arkitektur. Först då kan man använda sig av alla sorters drivlinor, från vanliga fossilmotorer via hybrider till rena eldrivlinor. Den nya plattformen kommer att användas för första gången som grund för kommande 7-serie som har premiär 2022.

Sedan den stora lyxsedanens senaste facelift som bland annat innebar ett nytt exteriört formspråk med den gigantiska dubbelnjurens som främsta kännetecken fick tillverkaren utstå massiv kritik för sin nya design.

Kritiken kom dock mestadels från inhemska märkestrognas. Den nya designen mottas dock med öppna armar på exportmarknaderna i Kina och Mellanöstern, som är mycket viktigare för tillverkarens försäljning än den europeiska.

Från officiella källor får vi höra att det ack så avskydda designelementet kommer att användas över hela modellutbudet så småningom, i mer eller mindre utpräglad form. Som kontrast blir strålkastarna allt mindre på grund av den alltmer kompakta OLED- och LED-tekniken.

Den nya design- och tekniktrenden drivs av vd:n Oliver Zipse och förväntas bli en framgång. Zipse, som ersatte den avgående Harald Krüger 2019, bedöms som mer handlingskraftig än sin föregångare och kräver snabba beslut utan att för den delen förlita sig på styrelsens enhälliga stöd. Exempelvis vill Zipse kunna minska utvecklingstiden för nya modeller med 30 procent. Trots sina krav ses han dock som en harmonisk chef som behandlar sina kollegor med respekt.



Ansiktslyftet var egentligen planerat till hösten 2020, men på grund av coronakrisen får vi antagligen vänta till vintern. Vid sidan om ett nytt utseende får den nya 5-serien fler mildhybridiserade drivlinor.

Harmoni räknas däremot inte som en av de mest framstående kompetenserna hos utvecklingschefen Klaus Fröhlich, som för inte alltför länge sedan stred för att återinföra märkets kärnvärden som kördynamik i den nya flottan.

Han lyckades till och med att driva igenom en kostnadsintensiv, mekanisk differential till 3-serien och Z4 för att återupprätta BMW:s forna rykte som kördynamiska förarbil. Efter sin senaste kamp med styrelsen väntar nu en välförtjänt (och frivillig) pension för Fröhlich.

Han efterträds av en gammal skolkamrat till Zipse. Frank Weber pluggade maskinteknik vid universitetet i Darmstadt tillsammans med vd:n, och har jobbat hos tillverkaren sedan 2011. Innan dess var han anställd hos Opel och moderbolaget i GM ansvarade Weber för laddhybriden Opel Ampera som betraktades som mycket exotisk när den släpptes 2012.

Ungefär samtidigt vågade BMW utveckla elbilarna i3 och i8. En förlustaffär skulle det visa sig, men samtidigt en chans att ta lärdom av misslyckandet. Just därför utvecklar man nämligen inga rena elbilsplattformar utan satsar istället på flexibla arkitekturer.

Eftersom Weber även har hand om 7-serien och lyxbilstillverkaren Rolls-Royce är han mycket väl förtrogen med den nya arkitekturen och de passande drivlinorna.



Redan idag är X3 märkets mest framgångsrika suv och den finns tillgänglig med de flesta drivlinor. En ny generation kommer först 2023.

Det innebär dessvärre att den silkeslena V12-motorn får yxan, ett dråpslag för alla teknikintresserade. Man får trösta sig med att beslutet enbart gäller BMW-modeller. Den ljuvliga motorn finns fortfarande kvar hos dotterbolaget Rolls-Royce.

Den nya plattformen tillåter ett mer kompakt drivlinepaket vilket i sin tur skapar större interiöra ytor vid identiska yttermått, dock utan att för den delen nå upp till elbilarnas överlägsna utrymme.

Men vilka motorer kommer hädanefter ruva bakom den gigantiska dubbelnjuren? Den övervägande delen utgörs av förbränningsmotorer (mestadels dieslar) med 48-volts mildhybridsystem som för tillfället introduceras på bred front över hela modellpaletten.

Interiört intar stora skärmar en ännu mer framträdande roll, fysiska knappar och vred försvinner och i kommande bilar kan deras funktioner istället integreras i andra ytor som tyg- eller träklädda paneler.

Riktigt så futuristisk blir dock inte den kommande, faceliftade 5-serien. Övergången till mildhybridiserade drivlinor har man visserligen redan påbörjat, och i nästa steg följer även de sexcylindriga kraftkällorna samma väg. Den ansiktslyfta 5-serien satsar också på en modifierad exteriör samt en utökad funktionalitet för sina assistanssystem som exempelvis möjliggör autonom backning. Via trådlös uppdatering ska det till och med vara möjligt att i efterhand beställa det adaptiva M-chassit, eftersom hårdvaran redan finns ombord.



En räckvidd runt 600 km utlovas med hjälp av ett 80 kWh-batteri. Dessutom ska nya i4 kunna sprinta 0–100 km/h på under fyra sekunder. Mindre potenta varianter kommer senare.

Detsamma gäller självklart även för den andra generationen 4-serie som kommer redan till hösten, men då först och främst i coupéform. Den taklösa varianten får vi vänta på till nästa år. Särskilt mycket spelrum finns dock inte för ingenjörerna, eftersom 4-serien tekniskt bygger på den ovanligt rörliga 3-serien. Man särskiljer dock bilarna med hjälp av en ännu vassare styrning och nya däck i 4-serien för att framhäva dess sportiga karaktär.

