



*Voisin C20 Mylord Demi-Berline 1931*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**fredag 22 maj**  
**onsdag 20 maj**

1. Volvo XC100 kan bli coupésuv – och helelektrisk
2. Så ska Smart räddas – med teknik från Volvoägaren Geely
3. Ford satsar på fjärrstyrda uppdateringar till bilen
4. Elektrisk crossover från Kia med prestanda som en supersportbil
5. Elbilen Seat el-Born kan komma som cupra-version
6. Acceleration och toppfartstest med Porsche Taycan Turbo S
7. Skoda Enyaq kommer i fyra motorversioner
8. Teslarivalen Byd Han EV kommer till Europa
9. Allt om nya Volkswagen Golf GTI
10. Tre laddhybrid-suv: Audi går nästan normlångt!
11. Tyska ministern kräver nationell vätgasstrategi
12. Elbilen som byter storlek i farten
13. Trots avancerad teknik: Nyckeln är fortfarande tjuvarnas favorit
14. Bensin- och dieselbilar brinner fem gånger oftare än elbilar
15. Samarbete för batteridrivna malmbilar
16. Som ett femstjärnigt hotell på hjul
17. 19-åring körde 308 km/h i pappas Mercedes
18. Svenska Solon
19. Roadpacer – japanen från Australien
20. Klassiskt bilmärke: Rambler
21. Fredagshumorn
22. Fredagsfilmen

## 1. Volvo XC100 kan bli coupésuv – och helelektrisk

Erik Andrén 13 maj 2020

Vi har redan tidigare skrivit om, och tagit fram illustrationer på, Volvos kommande storsuv XC100. Nu talar nya rykten om att bilen kommer få mer coupéliknande former, och möjligen bara blir en renodlad elbil.



Att Volvo sedan länge skissat på en suv av storleken över XC90, för den suvfrälsta amerikanska marknaden, är ingen större hemlighet. Och nu, med en fabrik på plats på den amerikanska kontinenten, är förutsättningarna bättre än någonsin. Vi har redan tidigare skrivit om modellen, som ska få namnet XC100, och även [tagit fram illustrationer](#) på hur den skulle kunna se ut.

Vid de tidigare tillfällena har bilmodellen antagits bli en direkt konkurrent till exempelvis BMW:s jättesuv [X7](#), men nu kommer nya uppgifter – som amerikanska *Motor Trend* varit först att rapportera om – som lite förändrar den bilden. I stället för den stora sjusitsiga bil som en X7-konkurrent skulle vara, tecknas nu bilden av en bil med mer svepande linjer. En coupésuv, om du så vill. Fortfarande i XC90-storlek eller strax däröver, men med bara två stolsrader, och kanske bara fyra (förvisso fåtöljliknande) sittplatser. En annan typ av exklusivitet i suv-världen helt enkelt.

Dessutom säger ryktena att bilen får namnet XC100 Recharge, ett tillnamn Volvo från och med nu ([XC40 Recharge](#)) planerar använda på laddhybrider och renodlade elbilar, och med namnet på XC100 skulle det vara det sistnämnda som åsyftas. Vi vet redan att bottenplattan, SPA2, är förberedd för renodlad eldrift, och Volvo dessutom [bygger en ny batterianläggning](#), så det valet kanske inte ter sig helt oväntat.

**LÄS MER: [Batterifabrik avslöjar uppgifter om nya XC90](#)**

Som ett preliminärt lanseringsdatum uppges 2023, alltså ett år efter att nästa XC90 haft premiär. Vi förväntar oss också att XC100 Recharge kommer vara teknikspäckad, och bland annat får ta del av den lidar-baserade självkörningstekniken som lanseras just med nya XC90, vilket vi kunde berätta om förra veckan.

## 2. Så ska Smart räddas – med teknik från Volvoägaren Geely

Publicerad 2020-05-13 7:08 TEXT Erik Söderholm

**Försäljningen går trögt för Mercedes eldrivna småbilmärke Smart. Men Volvos ägare kan bli räddningen.**



**Lanseringen av Mercedesägaren Daimlers lilla stadsbilmärke Smart har inte gått helt som planerat.** När första Smartmodellen visades upp på 1990-talet var den en frisk fläkt som fick en hel del uppmärksamhet, men sedan dess har märket inte alls blivit den succé som Daimlercheferna hoppades på.

Och det trots att världens storstäder växer sig allt större och att efterfrågan på mindre och smartare paketerade bilar därmed borde öka. Samtidigt har försäljningen för konkurrenter som Fiat 500 och Mini gått som tåget.

**Smart försöker nu** ompositionera sig som ett helt eldrivet märke och det drivs numera som ett [samägt bolag av både Daimler och kinesiska Volvoägaren Geely](#). Det ska bli räddningen, tror Mercedes utvecklingschef Markus Schäfer.

– Vi måste öka försäljningsvolymen. Med de nuvarande nivåerna har vi inte de skalfördelar som behövs för att vara konkurrenskraftiga i en värld där stora volymer – särskilt i det här segmentet – är extremt viktigt, säger han i en intervju med [Autocar](#).

**Markus Schäfer lyfter** fram samarbetet med Geely som mycket fördelaktigt för Smart.

– När vi jobbar med Geely har vi tillgång till fler skalfördelar, Geelys kunskap och nära samarbete med Volvo samt vår egen kunskap om Smart och dess historia.

**Exakt vad samarbetet** med Geely kommer innebära är än så länge oklart och vi får i nuläget inte veta några konkreta detaljer om Smarts kommande modeller. Men en helt ny generation eldrivna Smart Fortwo och Forfour ska presenteras i mitten av 2021 och året där efter kommer även en eldriven SUV.

### 3. Ford satsar på fjärrstyrda uppdateringar till bilen

Publicerad 2020-05-13, 15:15

Den amerikanska biltillverkaren Ford storsatsar på en fjärråtkomstplattform för mjukvaruuppdateringar som gör att Fordägare slipper åka till verkstaden varje gång de ska göra en uppdatering till bilen.



En av Fords första modeller som får systemet är nya Ford Mustang Mach-E. Modellen kommer få prestandaförbättringar och nya funktioner över tid som inte fanns när bilen levererades. Den nya plattformen ser till att uppdateringarna laddas i bakgrunden. De flesta kan slutföras utan att föraren vet om det, medan andra komplicerade uppdateringar kan schemaläggas och genomförs när ägaren är hemma.

– Det fina med Mustang Mach-E är att kunderna får en bil som utvecklas och får fler funktioner och bättre kapacitet över tid. Vårt smarta over-the-air-uppdateringsystem minimerar också driftstopp genom otrolig snabb aktivering och ser till att din Mustang Mach-E alltid förbättras, även när du sover, säger John Vangelov, chef för uppkopplade tjänster på Ford Motor Company.

De första uppdateringen beräknas komma inom sex månader efter att de första leveranserna har kommit till kunderna.

Ford Mustang Mach-E lanseras under första kvartalet 2021.

[Prov: Ford Mustang Mach-E – muskelbilen blir eldriven suv](#)

[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT](#)

[Officiell: Ford Mustang Mach-E – galopperande elsuv](#)

Av Anders JS Nilsson

## 4. Elektrisk crossover från Kia med prestanda som en supersportbil

Mattias Rabe 12 maj 2020

Koreanska Kia ser en framtid mer många elektriska modeller. En av dem dyker upp redan nästa år i form av en suv/crossover som kommer att vara fylld med det senaste i teknikväg.



