



Yes Roadster 2001–06

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 27 maj
måndag 25 maj

1. Tio nybyggda Nevs 9-3 EV finns i Sverige
2. Nybilsrabatt kan vara "slöseri med pengar"
3. Tyska skattebetalare vill inte ge ägarfamiljer pengar
4. MG ska fira 100 år med en miljon bilar
5. Ny superversion av BMW M8
6. Säpo nobbar Volvo
7. Toyota Century är toppchefernas doldisfavorit
8. Exklusiva Aston Martin DBS GT Zagato på väg
9. Husbilskampen går vidare: Två nya förslag mot skattesmällen
10. Saabs stora drömmar genom åren
11. Kaffemaskin för Porschefrälsta
12. Klassiskt bilmärke: Imperial
13. Carlos Sainz flyttar till Ferrari, Daniel Ricciardo till McLaren
14. Le Mans-racet blir virtuellt i år

1. Tio nybyggda Nevs 9-3 EV finns i Sverige

Jan-Erik Berggren 14 maj 2020

Det har pratats mycket om att Nevs äntligen ska komma igång och bygga sina nya elbilar. Samarbetet med sportbilstillverkaren Koenigsegg ska resultera i en ny elbil och nu finns konkreta bevis i en hamn i Sverige. – Jag kan bekräfta att vi har ett antal fordon i en svensk hamn. De kommer från vår produktionsanläggning i Tianjin, säger Nevs Anna Haupt, vice president Mobility Solutions.



Ända sedan Nevs, som står för National Electric Vehicle Sweden AB, tog över Saabs konkursbo 2012 har det pratats om att företaget ska komma i gång och bygga bilar igen. Nevs förklarade under eCarExpo i februari i år sina ambitiösa planer på nya elbilar, [nya bildelningstjänster](#) och självkörande bilar. De nya planerna har realiserats tack vare en rad olika tekniksamarbeten, en delvis ny företagsledning samt nya investerare, främst då det kinesiska företaget Evergrande Group.

Nu finns också konkreta bevis på alla powerpointpresentationer och pressmeddelanden. Tio Nevs 9-3 EV står parkerade på fordonsområdet i Wallhamn på Tjörn, en av Sveriges största hamnar för in- och utskipping av bilar och fordon.

De tio bilarna ser ut att vara klara för trafik men det finns ännu inga uppgifter på att någon av dem registrerats för trafik i Sverige. De tio bilarna väntar på att förtullas för vidare färd till Nevs i Trollhättan.

Anna Haupt, vice president Mobility Solutions på Nevs, kan bekräfta för Teknikens Värld att Nevs har tio bilar som är på väg in i landet.

– Vi har ett antal fordon som nu ankommit svensk hamn. De här exemplaren kommer från vår produktionsanläggning i Tianjin och bär på teknologi vi nu ska använda på plats hos Nevs i Trollhättan.

– Vi kommer snart att ha anledning att berätta mer, fortsätter Anna Haupt.



Anna Haupt
vice president Mobility Solutions på Nevs

Bakom de stängda dörrarna i Trollhättan pågår ett intensivt utvecklingsarbete av den nya elbil som kan komma att presenteras lite senare i år. De tio 9-3-bilarna som byggts av Nevs i Kina har intressant teknik under skalet som av allt att döma ska plockas över till de nya bilarna.

Det har viskats om en räckvidd på cirka 30 mil i den eldrivna 9-3:a som står i hamnen på Tjörn men troligen kommer Nevs nya elbil att överträffa de siffrorna.

Att de tio bilarna ännu inte registrerats för trafik i Sverige tyder på att de främst ska användas för utvecklingsarbetet och att det som egentligen är intressant med bilarna är allt det som finns under skalet. En ny drivlina och teknik för självkörande fordon ska vara Nevs stora konkurrensfördel när de till slut visar upp sin första egenutvecklade elbil.