För att uppfylla Zipses löfte om att fram till 2021 ha bytt ut 50 procent av de konventionella drivlinorna mot elektriska, får 4-serien vid sidan om 420d och 430d även 40i-motoriseringen med mildhybridteknik. BMW 430i får än så länge klara sig utan elektrisk draghjälp.

Inte riktigt lika lätt är övergången för minisuvven X1, som trots sin premiumstämpel konkurrerar i ett mycket priskänsligt segment, där redan en diskret prisökning på 5 000 kronor kan innebära att man förlorar kunder.

I samband med att kompaktsuvven presenteras i sin tredje generation ställer man stegvis om till elektrifierade drivlinor. Även en helt eldriven X1 finns möjligtvis på kartan, även om dess plattform inte alls är avsedd för det.



2022 kommer den nya generationen på marknaden med nytt utseende, avancerade strålkastare och elektrifierade drivlinor.

Den större X3 har redan i år förvandlats till märkets mest mångsidiga SUV och med intåget av helelektriska iX3 erbjuds samtliga drivlinor på marknaden.

Det kan inte ens efterföljaren som kommer 2023 toppa. Men med hjälp av bilens nya arkitektur kan man utnyttja utrymmet mer effektivt samtidigt som drivkällorna kan förfinas ytterligare, bland annat med battericeller med 20 procent högre energidensitet, som i sin tur sänker vikten vid bibehållen kapacitet.

Därmed är BMW:s väg tydligt utstakad, men som så ofta i livet gäller även här: hur man än gör, gör man fel. Har man tidigare beskyllt märket för alldeles för diskret och tråkig design, har man i dagens läge synpunkter på att designteamet har fått alltför fria tyglar.

Man hånar dubbeljuren, kallar den för tryne men missar samtidigt att märkets tekniska riktning aldrig har koncentrerat sig lika konsekvent som nu på det som utgör en BMW, nämligen kördynamik. Lägg därtill andra, inte lika framträdande framsteg som ytterst effektiva och snåla drivlinor och en förnuftig syn på övergången till elektrifierade fordon och plötsligt känns den där dubbeljuren inte särskilt viktig längre.

Vi har avfärdat en ren elbilsplattform eftersom det krävs stora produktionsvolymerna för att en sådan ska löna sig. Istället väljer vi att uppnå våra miljömål genom att implementera vår eldrift i så många olika modeller som möjligt.

Fem frågor till Robert Irlinger, produktionschef BMW

Varför bygger BMW inga egna elbilsarkitekturer?

Hur flexibel är den elektriska drivlinan?

Med hjälp av olika format på battericellerna har vi utvecklat moduler och högspänningsbatterier för olika dimensioner. För suvar som nya iX3 och kommande iNext finns tjockare batterimoduler, för vår kommande sportsedan i4 betydligt lägre.

Exakt hur lyckas ni uppnå en skalningseffekt?

På cell- och modulnivå finns det likheter mellan våra olika högspänningsbatterier, vilket innebär att vi kan skala både inköpet och produktionen hur vi vill.

Hur många sålda elbilar krävs det för att uppnå miljökraven?

Att möta utsläppskraven är inget problem för oss. Redan med dagens delvis elektrifierade och helt eldrivna fordon klarar vi av att möta miljömålen för 2020 och 2021.

Snart kommer iNext, en modell som står ut bland den resterande modellfloran, eller?

Ja, lite så är det med iNext som byggs här hos oss i Dingolfing och utnyttjar samtliga redan befintliga komponenter som exempelvis vår gen-5-eldrivelina, elektronik med 5G och olika system för autonom körning, som därefter kommer att hitta sin väg till andra modeller. iNext är så att säga startskottet för den kommande generationen av stora vagnar från BMW.

DYRA OCH EXOTISKA MOTORER SKROTAS

På grund av de ännu strängare utsläppskraven enligt Euro 6d-final och Euro 7 samt en allmänt låg efterfrågan på de marknader som berörs av miljökraven får två tekniskt mycket speciella motorer stryka på foten. Den tolvcyndriga bensinmotorn finns endast i 7-serien, men den magnifika dieselspisen med fyra (!) turboladdare tjänstgör även i 5-serien, X5, X6 och X7.



V12-motorn N74B66TÜ har en volym på 6 592 cm³ och tolv cylindrar som står i två rader om sex vinklade ifrån varandra i 60 grader. På grund av den komplicerade gjutningsprocessen är cylindrarnas vattenkylningskretslopp slutet. Tack vare två Garrett-turboladdare har det nästan kvadratiska kraftpaketet en effekt på 609 hk och 800 Nm.



Quad-turbo-dieselmotor B57D30S0. Ur en radsexå med endast 2 993 cm³ motorvolym lyckas BMW:s ingenjörer krama ur 400 hk och 760 Nm vid ett insprutningstryck på 2 500 bar. De båda lågtrycksturboladdarna kan man koppla bort vid en full acceleration för att snabbare kunna bygga upp laddtryck i högtrycksturboladdarna.



Mikael Johnsson, testchef:

"Fördelarna i BMW:s strategi är uppenbara"

Det är ett högst intressant faktum att BMW nu väljer att inte fortsätta med dedikerade elbilsplattformar. Tydligen har man bränt sig på i3-projektet – trots att den knappast sålt dåligt och också lär ha boostat BMW:s image som ett framtidsmärke. För nu vet man – bättre än de flesta – exakt vad det kostar och vilka volymer som krävs för att en elbilssatsning ska gå plus. (Fast man hade kanske inte behövt bygga bilen i kolfiber igen?)