På bilsalongen i Genève i mars 2019 presenterade Kia konceptbilen [Imagine by Kia](#). Den elektriska crossoveren med en storlek som placerar den i C-segmentet (kallas även golfklassen) bjöd på konstigheter som exempelvis 21 bildskärmar på instrumentbrädan. Men skärmarna var inte en inblick i vad Kia ska bjuda på i framtiden, i stället var det övriga delar av bilen som sades presentera vad märket tänker sig i elektrisk form framöver. Och i vintras bekräftade Kias operativa chef i Europa, Emilio Herrera, att Imagine by Kia ska gå i produktion under 2021. Dock inte i ett utförande identiskt med konceptbilen, även om vi misstänker att själva karossformen blir mer eller mindre densamma.

### TEST: [Kia e-Niro och fyra andra elbilar](#)

Nu berättar brittiska Auto Express lite mer om vad vi har att vänta oss från koreanskt håll. Imagine by Kia i produktionsutförande blir märkets första elbil baserad på nya elektriska plattformen E-GMP som är skalbar och därmed kommer att stå till grund för flera olika elbilar, både större och mindre.

### TEST: [Så mycket drar elbilarna på landsväg och motorväg](#)

Det pratas om runt 48 mils räckvidd per laddning och laddtider på ner mot 20 minuter tack vare ultrasnabb laddkapacitet med 800-voltsteknik som kan hantera 350 kW-laddarna hos Ionity ([som Hyundai/Kia är med i](#)). Dagens elektriska Kia-modeller har 400-voltssystem.



*De 21 skärmarna i Imagine by Kia var inte huvudsyftet med konceptbilen.*

Tekniken motsvarar den som [Porsche Taycan](#) bär på, en elbil som även den har ett 800-voltssystem. Och här ser vi en intressant koppling. Kia (och Hyundai) har, [efter att ha investerat i företaget](#), inlett ett samarbete med kroatiska elbilsspecialisterna Rimac för att få hjälp med utvecklingen av morgondagens elbilar. Porsche har också intressen i Rimac, så sent som i höstas utökade de sin ägarandel i företaget till 15,5 procent. Kia och Hyundai äger tillsammans 13,7 procent av Rimac.

**TEST: [Så bra är fyrhjulsdriften hos elbilar](#)**



För att verkligen sätta Kia på kartan planerar märket en extrem version av crossovern, med prestanda som ovan nämnda [Porsche Taycan](#). Det är inget som man vanligtvis förknippar med Kia, men vill man synas gäller det att ibland ta i ordentligt.

– Med den nya elbilen kommer vi att ha ett högpresterande fordon, som en e-GT, säger Emilio Herrera till [Auto Express](#) som nämner en 0-100-tid på under tre sekunder, med andra ord som [Porsche Taycan](#).

**TEST: [Hyundai Kona Electric mot Renault Zoe och Seat Mii Electric](#)**



Kia tänker inte ta upp kampen med premiummärkena, utan ser sig alltjämt som ett märke för den stora massan. Därför ska de inte leverera super-elbilar på löpande band de närmaste åren utan kommer att fortsätta på inslagen väg med elbilar à la [e-Niro](#) och [e-Soul](#), båda med 400-voltsteknik. Tanken är att erbjuda både 400 och 800 volt för att locka alla typer av elbilsintressenter, de med lite större plånbok samt de med lite tunnare läder.



[GALLERI](#)  
[Imagine by Kia](#)  
[12 bilder](#)



## 5. Elbilen Seat el-Born kan komma som cupra-version

MAJ 13, 2020

I höst ska Seat presentera elbilen Seat el-Born. Nu skvallrar varumärkesregistreringar hos spanska myndigheter att även Seats prestandamärke Cupra kan få modellen.



Seat har nämligen varumärkesskyddat namnen Cupra Born och Cupra el-Born. Att Cupra ska komma som elbil har tidigare varit känt. I höstas presenterade man [elbilskonceptet Cupra Tavascan](#). En sportig SUV-coupé byggd i lättviktsmaterial.

Seat har inte delat med sig av några ytterligare detaljer kring prestanda. I dagarna presenterades dock koncernsyskonet Skoda sin elbil Skoda Enyaq. Där ingick en prestandamodell med 306 hästkrafter, 0-100km/h på 6,2 sekunder och en topphastighet på 180 km/h. Räckvidden för den modellen angavs till 460 km.



*Konceptet Cupra Tavascan*

**Feber**

## 6. Acceleration och toppfartstest med Porsche Taycan Turbo S

AV BOBBY GREEN 2020-05-13 KL 18:00

Kvick rackare



**FILM:** <https://youtu.be/MZbkHULwwO4>

Här får vi se lite hur Porsche Taycan Turbo S presterar när det kommer till acceleration och toppfart. 0-100 km/h går på snabba 2,84 sekunder, 0-200 på strax över tio sekunder och 250 km/h når man efter 18,62 sekunder. Det roliga är slut först vid 267 km/h.



**Fullt ös med Porsche Taycan Turbo S på Autobahn**  
Ljudlöst upp till 270 km/h



**BMW M8 Competition Gran Coupé vs Porsche Taycan Turbo S**  
Vilken är vassast på banan?

## 7. Skoda Enyaq kommer i fyra motorversioner

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-13, 12:05, uppdaterad 2020-05-13, 15:43

Intresset för Skodas elektriska familjebil Enyaq är jättestort. Nu berättar Skoda för alla som förbokad att bilen kommer i fyra olika motorversioner, från 180 till 306 hästar.



*Konceptbilen Vision IV ger en uppfattning om hur Enyaq kommer att se ut.*

**Skoda Enyaq är tänkt** som rymlig familjebil med 550 liters lastvolym. Längden är 465 centimeter.

Koncernkusinen Volkswagen ID 4 är två centimeter kortare och [Audi Q4 E-tron](#) är sex centimeter kortare. Alla tre använder VAG-koncernens elbilsplattform MLB.

[Läs vår provkörning av Skoda Enyaq här.](#)

**Elbilsrevolutionen innebär** en comeback för bakhjulsdriften. Både Skoda Enyaq och [Volkswagen ID 4](#) kommer att vara bakhjulsdrivna i sina billigare versioner, men går också att beställa fyrhjulsd drivna.

Skoda Enyaq kommer att säljas i Sverige med fyra olika motorvarianter, två bakhjulsdrivna och två fyrhjulsd drivna. Modellerna kallas 60, 80, 80X samt vRS. På andra marknader kommer även en billigare 50-modell att säljas.

**De bakhjulsdrivna varianterna** 60 och 80 har båda ett vridmoment på 310 Nm, men olika effekt: 180 respektive 204 hästkrafter. Accelerationen 0-100 km/h är 9,0 respektive 8,8 sekunder.

60-modellen har ett batteri på 58 kWh (netto) vilket ger en räckvidd på 38 mil enligt kör-cykeln WLTP. De andra tre modellerna har ett större batteri på 77 kWh. 80-modellen som bara har en elmotor får en räckvidd på 50 mil. 80X och vRS som har dubbla elmotorer kommer 46 mil på en laddning.