2. Volvochefen: Nybilsrabatt kan vara "slöseri med pengar"

Publicerad 14 maj

TEXT Erik Söderholm

Att rabattera även bensin- eller dieslbilar utan hybridteknik kan vara en återvändsgränd, tror Håkan Samuelsson.



Att försöka kickstarta bilförsäljningen efter coronakrisen genom att rabattera alla typer av bilar tror Volvochefen Håkan Samuelsson är en återvändsgränd.

I ett digitalt seminarium anordnat av Financial Times berättar Håkan Samuelsson att en skrotningspremie som premierar alla bilköpare – även den som köper en vanlig förbränningsbil utan någon hybridteknik – är "slöseri med pengar".

– **Det är naivt att tro** att bilköparna kommer återvända till återförsäljarna efter coronakrisen och fråga efter bensin- eller dieslbilar. Att ge rabatt för den som vill återgå till den gamla världen är slöseri med pengar. Man borde använda pengarna för att gynna ny teknologi som vi redan planerade att göra innan coronaviruset, säger han.

Håkan Samuelsson vill alltså inte ha någon skrotningspremie som gynnar alla typer av bilar. Han vill fortsätta precis som förut, när elbilar och laddhybrider gynnades med särskilda miljöbilsrabatter och subventioner.

Volvo ser mycket positiva tecken i Kina där försäljningen ökar snabbt efter coronapandemin. Men i Europa är efterfrågan på bilar fortfarande liten och det innebär att Volvo tvingas köra fabriker på halvfart.

– Problemet är inte produktionen, det är efterfrågan från kunderna. Vi kan inte bygga fler bilar än vi kan sälja. Så just nu har vi några dagar i veckan där vi stänger ned och skickar hem folk, säger Håkan Samuelsson.

3. Tyska skattebetalare vill inte ge ägarfamiljer pengar

14 maj 2020

AB Volvo valde att stoppa sin aktieutdelning som ett resultat av coronapandemin. Nu har samma bråk om utdelningar och vinster blossat upp i Tyskland. Ägarfamiljerna bakom Volkswagen och BMW vill få sina planerade utdelningar samtidigt som bilföretagen vill få hjälp av staten för att sälja bilar.



Vi känner igen diskussionerna om pengar till företagsägare och stöd från staten. I Sverige har det handlat om att aktiebolag som tar emot hjälp i form av korttidspermitteringar samtidigt inte kan dela ut bonusar till chefer och aktieutdelning till ägare.

Flera svenska företag, bland andra då AB Volvo, har gått med på att hålla tillbaka aktieutdelningarna för 2020 på grund av coronakrisen och att de under den här perioden fått statlig hjälp. Geelys Li Shufu, som äger Volvo Cars, tillhörde dem som ville att AB Volvo skulle hålla fast vid sin aktieutdelning, trots permitteringarna.

Nu har ett bråk blossat upp i Tyskland. De familjer som kontrollerar biljättarna BMW och Volkswagen planerar aktieutdelningar i miljardklassen. Enligt uppgifter till branschtidningen Automotive News planerar BMW en utdelning på totalt 16 miljarder kronor. Samtidigt får BMW:s cirka 20 000 anställda stora delar av sin lön betalad av den tyska staten

Syskonen Susanne Klatten och Stefan Quandt kontrollerar tillsammans 46,8 procent av aktierna i BMW och att få en nätt utbetalning på 7,3 miljarder kronor.

Volkswagen planerar att betala ut drygt 30 miljarder till sina investerare för 2019 där cirka 10 miljarder går till familjerna Porsche och Piech.

Samtidigt vill både BMW och Volkswagen att den tyska staten, förutom stödet till de anställda, inför rabatter och premier för att få fart på nybilsförsäljningen igen efter coronakrisen.

Men kanske är det här lite för mycket att svälja för tyska skattebetalare som på olika sätt protesterat mot biljättarna. Upprörda skattebetalare får också medhåll från vissa politiker.