Nu väntar istället en typ av mjuk övergång där alla möjliga drivlinor och bränslen, inklusive el, är välkomna i de flesta karosser.

Fördelen är uppenbar. Skulle övergången till elbilar komma av sig helt eller dra ut på tiden anpassar man bara produktionen lite och säljer fler 4-serier än i4:or. Om motsatsen skulle råda och kunderna börjar skrika efter eldrift i alla klasser, då har man möjlighet att erbjuda ren eldrift i fler karosstyper än i några få specialare.

Samtidigt. Hur bra kommer elbilarna kunna bli? Visst känns det som att risken är stor att man inte kommer kunna utnyttja elbilens fördelar fullt ut? Kan kupé- och bagageutrymmen bli konkurrenskraftiga när plats fortfarande måste finnas till förbränningsmotor, tank och avgassystem? Man kommer ju möta dedikerade elbilsplattformar som exempelvis VW:s MEB.

Av Jens Dralle

BEARBETNING: Tobias Mersinger

ILLUSTRATION: Christian Schulte

FOTO: BMW, Rossen Gargalov



4. TEST: Rattvärmen räddar den svenska cab-sommaren

Maths Nilsson

2020-04-30

BytBil provkör Volkswagens nya cabriolet i svensk försommarkyla



Termometern står på +3 grader och regnet öser ner från aprilhimlen. Vilken tur att det finns rattvärme när vi testar nya Volkswagen T-Roc Cabriolet och den svenska senvåren. Och det regnar knappt in i bilen om du håller farten uppe.

Cabrioletmarknaden i Sverige hade sin storhetstid på det glada 80-talet och en bit in på 90-talet. Då hade snart sagt varje bilmärke en eller flera cabrioletmodeller i utbudet. Volkswagen hade under en period tre öppningsbara modeller samtidigt. Men så har märket också stolta traditioner att försvara. Karmann Ghia, Typ1 Cabriolet och Golf Cab är alla klassiska succémodeller inom segmentet.

Aningen försenat till 70-årsjubileet av den första Bubbla cabrioleten gör Volkswagen comeback på cabrioletscenen. År 2020 är det suv:ar som gäller i alla tillfällen av livet, så vad passar bättre än att göra cabriolet av kompaktsuven T-Roc? Dessutom är bilen perfekt under 2020 när du inte kan åka på utlandsresa utan får "hemestra" hemma i Sverige.

T-Roc Cabriolet blir tvådörrars och förlorar även B-stolpen för att taket ska kunna fällas. Baksätet har blivit smalare och trängre på grund av cabben, men rymmer ändå två åkande, men sätet är såpass trångt att vi avråder från långfärder. Även bagaget blir lidande, men ett par lådor vin går in ledigt i alla fall.

Sufletten går att fälla på bara nio sekunder i hastigheter upp till 30 km/h. När taket sågas av mister cabbar en stor del av vridstyvheten, men Volkswagen har stagat upp MQB-chassit med tvärbalkar och styvare A-stolpe. Bilen blir också lite större än T-Roc med tak, fyra centimeter längre axelavstånd och 427 centimeter lång. Både ned- och uppfällning av tak fungerar perfekt, och fordrar inga manuella handgrepp.



Det är svårt att tro att cabrioleten faktiskt är lite större än vanliga T-Roc, den ser mindre ut och har tappat nästan hela sin SUV-karaktär när bilen blev tvådörrars och fick nedfällbart tak. Men en tuff och snygg liten bil är det, tycker vi. Den enda direkta konkurrenten är Range Rover Evoque Cabriolet – men där har Land Rover inte avtäckt den nya generationen ännu.

Förutom taket och dörrarna är mycket sig likt från vanliga T-Roc, samma trevliga förarmiljö med pekskärm och motorerna är även desamma, till att börja med är det en 150-hästare med DSG som kommer till Sverige. En välbekant förarmiljö som fungerar väl så bra som de senaste digitala satsningarna från Volkswagen. Att skippa alla knappar sparar stora pengar för biltillverkarna, men går ut över säkerheten och ergonomin i bilen. Det är faktiskt mer funktionellt att kunna sätta på sätesvärmen med en knapp eller att kunna höja stereon med ett vred än att peka sig fram på en skärm.

Från början hade Volkswagen tänkt att de första presstesterna av T-Roc Cabriolet skulle äga rum på Mallorca, men coronaviruset satte effektivt stopp för alla sådana planer. I stället har biljätten bjudit in en påpälsad skara journalister till Södertälje. Kvicksilvret på termometern hankar sig med nöd och näppe över nollan och står på plus tre grader. Regnet smäller mot den uppfällda sufletten – klassiskt svenskt sommarväder. Vi klagar inte – nu kan vi pröva vad bilen går för i den väderlek som de svenska kunderna oftast kommer att köra i.

Trots vädret cabbar vi ner direkt och förvånas över att vi inte blir särskilt blöta fast regnet öser ner. Så länge du håller farten uppe i T-Roc Cabriolet gör fartvinden och turbulensen runt sittbrunnen att regnet faktiskt hamnar utanför bilen. Volkswagen har gjort sitt jobb i vindtunneln. Men rattvärmen är en nödvändig finess som gör att du kan köra bilen utan att frysa när det är kallt ute. Om du skruvar på sätesvärmen på max och höjer klimat-anläggningen till +25 grader känns det riktigt uthärdligt, ja snudd på friskt och härligt att köra nercabbat i ruskvädret faktiskt.