*En maskerad Skoda Enyaq*

**Att ladda bilen** från 10 till 80 procent ska ta 40 minuter med 125 kW-laddning.

Den sportiga toppmodellen vRS ger 306 hästkrafter och 460 Nm i vridmoment. Det tar bilen från 0 till 100 km/h på 6,2 sekunder.

**Toppfarten är begränsad** 160 km/h i alla modeller utom vRS som kan gå upp till 180 km/h. De starkare versioner kommer att få dra 1.200 kilo.

**Två karosser.** Skoda har tidigare uppgett att Skoda Enyaq kommer att säljas med två olika karosser, en traditionell suv och en mer sportig suvcoupé. Coupén kommer ett år efter suven. Om alla motorvarianter kommer att vara tillgängliga med båda karosserna är inte känt.



*Den billigare fyrhjulsdreven modellen 80X ger 265 hästkrafter och 425 Nm i vridmoment. 0-100 km/h går på 7,0 sekunder.*

SKODA ENYAQ version (preliminära värden)	60	80	80X	vRS
Högvoltbatteri, typ	Litium-jon			
Batterikapacitet (brutto/netto)	62 kWh / 58 kWh	82 kWh / 77 kWh		
Elmotor max effekt	132 kW / 180 hk	150 kW / 204 hk	195 kW / 265 hk	225 kW / 306 hk
Elmotor max vridmoment	310 Nm		425 Nm	460 Nm
Acceleration 0-100 km/tim	9,0 sek	8,8 sek	7,0 sek	6,2 sek
Räckvidd (WLTP)	380 km	500 km	460 km	460 km
Hastighet max	160 km/tim			180 km/tim
Hjuldrift	Bakhjulsdrift		Fyrhjuldrift med två elmotorer	
Laddeffekt AC	11 kW			
Laddeffekt DC	100 kW	125 kW (tillval)		



[Prov: Skoda Enyaq – det lätta valet](#)



[Audi Q4 e-tron concept – kommer 2020 med 45 mil räckvidd](#)



[Prov: Audi e-tron S Sportback – mer kraft och nytt drivsystem](#)

## 8. Bekräftat: Teslarivalen Byd Han EV kommer till Europa

Av Magnus Kvandal

Publicerad 2020-05-13, 17:20

**Det kinesiska bilmärket Byd Auto tar sikte på Europa med en eldriven lyxsedan. Mängder av prestanda och teknik utlovas.**



Den kinesiska elfordonstillverkaren Byd Auto grundades redan år 2003 och är världens [andra största tillverkare](#) av laddbara bilar efter Tesla, sett till antal sålda bilar. Trots det är det nog få här i Europa som ens känner till att märket existerar.

Men företaget, som hittills framför allt sålt bilar på den inhemska kinesiska marknaden, har tydliga ambitioner om att etablera sig i Europa. I maj i år meddelade Byd att de kommer att börja expandera i Europa med start i elbillandet Norge, där den eldrivna suven Tang kommer att börja säljas inom kort.

I veckan bekräftades också att även den nya flaggskeppsmodellen Byd Han kommer att lanseras i Europa någon gång efter sin Kina-debut i juni i år. Det skriver brittiska Autocar. Den nya modellen är tydligt fokuserad på att locka samma målgrupp som Tesla Model 3 och har både teknik, prestanda och räckvidd som kan matcha Teslan.

Alla detaljer är inte kända ännu, men den ska enligt uppgift kosta mellan 45.000 och 55.000 euro, ha en räckvidd på omkring 45 mil och göra 0–100 km/h på 3,9 sekunder. Bilen ska också ha ett självlärande förarassistanssystem ombord som kommunicerar via 5G-nätet. Bilen drivs av vad Byd kallar ett "Blade battery" och som enligt uppgift ska vara säkrare och mer kompakt än andra elbilsbatterier.



*Byds flaggskeppsmodell bjuder på teknik i överflöd, bilen har bland annat självkörande teknik med 5G-uppkoppling.*



**Byd Auto Company** är ett dotterbolag till Byd Company, som grundades 1995. De tillverkar bilar, bussar, elcyklar, gaffeltruckar och så vidare. De bygger både laddhybrider och rena elbilar och har ett dussintal modeller i sitt utbud, varav flera är döpta efter en kinesisk dynasti. Byd är en förkortning för "Build your dreams".

Jag köper gärna en Byd i stället för en Tesla.



**Magnus Kvandal**

## 9. Allt om nya Volkswagen Golf GTI

Erik Wedberg

14 maj 2020

Åttonde generationen Golf GTI är här och ska vara lite bättre på allt. Men på papperet ser mycket lite ut att ha ändrats. Vi rapporterar från den digitala premiären av nya Golf GTI och frågar ingenjörerna vad de har gjort.



Tidigt i våras presenterade Volkswagen en trio GT-bilar baserade på nya generationen Golf. Vi fick se nya [GTE, GTD och inte minst GTI](#). Den senare har nu lanserats ordentligt genom en Skype-presentation där Volkswagens högste designchef Klaus Bischoff och chassiutvecklingschefen Karsten Schebsdat berättade vad som skiljer nya GTI från föregångaren.

En finslipning, eller en kalibrering. Så kan man sammanfatta nya Golf GTI. Den mest intressanta siffran är förstås effektuttaget och det har inte ändrats sedan föregångaren. 245 hästkrafter är vad som plockas ut ur den fyrcylindriga EA 888 evo4-motorn och det är lika mycket som den utgående GTI Performance. När [Golf GTI mk7](#) lanserades började den förvisso med 230 hästkrafter och 370 newtonmeter. Sexväxlad manuell låda eller sjuväxlad dubbelkopplingslåda finns som alternativ.

Det är alltså inte i motorn de stora nyheterna finns, och inte heller designen. När designchef Klaus Bischoff går igenom nyheterna pratar han mest om att den nya bilen har lägre front och ska ge ett lägre intryck på vägen. I övrigt är det små detaljer som skiljer. Interiört ser det ut ungefär som i vanliga Golf, men de klassiska GTI-attributen såsom rutig klädsel finns förstås där. Någon växelspaxknopp à la golfboll får vi dock inte se eftersom bilen på bilderna har DSG-låda och då ser växelväljaren ut precis som vanligt.



*En greppvänligare ratt med GTI-logga och skotskrutig stolsklädsel påminner dig om att det är GTI-versionen av Golf du sitter i.*

Chassiingenjör Karsten Schebsdat tar över och berättar om de chassitekniska nyheterna. – Vi har haft som mål att utveckla en mer neutral bil med en mer direkt styrning och högre greppnivå för bättre kurvegenskaper. Styrningen är progressiv och det är bara 2,1 rattvarv mellan fulla rattutslag. Hjulupphängningarna fram och bak har uppdaterats på flera sätt. Fjädringsvägen är fem procent längre fram och 15 procent längre bak än föregående Golf GTI. Det ger bland annat mindre understyrning, säger Karsten Schebsdat.