Både Volkswagens vd Herbert Diess och BMW:s vd Oliver Zipse försvarar de planerade aktieutdelningarna och menar att utdelningarna är ett resultat av ett bra 2019.

Jan-Erik Berggren

4. MG ska fira 100 år med en miljon bilar

Jan-Erik Berggren 15 maj 2020

Minns ni det gamla brittiska märket MG? Det är fortfarande gammalt men inte längre så brittiskt. 2024 firar MG 100 år och då ska det kinesiskägda bilföretaget fira med en årlig försäljning på minst en miljon bilar.



Numera är det kinesiska Shanghai Automotive Company, SAIC, som äger bilmärket MG. Förra året sålde MG 298 000 bilar världen över men den siffran ska det nu snabbt bli ändring på.

SAIC planerar en stor modelloffensiv som inkluderar sju nya modeller och representation i upp till 100 olika länder. Allt det ska sammantaget räcka för att nå en produktion i nivå som japanska [Subaru](#), det vill säga cirka en miljon sålda bilar per år. MG och SAIC vill att det här målet uppnås lagom till 100-årsfirandet om fyra år.





Den ambitiösa planen ska framför allt bäras av en starkare hemmamarknad. Förra året exporterades 139 000 MG-bilar från Kina. Därmed var MG det bilmärke i Kina som exporterade flest bilar. [Geely](#) och [Lynk & Co](#) borde inte ligga så långt efter dock.

Av de sju nya modellerna, som ska komma inom 18 månader, är tre helt och hållet nya och fyra är uppdateringar av befintliga modeller. Precis som alla andra satsar MG på elbilar och flera av de nya modellerna har en eldrivlina. I dag säljer MG elbilen MG RX5 EV.

LÄS MER: [Vi kör elbilen MG ZS EV](#)

För att locka till sig så här många nya bilköpare på så kort tid tänker sig MG att rikta marknadsföringen mot en yngre publik. Bilarna ska förses med ett nytt informationssystem med 5G-anlutning till internet. Det blir senaste nivå på assistanssystem och MG ska hämta teknik från systerföretaget i SAIC, Roewe.

När MG kliver in i nya länder ska återförsäljarnätverket uppdateras för att ge en mer digital upplevelse.

Jo, det blir en ny logotyp också, den som visades på MG:s skisser på nya el-roadstern.

SAIC tog över MG redan 2007 men hittills har märket mest syns i Kina. Den första stora lanseringen i Europa ska bäras av elsuven [MG ZS EV](#) som ses på bilderna i denna artikel. Suven har en batterikapacitet på 44,5 kWh vilket ska ge en räckvidd på cirka 26 mil.



Skiss på elektriska roadstern Cyberster i konceptform.



5. Ny superversion av BMW M8 - så lätt kör du ifrån kungens nya bil

Redaktören bytbil 2020-05-16

Nu har du chansen att bräcka kung Carl XVI Gustafs nya superbil och skaffa dig en ännu snabbare BMW M8.



Nya Manhart MH8 800 har 823 hästkrafter och gör 0-200 km/h på 8,3 sekunder. Du kommer att bli kung på vägen och lämna Hans Majestäts BMW bakom dig.

Nyligen kunde [BytBil.com](#) som första media [avslöja att kung Carl XVI Gustaf hade köpt en ny bil](#) lagom till sin 74-årsdag. Kungen slog till på en ny BMW M8 Competition för 1,7 miljoner kronor. Dagen efter [visade vi bilder](#) när Hans Majestät var ute och testade bilen tillsammans med drottning Silvia och prinsessan Birgitta. Kungens BMW M8 Competition har en toppfart på 305 km/h och gör 0-100 km/h på 3,2 sekunder. Kungens inköp väckte en del kritik och vissa ansåg att han borde donerat pengarna till coronainsatser eller köpt en hybridbil i stället.