T-Roc ligger som ett strykjärn på de kurviga Sörmlandsvägarna och 150-hästarmotorn är precis lagom effektstark för bilen. I Sverige är det den enda tillgängliga varianten, utomlands går bilen att få med en 115-hästarmotor. Chassit är lite uppstyvat på R-line-modellen som vi testar, men passar fint för inspirerad körning på slingriga vägar. Faktum är att vägegenskaperna är bättre än på vanliga T-Roc då taket bara väger 53 kg. Det innebär att bilens tyngdpunkt har kunnat sänkas.

Först när det verkligen börjar ösregna blir vi tvungna att fälla upp taket för att inte bli blöta och skona bilens läderklädsel. Varning för att dra på mer än 30 km/h när uppfällning pågår, för då kan mekanismen stanna halvvägs lite på sniskan. Men när taket väl är på plats tänker du inte mycket på att det är en cabriolet du sitter i. Bilen är nästan lika tyst som en täckt T-roc och flexar knappt märkbart ens när den pressas i kurvor och gupp. T-Roc är helt enkelt en nöjesmaskin som fungerar även som vardagsbil. Skulle olyckan vara framme finns en uppfällbar störtbåge som slungas upp på några millisekunder.

Även på motorvägen matchar den öppningsbara T-Rocen sin täckta motsvarighet. Bilen går relativt tyst och stabilt, även om en del däckbuller hörs. Den versionen vi testade var R-Line som har ett fastare chassi. Vissa testare har klagat lite på att de enklare versionerna varit spårkänsliga.

Redan nu har ett 50-tal soltörstande svenskar förbeställt T-Roc Cabriolet utan att ens ha fått provsitta bilen. Och Volkswagen i Sverige förutspår att de kommer att sälja flera hundra bilar under året. Cabrioletsäsongen i Sverige är kort och en öppen T-Roc kostar från cirka 340 000 kr, ett rejält påslag jämfört med den täckta varianten. Klarar du dig med bara fyra platser, ett mindre baksäte och två dörrar är det ändå ett lågt pris för friheten i en cabriolet. För både sommaren och livet är ju kort – det gäller att ta vara på den och få ut maximalt.

Fakta Volkswagen T-Roc Cabriolet

Pris: Från 339 900 kr. R-Line: Från 386 900 kr.

Motor: 1,5 TSI på 150 hk.

Växellåda: Sjustegs DSG.

Bagageutrymme: 280 liter.







Drivning: Framhjulsdraft.

Bensinförbrukning: 6,8 l/100 km.

Leverans: Första bilarna senare i vår, Sverige är prioriterat på grund av vår korta säsong.



Relaterade artiklar

	Chevrolet Corvette C1 4.6L / Hardtop 1969 - 4.700 km - 180CV	29 nov 2016
	Volkswagen Beetle Cab TSI 105HK 2008 - 8.700 km - 105HK (75kW)	650 000 kr 8 steg
	Volvo C70 2.5 T5 Cab 230hk 2008 - 8.700 km - 163HK (120kW)	228 900 kr 2 steg
	Opel Cascado Cabriolet 1.6T Automat med 3-års FRI SERVICE & mkt utr 2016 - 0 km - 105HK	169 000 kr 8 steg
	Opel Cascado Cabriolet 1.6T Automat med 3-års FRI SERVICE & mkt utr 2016 - 0 km - 105HK	1225 000 kr 1 steg
	Opel Cascado Cabriolet 1.6T Automat med 3-års FRI SERVICE & mkt utr 2016 - 0 km - 105HK	275 200 kr ex moms 344 000 kr

Med himlen som tak: Vilken är din favorit-cabriolet?

Över 2000 cabrioletter till salu på Bytbil.com
4 maj 2016



Volkswagens nya tuffing: T-Roc Cab

14 aug. 2019



Världens mest sålda cabriolet fyller 40

Här kan du fynda en Golf inför sommaren
5 feb. 2019



Bildextra: Nya Porsche 911 Cabriolet

Här är första bilderna på vårdrömmen
9 jan. 2019

5. Mercedes GLC som laddhybrid med diesel, så mycket kostar den

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2020-04-29, 15:20

Mercedes fortsätter på inslagen väg och introducerar ännu en modell som dieselladdhybrid. Den här gången är det mellanklassuven GLC som får ny drivlina.



Mercedes GLC som premiärvisades i sin nuvarande skepnad förra året har sedan dess bara funnits som laddhybrid med bensinmotor. Nu utökas modellutbudet av dieselladdhybrider med GLC-familjens senaste tillskott – GLC 300 de 4MATIC.

GLC 300 de 4MATIC kommer som vanlig SUV och fyradörrars coupé. Båda har 4MATIC fyrhjulsdraft, niostegad automatlåda och en dieselmotor på 194 hästkrafter som kombineras med en elmotor på 122 hästar. Den totala systemeffekten är 306 hästar och 700 Nm. 0–100 km/h avverkas på 6,2 sekunder.

Batteriet är på 13,5 kWh och räckvidden på endast el är drygt 4 mil.



Mercedes-Benz 300 de Coupé.

Mercedes uppger en förbrukning på mellan 1,8 – 2,2 l/100 km och ett CO2-utsläpp på 48–57 gr/km. Årskatten kostar från cirka 1.230 kronor och den preliminära miljöbilsbonusen hamnar på 25.000 kronor.