#### **LÄS MER: [Nya Volkswagen Golf GTI TCR fångad på bild](#)**

Hjälpramen fram (som håller upp motorn och framhjulen) är nu i aluminium och är 3 kg lättare. Det är samma konstruktion som fanns i den utgående vörstingen [GTI Clubsport S](#).

Ett nytt centralt styrsystem gör entré. Det kallas Vehicle Dynamics Manager och kopplar ihop alla hjälpsystem, inklusive den elektroniska diffbromsen VAQ som är med i standardutrustningen och samarbetar med XDS-systemet som bromsar innerhjulet för att få bilen att kunna ta kurvan lite snävare.

Den som hade väntat sig någon form av elektrifiering i nya Golf GTI har väntat förgäves. Inte ens ett mildhybridsystem verkar vara på tapeten.

– Nej, vi tycker att GTI-modellen ska vara en renodlad förbränningsmotorbil. Vi tror att de kunder som vill ha elektrifiering kommer att hitta det i GTE, säger Karsten Schebsdat.

Nya Golf GTI börjar säljas i Sverige i augusti. Då får vi också veta hur mycket den kostar.

## 10. Tre laddhybrid-suvar: Audi går nästan normlångt!

Av Mikael Johnsson

Publicerad 2020-05-14, 11:07

**Vi har kollat hur långt våra tre laddhybrider kommer på bränsle och elektricitet.**



**Vår runda börjar i staden** och så länge vi kör där är känslan att det är tre stora elbilar som är ute och glider. Det är det på sitt sätt också, även om en liten tidig fadäs i Audi (se diagram) avslöjar att det även finns bensin att tillgå i dessa bilar.

Värmepumpar finns det också i samtliga, så trots att temperaturen är runt nollan denna morgon ska ingen bil behöva starta förbränningsmotorn av det skälet. Efter två mil i stadsfarter ökas hastigheten på 80- och 100-vägar. Då, vid 23 kilometer, ville inte gamla GLC 350 e köra på bara el längre när vi testade den i ams 25/2017. Men nu har Mercedes fått ett större batteri och 30 kilometer passeras av alla med bara eldrift denna gång.

**Nu har Mercedes GLC trions** längsta elräckvidd i WLTP-körcykeln och vi blir därför lite förvånade när bensinaren startar först efter 31,5 kilometer. Differens 14,5 kilometer mot WLTP. BMW är näst på tur vid 38,7 (differens 6,7 km) medan Audi, som går kortast på pappret i själva verket bara går 3,5 kortare än sin normsiffra och vinner elracet med 39,5 kilometer på bara el.

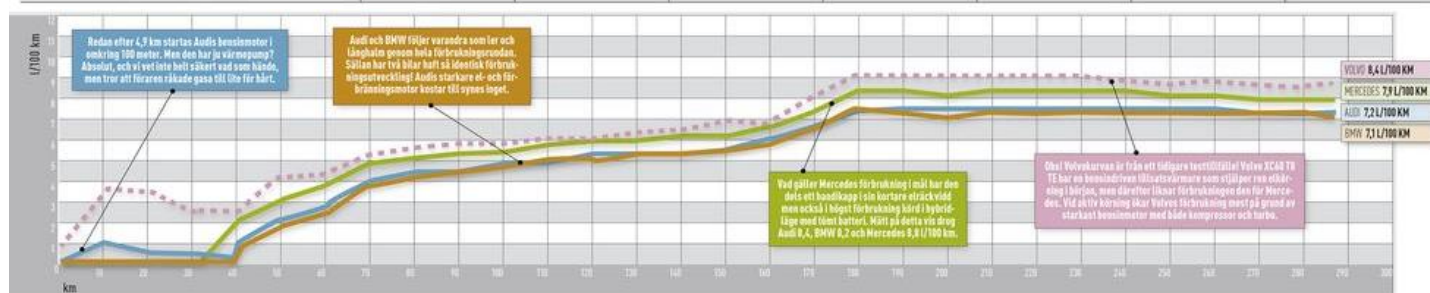
Även med "tömt" batteri, alltså som hybrider fortsätter trenden där Audi och BMW har samma eller nästan samma förbrukning medan Mercedes släpar efter en del.

På kul har vi också lagt in en kurva från Volvo XC60 T8 Twin Engine från ams 25/2017. Det blir inte en helt rättvis jämförelse. Volvo fick fördelen av att köra i 7–9 graders värme hela dagen, men snittfarter och sträcka var närmast identiska med detta test.

Mikael Johnsson

# TESTFÖRBRUKNINGSRUNDAN

	Gullmarsplan, 15,6 km	Mercedes startar bensinmotorn, 31,5 km	BMW startar bensinmotorn 38,7	Audi startar bensinmotorn 39,5	Före aktiv körning, 156,7 km	Efter aktiv körning, 178,8 km	Mät 287,1
AUDI l/100 km	0,7	0,4	0,3	0,3	5,4	7,3	7,2
BMW l/100 km	0,0	0,0	0,0	0,4	5,4	7,3	7,1
MERCEDES l/100 km	0,0	0,0	1,9	2,0	6,2	8,3	7,9
MEDELHASTIGHET, km/h	20	29	33	34	49	49	56
YTTERTEMPERATUR, °C	0,5	1	1	1	7	9	9



## Så testar vi laddhybrider

Ska man på ett rättvist sätt mäta förbrukning och elektrisk räckvidd på laddhybrider vill det till att vara så noggrann som möjligt. Så här gör vi.

Alla bilar i testet tillbringar natten innan förbrukningsrundan i vårt cirka tjugogradiga garage. Laddsladdarna är självklart i så att bilarna garanterat startar rutten med både full bränsletank och fullt batteri. Eventuella förvärmningsfinesser av kupén används inte i någon bil.

På kommando rycks laddsladdarna ut och testbilarna ger sig ut i karavan på en identisk förbrukningsrunda. Klimatanläggningarna är redan från start inställda på samma temperatur (21 grader) och även andra strömförbrukare som stols- och rattvärme används – i den mån de används – enligt principen "lika för alla".

Vi tvingar bilarna att gå på ren eldrift så länge de förmår. Efter hand slår de själva över i hybridläge. Rutten inleds med långsam stadstrafik i två mil där farten sällan ens når upp i 50 km/h. Efter det kommer två mil med 80-begränsning, följt av sju mil med ömsom 80- och 100-vägar. Ungefär var tredje mil byter förarna bil med varandra för att eliminera eventuella skillnader i körsätt.

Totalt kör vi cirka 28 mil varav de sista sex är ett snabbare motorvägsavsnitt. För att få så jämförbara resultat som möjligt även mellan olika testtillfällen följs hastighetsbegränsningarna slaviskt. Men om man vill göra sådana jämförelser ska man komma ihåg att i synnerhet yttertemperaturen är en betydelsefull faktor när det kommer till batteribilars räckvidder. Vi kan inte påverka temperaturen – men vi kan visa vad termometern visade längs rutten. Däckens rullmotstånd påverkar också och vilka däck testbilarna har syns på Testfaktasidorna.

Efter målgång räknar vi inte bara på tankade liter och körda elsträckor. Vi kompenserar också för eventuella, ologiska avvikelser i bilarnas instrument. Orsakade av exempelvis vinterdäck med annan rullomkrets.