Nu finns i alla fall chansen att bräcka kungen och skaffa sig en snabbare BMW M8. Manhart släpper nu en trimmad version vid namn Manhart MH8 800 som har inte mindre än 823 hk. Det är nästan 200 hästkrafter mer än kungen som bara har 625 hk. När det gäller vridmomentet ligger kungen också i lä, det ökar från 750 Nm i hans bil till hela 1050 Nm i Manhart MH8 800. Det innebär att bilen nu klarar 0-100 km/h på endast 2,6 sekunder och kommer upp i 200 km/h på 8,3 sekunder. Toppfarten är åtminstone 311 km/h.

För att bilen ska ge ett extra majestätiskt intryck och göra dig till kung på vägen har Manhart gjort en del uppgraderingar. Bland annat har bilen fått ännu mer kolfiber, 21 tums fälgar och som kronan på verket en gyllene rand längs karossen.

Bilen byggs i endast 10 exemplar, så det gäller att vara snabb om du ska säkra ett exemplar. Merpriset är inte så farligt, 2,3 miljoner kr jämfört med de 1,7 miljoner som kungens bil betingade.

Relaterade artiklar



[BytBil avslöjar: Kungen köpte BMW:s nya superbil](#)

Fyller 74 år i dag - fick 1,7-miljonersbilen lagom till födelsedagen
3 veckor



[Kungen visar upp nya super-BMW:n som gör 305 km/h](#)

Slottsbesökarna beundrade nya superbilen när kungen kom på utflykt
2 veckor



[Se listan: Kungens otroliga bilsamling](#)

Kungen vågar köra Ferrari när andra byter till elbil
20 feb. 2019



[Superbilmärket DeTomaso är tillbaka](#)

Visar upp efterträdare till kungens sportbil på festival
5 juli 2019



6. Säpo nobbar Volvo - blir det här Löfvens nya bil?

Redaktören bytbil 2020-05-16

Blir nya skottsäkra Audi A8 L Security Stefan Löfvens nya bil?



Säpo har än så länge inte köpt något exemplar av nya skottsäkra Volvo XC90 Armoured. Nyligen köptes i stället ytterligare exemplar av nya BMW X5 Protection med 450 hk.

Sedan lång tid tillbaka körs statsminister Stefan Löfven för det mesta i skottsäkra Audi A8-bilar med W12-motor och 500 hk. Bilarna har dock sex år på nacken och börjar bli lite omoderna även om de inte rullat så långt. Säpo använder även ett antal skottsäkra BMW X5. Dessutom har Stefan Löfven tidigare uttryckt ett önskemål om att han hellre vill åka svensktillverkat, men att Säpo sagt nej.

– Som svensk statsminister vill jag helst åka i en svensk bil. Volvo har fantastiska bilar, så självklart vill jag helst åka Volvo, sade Stefan Löfven för länge sedan.