Prislappen för vanliga GLC 300 de 4MATIC börjar från 601.900 kronor medan coupéversionen går loss från 636.900 kronor.



Mercedes-Benz 300 de 4MATIC SUV.



Mercedes-Benz 300 de 4MATIC SUV.



Mercedes-Benz 300 de Coupé.



Mercedes-Benz 300 de SUV och Coupé.



Mercedes gör tvärt emot alla andra – nu kommer laddhybrider med dieselmotor



Prov: Mercedes E300de är nya laddhybriden med dieselmotor



Här är Mercedes GLC och GLE som laddhybrider: Lång räckvidd – men bara i ena modellen

6. Guide: Här är elbilarna som är på gång

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-04-29, 17:00

Suvar och småbilar dominerar listan – sedaner och kombimodeller får vi vänta på.



Elbilsvärlden är intressant på så sätt att den består av en blandning av de sedan länge etablerade biltillverkarna och nya uppstickare. Ny teknik och relativt oprövad mark har gjort det möjligt för små start ups att beblanda sig med de stora tillverkarna.

Här nedan följer en lista på många intressanta elbilar som kommer inom det närmsta året – vilken är din favorit?



Byton M-Byte

Kinesiska Byton kommer till Europa och Sverige inom kort, och återförsäljare i Sverige blir Hedin Bil. Byton M-Byte är en mellanklass-suv som har en räckvidd på mellan 32 – 40 mil beroende på batteristorlek.

Den stora snackisen kring Byton M-Byte har varit den enorma infotainmentskärmen som sträcker sig över bilens bredd över instrumentbrädan.

Vi har provkört en prototyp av Byton M-Byte – [läs den provkörningen här!](#)

Batteristorlek: 72 eller 95 kWh

Räckvidd: Upp till 40 mil

Pris: Ingen uppgift

0–100 km/h: 5,5 sek



Tesla Model Y

Vi kommer förmodligen att behöva vänta till början av nästa år innan de första exemplaren av Tesla Model Y dyker upp i Sverige. Men produktionen är igång i USA och de första leveranserna likaså.

Teslas vana trogen får Model Y lång räckvidd. En Model Y Long Range har en WLTP-räckvidd på 50,5 mil. Vill man ha en raskare vagn och istället väljer en Model Y Performance får man nöja sig med 48-WLTP-mil.

Batteristorlek: 75 kWh

Räckvidd: Upp till 50,5 mil

Pris: Från 719.900 kronor

0–100 km/h: 3,7 sekunder (Model Y Performance)



Ford Mustang Mach-E

Även Ford har siktet inställt på mellanklass-suvsegmentet med sin första elbil Mustang Mach-E. Namnet Mustang förpliktigar en del, men väljer man prestandaversionen Mach-E GT så blir nog de flesta av dessa infriade. 460 hästar och 830 Nm lovar stort.

Vi har provkört Ford Mustang Mach-E – [läs provkörningen här!](#)

Batteristorlek:	75,7–98,8 kWh
Räckvidd (EPA):	38 – 50 mil
Pris:	Ingen uppgift
0–100 km/h:	Under 4,1 sekunder (Mustang Mach-E GT)



Fiat 500e

Den klassiska Fiat 500 har gått och blivit elbil – med hyfsade siffror dessutom. FCA-koncernens första elbil har en WLTP-räckvidd på 32 mil och för ändamålet fullt tillräckliga 117 hästar. Det som talar emot en försäljningssuccé är det höga priset. Lanseringsversionen av Fiat 500e, med tilläggsnamnet "La Prima", går loss på 409.900 kronor. Billigare versioner är dock att vänta.

Batteristorlek:	42 kWh
Räckvidd:	32 mil
Pris:	409.900 (fullutrustad lanseringsversion)
0–100 km/h:	9 sekunder



Volkswagen ID.3

Den mycket emotsedda Volkswagen ID.3 har premiär under året. Under vintern och tidig vår har det kommit rapporter om att Volkswagen har problem att få till bilens mjukvara. Volkswagen själva har dock dementerat detta och en försening på bilen är inte tala om. Första kunderna kan vänta sig sina bilar i slutet av sommaren.

Volkswagen ID.3 väntas bli en storsäljare och utlovar stabil räckvidd kombinerat med ett humant pris. Glädjande nog är den dessutom bakhjulsdriven.

Vi har faktiskt redan provkört en ID.3-prototyp – [läs den här!](#)

Batteristorlek: 45, 58 eller 77 kWh

Räckvidd: Från 33 – 55 mil WLTP

First Edition version för "under 410.000". Billigare och dyrare versioner att vänta

0–100 km/h: Ingen uppgift



Audi e-tron S/e-tron S Sportback

Mot slutet av året har vi snabbare och starkare versioner av e-tron och e-tron Sportback att se fram emot. S-versionerna får en tredje motor som kickar upp effekten till 508 hästar och 973 Nm.

Kraften fördelas dessutom mer till bakhjulen för en ännu sportigare upplevelse.

Läs vår provkörning av [Audi e-tron S Sportback här!](#)

Batteristorlek: 95 kWh

Räckvidd: 44,6 mil WLTP

Pris: Ej fastställt

0–100 km/h: 4,5 sekunder



Volvo XC40 P8 Recharge

Eldrivna Volvo XC40 har premiär i höst och naturligtvis ett stort kliv för Volvo. Drivlinan delas med koncernsyskonet Polestar 2 som har premiär lite tidigare än så. Vi talar alltså om en fyrhjulsdreven elbil med över 400 hästar, 660 Nm och en 0-100 tid på under fem sekunder.