**Men att svara på** hur mycket bensin eller diesel (eller kilowattimmar) en laddhybrid drar är som att svara på hur långt ett snöre är. Mer så än för alla andra biltyper. Det beror nämligen mest på hur ofta föraren laddar sin bil. I vår begagnatdatabas har vi ett utmärkt underlag för hur mycket den genomsnittliga laddhybridägaren kör på el. Det är oftare än vår enda laddning på 28-milarundan här och därför sänker vi numera schablonmässigt bensin- och elförbrukningen i målgång med 40 procent, att använda i ekonomikalkylen. Detta görs i samtliga laddhybridtester.

***Mikael Johnsson, testchef***



**Av Mikael Johnsson**

### **Relaterade artiklar**

[Tesla Model 3 som kombi – så här hade den kunnat se ut](#)

[Bilpodden avsnitt 29: "Nu kommer det en flod av elbilar"](#)

[Bekräftat: Teslarivalen Byd Han EV kommer till Europa](#)

[Ford satsar på fjärrstyrda uppdateringar till bilen](#)

[Skoda Enyaq kommer i fyra motorversionerKias elbil utmanar Porsche Taycan](#)

## 11. Elbilen som byter storlek i farten

Johan Kristensson 2020-05-12 13:33

Vid landsvägsfart är fordonet 148 centimeter brett men vid manövrering på små ytor kan den krympa till 86. Polska Triggo presenterar nu en lösning tänkt att underlätta livet i storstaden.



*Triggo kan anta olika bredd, från 148 till 86 centimeter.*

Det är dags att bekanta sig med ytterligare ett företag vars idé är att framtidens fordon måste bli mindre för att vi ska kunna fortsätta ta oss fram i de allt trängre storstäderna.

Polska Triggo har nu presenterat ett helelektriskt fordon med ett variabelt chassi. Hjulupphängningen kan justeras så att bredden blir mellan 148 och 86 centimeter. Vid maxfarten 90 kilometer per timme vill man förstås ha ett bredare fordon men vid parkering eller manövrering på trånga ytor passar det bättre med ett smalare. Manöverläget är tillgängligt i hastigheter upp till 25 kilometer per timme. Svängradien är då endast 3,5 meter.

### **Bil och motorcykel i kombination**

Enligt Triggo kombinerar fordonet både en bils och en motorcykels egenskaper i samma enhet.

Fordonet är inte en bil i ordets rätta bemärkelse utan kommer att placeras i kategorin L7e, (med den snudd på obegripliga svenska beteckningen "Annan fyrhjuling än lätt fyrhjuling", på engelska Quadricycle). Det är samma kategori som konkurshotade Uniti länge planerade att bygga sin modell One i, men [där företaget sommaren 2018 ändrade](#) sig och bytte till personbil (M1).



*Trigo kan anta olika bredd, från 148 till 86 centimeter.*

### **100 kilometers räckvidd**

Trigo blir 2,6 meter lång och har plats för en förare med en passagerare bakom. Vikten är 400 kilo plus ett utbytbart batteri på 8 kWh som väger 130 kilo. Räckvidden anges till 100 kilometer.

L7e-fordon för persontransport får väga maximalt 450 kilo exklusive batteri och medåkande. Kategorin innebär även att fordonet får ha en effekt om maximalt 15 kW.

Konceptet föddes redan 2010. 2016 fanns en första prototyp byggd i plywood och nu har det alltså blivit dags att presentera det färdiga fordonet. Trigo hoppas kunna dra igång serieproduktion under 2021. Kundgruppen företaget siktar in sig på verkar primärt vara leverantörer av mobilitetstjänster, skriver [Electrive](#).

Det finns flera liknande fordon redan – dock inte med variabel bredd. Renault Twizy är en populär variant. Nyligen presenterade även Citroën sin variant kallad Ami.



**JOHAN KRISTENSSON**

## 12. Tyska ministern kräver nationell vätgasstrategi

John Edgren 2020-05-14 11:13

Europa har en svag infrastruktur för bränslecellsfordon, men nu ska Tyskland ändra på detta. Forskningsministern kräver att regeringen omgående klubbar en nationell vätgasstrategi.



Hyundai var först med en serietillverkad bränslecellsbil, och de japanska fordonstillverkarna ser vätgas som en väsentlig del av framtidens transporter – inte minst de tunga. Europa har dragit fötterna efter sig när det kommer till bränslet, men nu börjar det röra på sig. [Bland annat har AB Volvo gått ut med att de nu satsar på bränsleceller](#) – och [BMW väljer vätgasen](#) som ett komplement till bolagets batteridrivna elbilar.

Den europeiska infrastrukturen kring vätgasen lämnar en del att önska, och Tyskland vill skynda på utvecklingen. De är det tongivande EU-landet inom transportområdet och nu trycker deras forsknings- och utbildningsminister på för ett snabbt regeringsbeslut kring en nationell vätgasstrategi – något som enligt tidigare planer skulle ha funnits på plats redan för ett år sedan.

– Med den här utvecklingen har vi inte råd att slösa mer tid. Det är därför viktigt att den här strategin kan bli antagen så snabbt som möjligt, säger Anja Karliczek, forsknings- och utbildningsminister för CDU, till [Handelsblatt](#) enligt [Clean Energy Wire](#).

**Läs mer: [Därför satsar AB Volvo till sist på bränsleceller](#)**

Även kristdemokraternas samarbetsparti SPD vill se en ambitiös plan för vätgasen. Det utkast som nu finns är dels inriktad på grön vätgas, framställd med förnybar energi – samt blå vätgas, som utgår från infångad kol. SPD vill att Tyskland under de kommande tio åren ska öka sin kapacitet för att producera den gröna vätgasen till minst 10 000 megawatt. Partiets arbetsgrupp efterlyser även storskaliga projekt på europeisk nivå med en produktionskapacitet motsvarande minst 100 megawatt per anläggning.

### 13. Trots avancerad teknik: Nyckeln är fortfarande tjuvarnas favorit

Publicerad 2020-05-13 11:05 TEXT Erik Söderholm

**Trots all avancerad stöldteknik är det fortfarande vanligast att tjuvarna kommer över bilen med hjälp av nyckeln.**



**Det var länge sedan** de flesta bilstölder gjordes med kofot för att komma över en bilste-reo. De senaste åren har biltjuvarna blivit betydligt mer professionella och organiserat sig i internationella ligor.

Tjuvarna kan använda avancerad teknik för att låsa upp och starta bilen utan att ägaren eller nyckeln är i närheten.

**Men trots alla avancerade** prylar för att stjäla bilar är bilens egen nyckel fortfarande det vanligaste sättet att stjäla en personbil på, visar nya siffror från Larmtjänst.

38 procent av alla personbilar av årsmodell 2013 och senare som efterlystes av Larmtjänst mellan 2018 och 2019 blev stulna med bilens egen nyckel. En av anledningarna är att det infördes krav på elektroniskt stöldskydd på 1990-talet.

**De så kallade** reläattackerna, där signalen från bilens nyckel fångas upp och förstärks för att kunna starta bilen, står för tre procent av de efterlysta bilarna. Bedrägeri står för 13 procent och bilrån står för två procent.