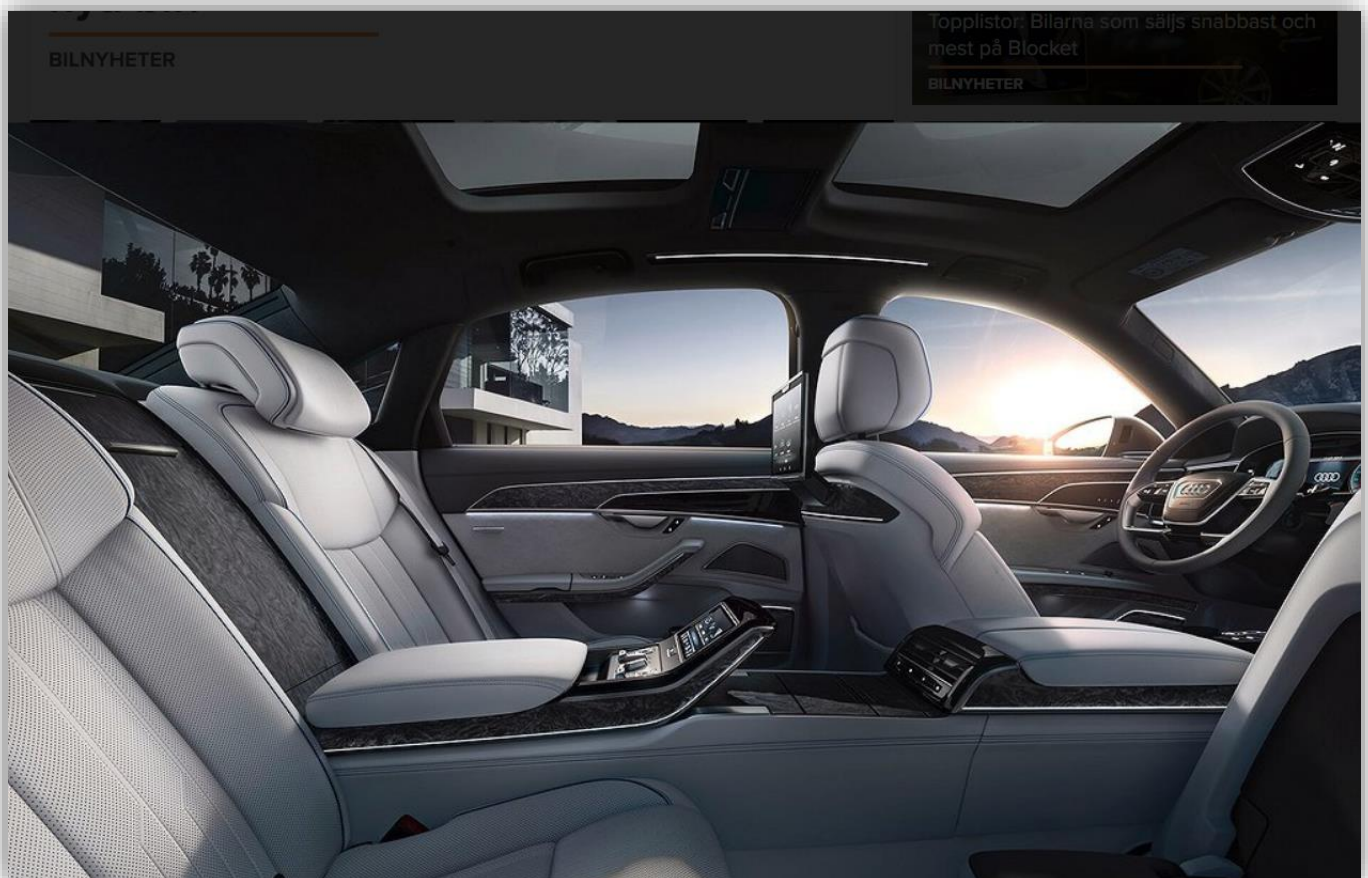
Nu, fem år senare, finns äntligen en skottsäker Volvo XC90 Armoured att köpa in, för cirka fem miljoner kr. I Tyskland skulle det vara otänkbart att skjutsa förbundskansler Angela Merkel i något annat än en tysk bil. Lika otänkbart skulle det vara att låta franske presidenten Emanuel Macron åka runt i en importerad bil. Men hittills har den svenska säkerhetspolisen inte köpt in Volvos nya skottsäkra pjäs på 4500 kg som bland annat är utrustad med flyktlucka.

I stället har ytterligare bilar av typen BMW X5 Protection levererats till polismyndigheten nu under våren. Bilen har en V8 på 450 hk, och lär vara både billigare och snabbare än Volvo XC90 Armoured. Säpo och polisen har både äldre och nyare exemplar av BMW X5 sedan tidigare.