Räckvidden anges till "över 40 mil", men visst frågetecken finns kring snabbladdingsmöjligheterna. Bilen kan ta emot 150 kW och Volvo har idag ett samarbete med Vattenfall, som i dagsläget erbjuder 50 kW laddning som snabbast.

Batteristorlek:	78 kWh
Räckvidd:	"över 40 mil"
Pris:	Från 699.900 kronor
0–100 km/h:	"under 5 sekunder"



Mazda MX-30

Mazda överraskade de flesta när de presenterade MX-30 eftersom den endast har 21 mils räckvidd. Mazda motiverar det beslutet med att det är fullt tillräckligt till den typen av körning som deras kunder gör. Det har också pratats om att det kan komma en "range extender" i form av en Wankelmotor som ska ladda batteriet under körning. Men just den tekniken dröjer.

Läs när vi körde en förproduktionsversion av [Mazda MX-30 här!](#)

Batteristorlek:	35,5 kWh
Räckvidd:	Upp till 21 mil
Pris:	First Edition-pris på 349.900 kronor
0–100 km/h:	9 sekunder



Aiways U5

Aiways U5 är den kinesiska elbil som kommer först till Europa. Liksom så många andra är det den mellanklass SUV det rör sig om med strax över 40 mils räckvidd. Elmotorn ger 190 hästar och 315 Nm.

Axelavståndet i Aiways U5 är på hela 2,8 meter, vilket ger ett benutrymme i baksätet i Skoda Superb klass. [Läs hela vår provkörning här!](#)

Batteristorlek:	63 kWh
Räckvidd:	40 mil WLTP
Pris:	Svenskt pris inte klart
0–100 km/h:	10 sekunder



Lexus UX 300e

Lexus kämpade länge emot utvecklingen av rena elbilar. Men till slut lyckades även de vaska fram en helt eldriven bil. Och inte helt oväntat blev det en eldriven version av lill-suvn UX.

Lexus UX 300e som modellen heter är framhjulsdreven, har en elmotor på 204 hästar och 300 Nm och fixar omkring 30 mil på en laddning. Leverans till kunder i början av nästa år.

Batteristorlek:	54,3 kWh
Räckvidd:	Ca 30 mil
Pris:	659.900 kronor
0–100 km/h:	7,5 sekunder



Polestar 2

Polestar 2 har börjat byggas i den kinesiska fabriken och förhoppningsvis dröjer det inte alltför länge innan vi börjar se den på gatorna i Sverige. Den delar mycket av sin konstruktion, hela drivlinan exempelvis, med Volvo XC40 Recharge.

Vi pratar alltså 408 hästar, fyrhjulsdraft och en räckvidd på 47 mil enligt WLTP.

Vi har faktiskt redan kört Polestar 2 ett flertal gånger, [läs den senaste provkörningen här!](#)

Batteristorlek:	78 kWh
Räckvidd:	47 mil
Pris:	Från 659.900 kronor
0–100 km/h:	under 5 sekunder



Skoda Enyaq

Av alla elbilar i denna lista är nog Skoda Enyaq den absolut mest hypade. Snygg design (i alla fall konceptet Vision iV), en praktisk suvkaross och lång räckvidd (upp till 50 mil). Att den dessutom får dra 1.600 kilo på dragkroken är också ett stort plus.

Du kan förhandsboka en Skoda Enyaq redan nu, men leveransen sker nog inte förrän i början av nästa år.

Vi har kört en prototyp av Skoda Enyaq. Den provkörningen publiceras här på sajten den 7 maj. Så håll utkik!

Batteristorlek:	Upp till 77 kWh
Räckvidd:	Upp till 50 mil
Pris:	Inte fastställt
0–100 km/h:	5,9 sekunder



Av Patrik Lundin



7. Studie visar: Bortkastat att göra elbilar lättare

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-04-29, 17:25, uppdaterad 2020-04-29, 23:22

Lättare bilar kräver mindre energi för sin framdrivning, men det innebär inte att det är bäst att göra elbilar så lätta som möjligt.



Tillverkning av elbilen Audi E-tron Sportback.

Att göra bilar med förbränningsmotorer så lätta som möjligt ger en miljövinst, men en tysk studie visar att samma sak inte gäller för elbilar.

I dag har alla biltillverkare stort fokus på utveckling av elbilar och lättare material för att få ner utsläppen, en utveckling som både drivs på att lagstiftare och marknaden.

Manuel Schweizer vid den tekniska högskolan i Ingolstadt i Tyskland har undersökt vilken typ av lättviktskonstruktion som kräver minst resurser att tillverka och som bidrar mest till minskade utsläpp.

Schweizer räknade bland annat in den energiåtgång och de utsläpp som genereras vid framställningen av grundmaterialet, exempelvis aluminium och stål. Han räknade också på skillnaden i bromskraftåtervinning mellan bilar med olika tyngd. En tyngre bil ger större energiåtervinning vid inbromsning.

Den överraskande slutsatsen är att lättviktskonstruktioner är helt bortkastade på elbilar. Sett över hela livscykeln kräver lättviktskonstruktionen mer energi och genererar större utsläpp.

Studien visar att det finns mycket energi att spara vid tillverkningen. Ett tyngre materialval i mellanprissegmentet kan spara in 9–13 procent av utsläppen som sker vid batteriproduktionen. För premiumsegmentet är motsvarande siffror 19-24 procent. Med andra ord kan extrakilona göra det möjligt att stoppa in större batterier utan att öka de totala utsläppen.