– Stöld med hjälp av bilens egen nyckel är fortfarande det mest förekommande stöldsät-tet och man bör därför som bilägare ha koll på sina bilnycklar och förvara dem på en säker plats, säger Torbjörn Serrander, utredare på Larmtjänst.

#### **4 tips: Så minskar du risken för bilstöld**

- Håll koll på bilnycklarna och hantera dem som en värdesak. Förvara inte bilnycklarna innanför entrédörren.
- Kolla att bilen är låst fysiskt innan du lämnar den.
- Parkera bile på en upplyst plats och gärna i garage om du har.
- Om bilen har nyckellös öppning och start: förvara nyckeln i en metallburk för att signalen inte ska kunna fångas upp utifrån. Det gäller även reservnyckeln.

## 14. Bensin- och dieselbilar brinner fem gånger oftare än elbilar

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-11 20:34, uppdaterad 2020-05-12, 11:26

Elbilar har pekats ut som en brandrisk, men hur ofta brinner de egentligen? Norges motsvarighet till MSB har tagit reda på detta efter en uppmärksammande brand vid Stavangers flygplats.



I januari i år började det brinna i ett parkeringshus vid Stavangers flygplats. Omkring 300 bilar förstördes i branden där hela p-huset till stora delar kollapsade.

Till en början uppgavs att branden startade i en elbil vilket resulterade i en stor debatt om elbilars farlighet. Det fick den norska myndigheten "Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)", som är motsvarigheten till svenska MSB, att undersöka hur ofta bränder uppstår i elbilar.

**Utredningen av branden** i Stavanger visade att branden hade börjat i en dieseldriven Opel Zafira från 2005. DSB:s undersökning visade också att bensin- och dieselbil är överrepresenterade i bilbränder.

DSB undersökte alla bilbränder i Norge mellan 2016 och 2019 och fann 60 bränder i elbilar och 2.651 bränder i bensin- och dieselbilar. Beståndet av elbilar var omkring 250.000 bilar och antalet bensin- och dieselbilar var 2,5 miljoner.

– **I förhållande till andelen elbilar** på norska vägar så brinner de cirka fem gånger mer sällan i dem än i bilar som går på fossila drivmedel. Det är dessutom mycket sällan som det är batteriet som är orsaken till en brand i elbilen, säger Jon Eirik Holst, sektionschef för elsäkerhet på DSB i ett uttalande.

Tillsammans med forskningsinstitutet Rise har DSM studerat om laddningen av elbilar ökar risken för brand i bilbatteriet och kom fram till att så inte är fallet.

Ola Willstrand är projektledare inom brandsäker transport på forskningsinstitutet Rise och han säger till [Elinstallatören](#) att en förklaring till att elbilen fått så mycket skuld handlar om att elfordon är ett nytt fenomen.

– **Om bensinbilar varit nya i dag** så hade de säkert också ansetts som mycket brandfarliga, eftersom en vanlig brandorsak är läckage av brännbar vätska som antänds på en het yta.

Många drar paralleller med mobiltelefoner och andra elektronikprodukter med litiumjonbatterier som har exploderat eller börjat brinna. Men enligt Ola Willstrand blir det fel att göra sådana jämförelser eftersom fordonsklassade batterier har mycket högre krav på säkerhet och har genomgått omfattande tester för att uppnå en viss standard.

**Den svagaste punkten för en elbil** är laddningen, den måste ske säkert. Att plugga in elbilen i ett vanligt vägguttag ökar brandrisken eftersom laddpunkten kan överhettas och fatta eld. Med andra ord bör man installera en laddbox om man ska ladda hemma.



[Experten reder ut: Ladda elbilen eller laddhybriden hemma – detta gäller](#)



[Bränder i elbilar: "Riskerna är väldigt överdrivna"](#)



[Mindre risk för brand i elbilar](#)



[Se när räddningstjänsten släcker brand i Tesla Model S](#)

## 15. Samarbete för batteridrivna malmbilar

Lennart Håkansson 23 april 2020 kl 14:00 Uppdaterad: 23 april 2020 kl 14:29

**Gruvbolaget Kaunis Iron i Pajala är med i ett nytt samarbete för att ta fram batteridrivna lastbilar för tunga transporter, som järnmalm.**



*Så här ser lastbilarna som används ut i dagsläget. Volvo FH750 med två styraxlar och trippelboogie. Släpet har fem axlar. Totalvikten på hela ekipaget är 90 ton.*

Med i samarbetet är också Volvo Lastvagnar, Wist last & Buss, Vattenfall och Energikontor Norr. Det är det region- och kommunägda Energikontor Norr som lett förstudien "Hållbara tunga transporter i Arktis".

Projektets syfte är att titta närmare på fossilfria alternativ för långa och tunga transporter och undersöka möjlig teknik, ekonomi, hållbarhet och möjligheterna för genomförande. Projektet har finansierats av alla deltagarna och Region Norrbotten.

Bakgrunden till projektet är Kaunis Irons målsättning att till 2025 bedriva en fossilfri gruvdrift. I dag lämnar en lastbil med järnmalm gruvan i Kaunisvaara var 15:e minut för att köra 16 mil till Pitkajärvi. I Pitkajärvi lastas sedan malmen om till järnväg för vidare transport. Transporterna orsakar cirka 15.000 ton koldioxidutsläpp varje år. Kaunis Irons ambition är att så snart som möjligt byta ut hela fordonsflottan till fossilfri drift.

-Kaunis Iron har en uttalad ambition att ligga i framkant och förstudien har gett oss värdefullt underlag i vårt fortsatta arbete med omställningen till fossilfrihet, vi är angelägna att hitta de alternativ som kan ta oss fram fortast, säger Andreas Lantto, projektledare på Kaunis Iron.

Nästa steg blir att testa batteridrivna tunga transporter i kallt klimat. Om det fungerar med tunga järnmalmstransporter i norra Norrbotten, borde det fungera överallt är tanken.



## 16. Som ett femstjärnigt hotell på hjul

Redaktören bytbil

2020-05-14

Häng med in i världens lyxigaste husbil



**FILM:** [https://youtu.be/2IBPJL\\_Xht0?t=49](https://youtu.be/2IBPJL_Xht0?t=49)

Planerar du att campa med stil i Sverige? Då kan du i alla fall drömma om det här rullande lyxhotellet, en Volkner Mobil Performance S. För 17 miljoner kronor får du all lyx du kan tänka dig och dessutom plats för en sportbil.

Dusch med varmvatten, toalett, diskmaskin, kylskåp, spis, stor platt-tv, ett ljudsystem i hela taket...allt försörjt av solceller på taket. Och ett sovrum med dubbelsäng och stora garderober. I den här husbilen saknas absolut ingenting. För några år sedan blev Volkner-bussen rättmätigt utsedd till "the world's ultimate camper van", och den står sig fortfarande bra i konkurrensen.

17 miljoner kronor kostar det lyxigaste och vräkigaste du kan ha på en camping. Priset är givetvis beroende på specifikation och utrustning liksom interiört materialval.

Och när du rullat in det gigantiska rullande hemmet på Böda camping på Öland så återstår fortfarande den stora överraskningen för dina nya grannar: du trycker på en fjärrkontroll, bussen höjs...och ut glider din lilla sportbil ut på en hydraulisk hiss.

Men nej, för 17 miljoner ingår inte en bil – den måste du köpa separat.