Nu kastar sig även Audi in i matchen med en ny skottsäker variant av Audi A8. Den nya modellen har just lanserats för den ryska marknaden och kostar över sju miljoner kronor. Audis skottsäkra limousin har numera en V8 från S8-modellen på 571 hk vilket gör den till en av marknadens snabbaste skottsäkra bilar: 0-100 km/h på 6,3 sekunder. Som jämförelse behöver Volvo XC90 Armoured nästan tio sekunder. Kanske ett alternativ för Stefan Löfven som är van att åka Audi?

– När det gäller vilka åtgärder vi vidtar för att skydda den centrala statsledningen är det inget vi kan gå in på. Generellt anpassar vi skyddet efter skyddsvärde och hotnivån, säger Gabriel Wernstedt pressekreterare hos Säpo till BytBil. Volvo Cars väljer att inte kommentera uppgifterna om att XC90 Armoured ännu inte köpts in till svenska statsledningen.



7. Toyota Century är toppchefernas doldisfavorit

Publicerad 2020-05-15 15:24

TEXT Calle Carlquist

Men vår utsände tyckte bilen såg ut som något Toyota hittat på bakgården hos en amerikansk begagnathandlare.



Toyota Century Royal

Den delar modellnamn med en gammal Buick men där upphör också likheterna mellan jänkarskeppet och Toyota Century, det japanska märkets toppmodell sedan 1967. Det året markerade hundraårsjubileet för Sakichi Toyodas födelse, grundaren av Toyota Industries.

En mer mytomspunnen bil än Toyota Century finns knappast på den här sidan Rolls-Royce, trots att Toyota självt aldrig skulle gå in på några jämförelser med den engelska lyxbilen, eller någon annan lyxbil heller för den delen.

FILM: <https://youtu.be/haZ6Fb2VanA>

Därtill är en Toyota Century alldeles för sublim. Det är inte en bil som köps för att manifesteras ägarens förmögenhet eller sociala ställning, trots att den japanske kejsaren och åtskilliga uppburna industriledare förstås har en eller ett par i sitt följe på färderna.

Nej, Toyota Century är en bil som ett fåtal i Japan – officiell export har aldrig varit aktuell – snarare skaffat som resultatet av ett lågmält, idogt arbete ”i en enkel men korrekt kostym”, som det uttrycks i modellbroschyren (också den uteslutande på japanska och bläddrad från höger till vänster).

Tyglädsel istället för skinn

I **Vi Bilägare nummer 12/1999** tog tidningens Marianne Sterner plats i bilen, i baksätet som sig bör ty Century är en bil i vilken man låter sig transporteras. Då, efter drygt 30 års produktion, var Century inne på sin blott andra generation. Karossändringarna var omfattande jämfört med föregångaren men syntes knappt i alla fall.

”Mariannes bil” var, som nästan alltid med Century, försedd med dyr, tjock linneklädsel snarare än billigt läder och hade vackra spetsgardiner att dra för rutorna snarare än vulgära, mörka solskydd.

Mittpartiet i den främre passagerarstolens ryggstöd gick förstås att fälla undan så att Marianne kunde sträcka ut benen och till hands fanns både mobiltelefon och tv, dock inte massagefunktion som annars brukade höra till.

"Man åker liksom bara med"

Den första Century och den nuvarande, tredje generationen som alltjämt är förunderligt lik den allra första, drygt 50 år senare, har V8-motor.

Mariannes provkörningsbil (hon tog snart över ratten och satte den japanske privatchauffören i baksätet) tillhörde den serie som hade V12-motor. Den var både Japans och Toyotas hittills enda.

Motorn var på fem liters volym och gav 280 hk, tillräckligt mycket men inte opassande mycket.

”Att köra Century är föga sensationellt. Den rullar på med tvåtonnarens solida lugn och inbjuder inte till provocativa övningar. Man åker liksom bara med...”, noterade Marianne.