[Länk till studien.](#)



Forskare slår fast: Elbil renare än bilsbil



"Elbil Concept" – dåtidens framtidsvision från Volvo



Hur skitiga är elbilsbatterier – egentligen?



Fredagsfilm: Ferrari FF vs Tesla Model 3



Test: Två elbilar mot ett V8-monster



8. Bedragarens otroliga bilsamling hade allt från tuk-tuk till Ferrari

Redaktören bytbil 2020-04-29

Nu säljs misstänkte storbedragarens otroliga bilsamling på auktion och vilka bilar det handlar om.



Najeeb Khans bilar innefattar allt från Ferrari, Aston Martin och Lamborghini till en tuk-tuk i samlingen på 240 bilar.

Najeeb Khan var framgångsrik vd för succéföretaget Interlogic Outsourcing och tjänade storkovan. Men ifjol sprack bubblan och han anklagas för bedrägeri och utreds av FBI. Flera av hans bolag har begärts i konkurs och han har stora skulder till såväl skattemyndigheterna som till privata gäldenärer.



En icke föraktfull del av inkomsterna investerade Khan i sin otroliga bilsamling. Till slut hade han 230 bilar och 30 motorcyklar. Nu säljs allt på auktion via RM Sothebys för att få in pengar till den misstänkte bedragarens skulder.

Och det är en ganska otrolig bilsamling det handlar om, med några av bilhistoriens främsta skapelser i kollektionen. Samlingen kallas "Elkhart Collection" efter platsen där den tidigare fanns, och var vida känd i bilkretsar. Det finns till och med en tuk-tuk i samlingen- liksom amfibiebilen Amphicar. Även en DeLorean i fint skick kommer att bjudas ut.



Samlingen innehåller snart sagt alla viktiga bilar i bilens historia. Bara genom en snabb bläddring i auktionskataglogen hittar vi:

1955 Mercedes 300SL Gullwing

1952 Ferrari 225 S Berlinetta

1966 Shelby GT350 Hertz

1965 Aston Martin DB5

1967 Toyota 2000GT från 1967

1968 Iso Grifo

1953 Fiat 8V Supersonic av Ghia

1969 Lamborghini Miura S

Jaguar E-type

2010 Alfa Romeo Zagato

2005 Morgan Aero 8

2006 Ford GT 2006 som tidigare ägs av Wayne Gretzky.

Hela samlingen ska gå i väg på en auktion som nu flyttats fram till 23 och 24 oktober. Bilarna säljs utan reservationspris, och i rådande krisläge lär det finnas ett och annat fyndläge för samlarna. [Här kan du frossa i hela samlingen.](#)



9. En tiondel av brittiska bussar kör på vätgas 2024

2020-04-29

10 procent av Storbritanniens stadsbussar kommer vara vätgasdrivna år 2024 enligt busstillverkaren Wrightbus, som nu planerar en storsatsning på bränslecellsbusar.



Wrightbus

Jo Bamford, ägare till Wrightbus, säger att satsningen på bränslecellsbusar kan hjälpa till att få igång den brittiska ekonomin efter coronakrisen.

– Städer runt om i världen ser nu kraftiga utsläppsminskningar när många fordon står stilla under pandemin. Men om vi sedan återgår till att driva transportsektorn som tidigare kommer nivåerna snabbt återgå till samma nivåer som tidigare. Nu har vi en möjlighet att med vätgasteknologin göra en stor skillnad för luftkvaliteten, och även för arbetstillfällena i Storbritannien, säger Jo Bamford till tidningen [Passenger Transport](#).

Wrightbus planerar nu att bygga en flotta på 3000 bränslecellsbusar som sedan ska kunna introduceras i städer som Aberdeen, London, Birmingham, Liverpool, Manchester, Brighton, Glasgow, Edinburgh och Belfast.

Även busstillverkaren Optare uppmärksammar en snabbt ökande exportmarknad för vätgasdrivna bussar. Tillsammans med vätgasföretaget Arcola Energy presenterade de nyligen en ny, [vätgasdriven dubbeldäckare](#). Bussen har plats för drygt 90 passagerare och en räckvidd på upp till 400 km.

10. Ny klocka – en W16-motor runt handleden

Text: Emanuel Gylling Publicerad: 2020-04-24 07:00 Uppdaterad: 2020-04-28 07:39

I nästan ett helt år har klocktillverkaren Jacob & Co utvecklat den här skapelsen. Det handlar om en hyllning till Bugatti Chiron där en rörlig W16-motor, med en pytteliten vevaxel och kolvar i miniatyrformat rör sig innanför glaset.



Klockan heter Bugatti Chiron Tourbillon och innehåller 578 rörliga delar bara för att hålla igång "motorn". Vevaxeln är gjord i ett stycke stål och är enligt Jacob & Co en av de minsta och mest komplicerade delarna som någonsin gjorts till ett armbandsur.

Vid det här laget anar du kanske att det här uret inte hör till de billigaste. 280.000 dollar är priset, motsvarande 2,8 miljoner kronor.



INSPIRATIONSKÄLLAN. Bugatti Chiron är en av världens mest exklusiva bilar och har nu ett otroligt exklusivt armbandsur uppkallat efter sig.

11. Klassiskt bilmärke: Alvis

Publicerad 18 mars 2011

Det fina brittiska bilmärket Alvis sjabblades inte bort som de flesta andra engelska märken. Alvis kom till och med att bli lite svenskt!