Den nästan 14 meter långa husbilen har förstås rönt stor uppmärksamhet genom åren, så det tyska företaget har knappt behövt lägga pengar på marknadsföring. Tv-bolag och tidningar har i princip stått i kö genom åren för att få göra reportage om det extravaganta campinglivet. Ovanför artikeln ser du ett av de tv-reportage som gjorts relativt nyligen och som ger en bra känsla för hur bekvämt man kan semestra i en husbil.

– Om du passerar den på motorvägen så kanske du tror att den är en vanlig buss, men på insidan döljer sig ett femstjärnigt hotell, säger tv-reportern Andrew Hoyle.

– Den här toaletten är finare och bekvämare än i min London-lägenhet, konstaterar han. Och för att alla fina glas i baren inte ska förstöras under färden har husbilen extra känslig fjädring. Tillverkaren har verkligen tänkt på alla detaljer.

Och som det sista partytricket i reportaget kör Andrew Hoyle upp sin röda Porsche på den hydraulisk hissen.

Erkänn att du skulle vilja göra samma sak i sommar...





## 17. Polisen rasar: 19-åring körde 308 km/h i pappas Mercedes

Redaktören bytbil 2020-05-12

**Fortkörning under coronakrisen ett växande problem**



**Polisen rasar mot extrem fortkörning som är ett växande problem under coronakrisen. En 19-åring som lånat sin pappas Mercedes C63 AMG togs i 308 km/h. – Det är totalt ansvarslöst och jag hoppas personen inte får köra bil på länge, säger polismannen Kerry Schmidt i Ontario.**

Ödliga motorvägar under coronakrisen har blivit en lockelse som vissa har svårt att motstå. Nyligen togs en man i en Chevrolet Corvette som körde i 308 km/h utanför Washington när han var på väg för att äta frukost.

I helgen var det dags igen – två 19-åringar i en Mercedes-Benz C63 AMG Coupe klockades till 308 km/h av polisen i Ontario i Kanada. Den ene 19-åringen hade lånat bilen av sin pappa. Bilen är långt ifrån av senaste årsmodell, så det kanske förvånar vissa att den är kapabel att köras över 300 km/h.

Ontariopolisen går nu ut på Twitter och varnar för den extrema fortkörningen – som är livsfarlig. Polismannen Kerry Schmidt är så upprörd att han håller en 13 minuter lång förmaning.

– Det är den snabbaste hastigheten som jag någonsin har varit med om. Otroliga hastigheter, vi mäter upp 308 km/h. Det är löjligt och otroligt. Detta är ansvarslöst och jag hoppas verkligen att den här personen inte kommer att få köra bil under väldigt lång tid, säger polismannen.

Den 19-årige föraren är nu anklagad för att ha kört street race på vanlig väg och för livsfarlig körning. Både bilen och hans körkort omhändertogs på platsen. I värsta fall kan han få böta upp till 100 000 kronor och få ett fängelsesstraff på två år.

Även i Sverige rapporterar polisen om att fortkörningen har ökat under coronapandemin. Nyligen togs 187 fortkörare vid en kontroll i Enköping. Motsvarande kontroll förra året var det betydligt färre som körde för fort, 155 bilister. I Sundsvall tog polisen 30 bilister på tre timmar.

I dag startar den nationella trafikveckan i Sverige, och nu är det fokus på fortkörning som gäller. Men under 40 års tid har trafikpoliserna blivit allt färre och ersätts av fartkameror. Det är ändå en god idé att lätta lite extra på gasen.

## 18. Svenska Solon

Publicerad 2020-05-14 7:00 TEXT Mårten Carlsson

**Solon var hybridbilsprojektet som kom av sig - innan hybridbilarna slog igenom.**



Egentligen är hybriddrift inget nytt på fordon, de första elhybriderna byggdes redan i slutet av 1800-talet. De tidiga bilarna blev aldrig någon framgång, både elmotorer och förbränningsmotorer hade låg verkningsgrad då, och det blev tunga och komplexa drivsystem av dom tillsammans.

Meen därifrån hoppar vi fram till början av 1990-talet och en reklamkare, född i Tyskland men uppvuxen i Sverige. Hansi Kobes hade den ovanliga kombinationen av att vara konstnärligt och tekniskt utbildad. Med en grundplåt på en miljon från Naturvårdsverket skulle det byggas en prototyp till en modern miljöbil.

Men det kommer man inte långt på med att utveckla en helt ny bil från grunden, fler investerare behövdes och projektet lät intressant för många. Bland annat Lars-Åke Moureau (pionjär med 3D-cad teknik i Norden med bolag som Autodesk, Autocad) En lämplig lokal hittades i Uddevalla, nästan bredvid Volvos fabrik där.

1992 hade man tagit fram en bil som såg milt sagt iögonfallande ut. En glasfiberkaross med saxdörrar på samma vis som senare kom på Koenigsegg.

Tjänstevikten var runt 1300 kilo vilket är lågt för biltypen. Den var tvåsitsig och tänkt vara en slags praktisk stadsbil fast i första hand var det en prototyp.

Lika speciell var den under skalet också. Mellan sätena fanns ett natrium/nickelkloridbatteri som hade en kapacitet på drygt 17kWh. Den samverkade med en liten trecylindrig dieselmotor, utvecklad just för Solon. Förbrukningen uppmättes till 0,3liter/mil.

Uppståndelsen var enorm vid premiären 1994, hybridbilsteknik var något helt nytt - eller återuppståndna teknik som skulle kunna revolutionera hela motorvärden.

Men ganska snart lade sig uppståndelsen, man behövde få in mer finanser i Solon AB. Man ville även utveckla en fullt fyrsitsig modell, men det gick trögt med det och hela projektet gick kräftgång en period. Man tog även kontakt med både Volvo och Saab att sälja in tekniken, men det vann inget gehör.

Det byggdes några till Solon 2000 som den kallades, närmare bestämt sju stycken innan företaget avvecklades.

Rasket såldes till en firma i Tyskland. Allting från formar ner till kontorsmaterial hämtades med nio lastbilar en sommardag 1996.

Året efter kom Toyota Prius, världens första massproducerade hybridbil. Med den blev det definitivt var framtiden var på väg, men tänk om Solon hade lyckats?

Om man hade fått ett samarbete med Volvo eller Saab att göra tekniken i storskalig produktion - då kanske hybridbilsboomen startat i Sverige istället för Japan, tänk om...

**Klassiker**

## 19. Roadpacer – japanen från Australien

Publicerad 2020-05-12 7:07

TEXT Märten Carlsson

WANKELMODIGT

**Roadpacer är en av Mazdas mest underliga modeller, egentligen en Holden med rotationsmotor!**



På sjutioalet körde Mazda på bred front med rotationsmotorer (Mazda kallade den aldrig för Wankelmotor) som man ansåg vara framtidens drivkälla.

Den fanns till de flesta modeller - från sportiga Cosmo och RX-5 till vanliga familjebilar och pickupen Repu.

Men man hade ingen stor bil, ingen 'Executive' i stil med Nissan President och Toyota Century.

För att komma in i den klassen vände sig Mazda till Holden som hade sin stora HK Premier. De kom att skeppas till Japan med tomma motorrum, för där skulle ju Mazda lyfta ner sin egen motor.