Hon var inte begeistrad i bilens diskreta design: ”År 1997 kom i alla fall en alldeles ny modell, men den ser fortfarande ut som något Toyota hittat på bakgården hos en amerikansk begbilshandlare.”

Om japanske kejsaren hört det där hade han allt satt téet i halsen.

Läs mer om:

[Toyota Highlander är en ny hybridsuv som utmanar Volvo XC90](#)

[Ny modell på ingång som får hybriddrift och fyrhjulsdraft.](#)

[Bilfrågan: Varför blinkar det inte som det ska?](#)

["Indikeringslampan för höger blinkers blinkar för det mesta inte. Vad kan det vara för fel?"](#)

[Vi Bilägare svarar.](#)

[Tesla omkörd som bästa miljöbil – av hybrid-Toyota](#)

[Elbilen fick se sig slagen av en bensinhybrid. Med bland finalisterna fanns även en diesel-pickup.](#)

[Yaris Cross ny hybridsuv från Toyota](#)

[Konkurrensen bland B-suvarna tätar när ännu en utmanare ger sig in i leken.](#)

8. Exklusiva Aston Martin DBS GT Zagato på väg

Glenn Lindberg 17 maj 2020

Den exklusiva specialversionen Aston Martin DBS GT Zagato har redan visats förra året och nu testas en prototyp på väg. Bilen har ett pris på sex miljoner pund, men då får du en gammal fast ny bil på köpet.



Aston Martin själva har sagt att de bara ska tillverka 19 stycken DBS GT Zagato. Bilen är en specialversion av specialversionen DBS Superleggera som fått en rejäl knådning av det italienska designhuset. Det mest iögonfallande är avsaknaden av bakruta där de typiska Zagato-bullarna väller. För trafiksäkerhetens skull får vi hoppas att backkamera är standard.

Baklamporna följer Zagatos design i modern tid och fronten har blivit ännu större och renare i sina linjer. Sidorna har enorma veck vid dörrarna.

QUIZ: [Visst klarar du våra enkla bilfrågor, eller?](#)

På prototypen här på bild tycks det interiört vara [en vanlig DBS](#), men när Zagato väl lagt sin hand på den ska det ströslas med kolfiber och vissa delar ska tillverkas av metall i en 3D-skrivare. Emblemerna fram och bak är i 18 karats guld.

DBS GT Zagato besitter en V12 under huven på 5,2 liter och ger 760 hästkrafter. Den limiterade bilen säljs endast i par – tillsammans med [DB4 GT Zagato Continuation](#) – som Aston Martin själva bygger i vad man kallar sin heritage-verkstad. En DB4 GT Zagato från 60-talet kostar kring tio miljoner pund, då känns ju sex miljoner pund nästan facilt. Du får ju trots allt två bilar, en helt ny och en gammal fast ny.

[Spionbilder på Aston Martin DBS GT Zagato](#)
[15 bilder](#)

9. Husbilskampen går vidare: Två nya förslag mot skattesmällen

Publicerad 2020-05-17 7:21

TEXT Pelle Kjörling

Nu lanseras en ny kampanj med två alternativ för att sänka skatten på nya husbilar.



Skattesystemet för bilar, som kallas bonus/malus, har fått massiv kritik för att den slår orimligt hårt mot just husbilar.

Skattesystemet som infördes vid halvårsskiftet 2018 ändrades i september 2019 då mätmetoden för att räkna ut koldioxidvärdet ändrades från NEDC till WLTP.

Själva utsläppen ändrades inte men den nya mätmetoden ger högre värden och då formeln för att räkna ut skatten är densamma kom den att i grova drag dubblas vilket gör att skatten på en normal nyregistrerad husbil gått från i storleksordningen 5 000 till 30.000 kronor på ett par år.

– Konsekvenserna av beskattningsmodellen är att nybilsförsäljningen går ner samtidigt som importen av äldre husbilar med sämre miljö- och trafiksäkerhetsprestanda tenderar att öka, skriver Husbilskampen i sitt utskick.