Alvis TF21 Cabrio (1963–1967)

När Hägglunds & Söner delades i fyra bolag 1993 blev ett av företagen Alvis Hägglunds och det fortsatte att med framgång bygga bandvagnar, precis som Hägglunds gjort så väl i så många år.

Bilmärket Alvis föddes 1920 och blev så gott som genast känt för sin höga kvalitet och för bilarnas goda prestanda. Så småningom kunde man också konstatera att bilarna var hållbara.

Allt detta är grunden till den osedvanligt solida lojalitet som märket åtnjuter bland sina ägare. De flesta av dem hade en svaghet för sportiga vagnar och det var just sådana som Alvis byggde.

Under större delen av 20-talet tillverkade Alvis bilar som visserligen efterfrågades men det var inte så lätt med finanserna alla gånger. Ett lån i grevens tid 1923 räddade situationen. Tre år senare fick bilarna framhjulsbromsar också och 1928 lanserades en framhjuldriven sportvagn.

Detta visade sig snart vara ett misstag, trots att bilarna var både snabba och försedda med finfina vägegenskaper. Inte hjälpte det heller att dessa 4-cylindriga vagnar efter en tid erbjöds i 8-cylindrigt utförande. Bilarna var och förblev komplicerade, svårjobbade och kanske inte lika pålitliga som övriga Alvis-modeller.



1928 Alvis supercharged "Front-Wheel-Drive" 4-seat Tourer

Under 30-talet byggde Alvis inte bara snabba och pålitliga vagnar – de var dessutom bland de snyggaste engelsk bilindustri producerade!

Märkeskännare menar ibland att Alvis byggde sin sista riktiga sportvagn redan 1932 men oomtvistligt är att märkets snabba tourers var just sportiga. De var lågbyggda med synnerligen vackra karosserier och så hade de spännande modellnamn som Silver Eagle, Firefly, Firebird och Speed Twenty.



Speed 20 Tourer by Vanden Plas (1934)

Blygsam produktion

Märket var välkänt men produktionen ytterst blygsam. Särskilt framgångsrika modeller tillverkades i strax över 1 000 exemplar, men många i bara 5–600. Volvo byggde fler bilar vid den här tiden!

Speed Twenty-modellen var i produktion åren 1932–36 och tillverkades i totalt 1 165 exemplar. De flesta var öppna så kallade tourers med två eller fyra dörrar, men det fanns också salooner. Motorn var en rak toppventilsexå på 2,5 liter och bilarna toppade närmare 150 km/tim.

Senare versioner hade helsynkroniserade fyrväxlade lådor, kryssförstärkta ramar och jättelika Lucas P100-strålkastare. Hos Alvis slarvade man inte ifrån sig!



TA14 Drophead Coupe (1946–1950)

1937 slog Alvis också in på en annan bana genom att börja bygga flygplansmotorer och militära kontrakt följde naturligtvis under världskriget. De första efterkrigsmodellerna kom 1946 och kan knappast betraktas som lika spänstiga och flashiga som förkrigsbilarna.

Men tiderna var annorlunda och för alla biltillverkare gällde anpassning och allra helst export om man ville överleva. TA14-modellen byggdes åren 1946–50 och blev en numerär triumf: 3 311 exemplar! Liksom alla andra engelska bilar var också denna i princip en förkrigsmodell. Bilen hade mekaniska bromsar och stela axlar både fram och bak.

TB14 var tekniskt sett likadan som TA, men hade öppen men klumpig tvåsitsig kaross och en förfärlig front. Tack vare sina dubbla förgasare var den skapligt pigg. Bara 100 exemplar byggdes.



TC21/100 (1953–1955)

En smula amerikaniserade

Alvis TC21/100 Grey Lady, som byggdes i 100 ex åren 1954–55 blev den sista till utseendet föråldrade modellen. Den efterträddes av TC108G/TD21, tillverkad åren 1956–63 och det vackra resultatet av ett långtgående samarbete med den schweiziska karosserifirman Graber.

Fast de flesta av karosserna byggdes hos Park Ward i London. Man skulle kunna kalla de här bilarnas harmoniska former för tidlöst elegant 50-tal. Liksom de närmast föregående modellerna hade också de här vagnarna toppventilsexor på tre liter och en toppfart nära 180 knutar.

Sista modellen kallades TE/TF21 och byggdes i 458 exemplar 1963–67. Med sina dubbelstrålkastare av stapeltyp och sina fenantydningar på bakskärmarna var de en smula amerikaniserade.

De kunde beställas med automatlåda eller med femväxlad manuell låda samt välbehövlig servostyrning. Mest eftertraktade modellen blev och är fortfarande den manuellt växlade cabrioleten.



TF21 (1963–1967)

BILSPORT.se

12. Mästarna har testat

Text: Mikael Johansson **Publicerad:** 2020-04-29 07:00

Brink Motorsport vann teammästerskapet i STCC 2019 och är nu redo för årets säsong. Teamet har tillkännagivit årets design och även hunnit testa bilarna på bana. – Riktigt härligt att vara igång utbrister Tobias Brink. – Även om vi var ett begränsat team på plats med enbart mig själv som förare så har vi hunnit köra igenom alla bilar och säkrat så att allt fungerar som det ska. Skön känsla att få sätta sig bakom ratten och köra några varv.



Utöver funktionstest genomfördes även både broms- och aerodynamiktest, allt för att vara så väl förberedda som möjligt inför STCC 2020 när säsongen väl startar.



Suzuki K50 II

SLUT