Roadpacer AP hade premiär 1975 – AP stod för Anti-pollution. Mazda använde en variant av sin beprövade 13B-motor menad för USA och deras nya stränga utsläppskrav.

Mazda Roadpacer var en stor bil i den japanska trafikbilden, 485 cm lång och hela 188 cm bred. Den var också tung med nästan 1600 kg att släpa på.

Det senare visade sig vara ett problem, rotationsmotorns fördel är att den är kompakt, har få rörliga delar och därmed rätt lite vikt som slänger runt därinne i blocket.

Den ger helt enkelt dåligt vridmoment. 138 Nm var rejält i underkant för en så stor bil.

Vitsen med det hela var att med den ringa motorstorleken kunde den stora Roadpacern kvala in i en mycket lägre skatteklass än konkurrenterna.

Den räknades som en 'mid-car' i storlek och skatteklass, med en motor som hamnade i en ännu lägre klass. Japanska fordonskatter är krångliga saker.

Det var den positiva sidan, plus en rejält tilltagen utrustningslista värdig en Executive.

Prestanda och pris var horribla. Roadpacer kostade dubbelt så mycket som en Mazda Luce – och den var en drög. Efter en obeskrivligt långdragen acceleration kunde den komma upp i 160 km/h – och den drog 2,6 liter milen...

Den riktades mot högre statstjänstemän och företagsledare. Som kanske inte behövde ha för bråttom. 1975-77 gjordes dock runt 800 Roadpacers, de sista såldes så sent som 1979. Idag finns få bevarade.

### Läs mer om:



### [Mazdas motoriserade resväska](#)

[Experimentbilar blir ofta lite extra knasiga när japanerna får fria tyglar.](#)

### [Ur-Miatan fixas](#)

[Nu startar Mazda fabriksreovering av den första generationen Miata!](#)

### [Cosmo factory](#)

[Mazdas egendomliga Cosmo, här byggdes de. I år är det 50 år sedan som serieproduktionen startade. På Samlarbil2017 ställer vi ut Sveriges enda exemplar! 3](#)

## 20. Klassiskt bilmärke: Rambler

Publicerad 23 juni 2011

I mitten av 70-talet ägde jag en Rambler American av 1965 års modell. Det var en snygg och tämligen kompakt amerikanare, som jag hade en del kul med. Jag bytte bort den i någon sorts triangeldrama, har jag för mig, och såg den sista gången på Valhallavägen i Stockholm. Då hade den just kolliderat med en buss och det bör ha varit slutet för bilen som var lackerad i ljusblå metallic.



*Rambler American 1959*

Bilmärket Rambler har en lång och särskilt på slutet ganska rörig historia. Den första tillverkningsomgången för Rambler sträckte sig mellan åren 1897 och 1914. Sedan blev det ett långt uppehåll, men 1950 var namnet tillbaka igen.

Man kan tycka att brittiska BMC, Leyland etcetera är en riktig soppa men frågan är om inte namnet Rambler krånglat till det ännu mer.

I likhet med så många andra bilmärken låg även Ramblers ursprung i cykeltillverkning och faktum är att bilarnas logotyp var direkt hämtad från velocipedernas. Lustigt nog tillverkades dessa cyklar i Coventry, England, men bilarna byggdes i Kenosha, Wisconsin, USA.

Efter några års experimenterande blev det riktig fart på biltillverkningen år 1902 och naturligt nog var det små och lätta automobiler som då byggdes. Första säsongen såldes 1 500 bilar och den siffran gjorde Rambler till en av de första storserietillverkarna.

Bilarna växte med åren och 1912 fanns en 7-litersmodell. Två år senare döpte man om bilarna till Jeffrey – och så var bilmärket Rambler borta de följande 37 åren!

### **Intressanta ambitioner**

När namnet Rambler åter hamnade på en bil, år 1950, var det Jeffrey-bolagets efterträdare Nash Motors som låg bakom nypremiären. Ett intressant nytänkande lanserades: den första amerikanska kompaktbilen. Små amerikanska bilar hade funnits förut, som till exempel Bantam, byggd på Austin-licens, men Rambler var så att säga en riktig bil fast litet mindre. För Nash blev Rambler-satsningen ett kommersiellt lyckokast. Nykomlingen hade sidventilsexa på 2,8 liter, var 450 cm lång och vägde bara 1 168 kilo.



*Nash Rambler Custom Convertible Landau 1950*



*Nash Rambler Custom Convertible Landau Airflyte 1951-52*

Rambler var strängt taget en Nash-modell (det är nu det börjar bli komplicerat) men det fanns intressanta ambitioner inom bolaget. 1952 debuterade nämligen en modell med kasson ritad av Pininfarina. Dessvärre var den inte särskilt vacker, men för amerikanerna var det spännande med någonting från den gamla världen.



*Rambler Ambassador 1958*

Efter en fusion mellan Hudson och Nash bildades 1954 American Motors och en del Rambler-bilar (som ju på ett sätt var Nash...) såldes sen under namnet Hudson. Koncernens stora händelse 1958 var en förenkling på så sätt att alla dess bilar skulle säljas under namnet Rambler. Den stora Nash-modellen kallades nu Ambassador.



*1965 Rambler Marlin fastback 1965*

### **Ovanligt seglivad**

Det är knappast någon överdrift att kalla det sena 1950-talets Ramblers spektakulära. Okej, inte alla, men det var bra många som levererades med trefärgslackering och onödigt mycket krom. Rambler var för den skull ingen lyxbil, snarare tvärtom. De större Rambler-modellerna hade vulgärt gigantiska fenor åren kring 1960.

Under 1960-talet kom en del riktigt sportiga modeller från American Motors. Marlin var en stor fastbackmodell med fartiga linjer och i bästa fall V8-motor på drygt 200 hästar. 1968 kom AMX, en kompakt sportcoupé, och den litet större Javelin, men de kallades inte Rambler och 1969 var den amerikanska Rambler-historien hur som helst över.

American Motors tycktes ha velat hit och dit i många år, men det kan ju inte ha varit så lätt att fajtas med de tre stora och etablerade koncernerna – se bara hur illa det gick för Packard och sedermera Studebaker. Och som sagt 1969 för Rambler. Fast ändå inte!



*1959 Rambler Country Club 4-dörrar hartop*

Märket visade sig vara ovanligt svårt att ta död på och namnet fanns kvar i Argentina till 1972, i Australien till 1978 och i Mexiko ända till 1983! Bra jobbat för ett märke som aldrig fått någon jättestatus.



## 21. Fredagshumorn: TÄNK PÅ POCENTEN !!!



**FILM:** [https://youtu.be/ylwurAQ7ifo?list=PL6SNKi\\_MOZLID5I5VeL5HpTQ00FjzyMHD](https://youtu.be/ylwurAQ7ifo?list=PL6SNKi_MOZLID5I5VeL5HpTQ00FjzyMHD)



## 22. Fredagsfilmen: Volkswagen ID.R - Full Record-Breaking Nürburgring Drive



**FILM:** <https://youtu.be/zuH2uwbXUxA>



Aprilia RS 50 E4 Mattsvart 2020 46 900,00 kr

**SLUT**