Husbilskampen startades för att få en rimligare beskattning och sent i höstas gjorde staten en utredning som nu finns på regeringens bord för beslut. Förhoppningen var att utredningen skulle föreslå en förändring i skattenivån men istället föreslogs att avställningsreglerna skulle ändras så att det blir möjligt att ställa av husbilen under en kortare period och återfå skatten under de avställda dagarna.

Just nu gäller att en husbil måste vara avställd minst femton dagar i följd för att den ska vara skattebefriad under den perioden, utredningen föreslår istället att den perioden blir fyra dagar. [Här kan du läsa mer om de nya reglerna.](#)

I praktiken skulle det då bli möjligt att köra husbilen på helgen, ställa av den på söndag kväll vilket innebär att den är avställd och inte skattepliktig på måndagen. När nästa helg kommer kan den ställas på under fredagen och blir då skattepliktig igen.

Med en skatt på ungefär hundra kronor per dag gör det att skatten skulle kunna reduceras från cirka 700 kronor per vecka till 300, dock till priset av en närmast orimlig administration såväl för bilregistret, försäkringsbolaget och den enskilde.

De nya avställningsreglerna föreslås enbart gälla husbilar som omfattas av malustillägget, alltså nya husbilar, högst tre år sedan första inregistreringsdatum.

Det här utredningsförslaget menar Husbilskampen inte är bra nog och de föreslår därför två alternativ för en ändring av skattenivån.

Det första alternativet är en beskattning som tar hänsyn till husbilens särart som ett unikt fordon i första hand avsett för boende, samt har en körsträcka och körcykel som kraftigt avviker från WLTP-modellen för personbilar. Enligt HRF:s beräkning motsvarar detta cirka 60 procent av nuvarande skatteuttag enligt WLTP.

Det andra alternativet är en beskattningsmodell som utgår från att varje husbil är ett unikt och hantverksbyggt fordon som i första hand är avsett för boende. Detta eftersom beräkning enligt WLTP är för instabil för att vara relevant.

[Följ nyhetsbevakningen om den nya husbilsskatten hos vår förlagskollega Husbil & Husvagn.](#)

Relaterade artiklar



[Efter skattesmälnen för husbilar: Här är nya förslaget](#)
[Husbilsköpare riskerade en skattesmäll på 30 000 kronor om året. 11](#)



[Nya husbilsskatten på remiss – kan komma undan skattechock](#)
[Införs nästa år om allt går enligt plan.](#)

10. Saabs stora drömmar genom åren

Erik Wedberg

7 november 2018

Det började trögt för Saab när det kom till att bygga konceptbilar. Sedan lossnade det – rejält. Här är historien om Saabs drömmar och visioner genom åren.



Saab har haft en svag formkurva nedåt det gäller konceptbilar. Fram till 1985 hade företaget inte tagit fram ett enda renodlat koncept. Under 2000-talet kom ketchup-effekten och Saab spottade ur sig otaliga övningsbilar. Det fanns många som ville att Saabs första konceptbil, EV-1, skulle bli något mer än bara en konceptbil. Flera personer som varit knutna till projektet att ta fram bilen hoppades att Saab skulle starta en liten serietillverkning om sisådär 50 bilar per år. Men någon serieproduktion blev det aldrig och Saab hade förmodligen aldrig minsta tanke på något i den vägen.

Leif Mellberg som handknackade hela karossen berättade när bilen var färdig att EV-1 var resultatet av en dröm som han och designchefen [Björn Envall](#) ventilerat under många och långa kvällar hemma i det Mellbergska köket i Stigtomta. Mellberg och Envall hade egentligen ännu vildare idéer men fick ligga lite lågt för att Saabs styrelsegubbar inte skulle ramla av stolarna.

EV-1 (Experimental Vehicle 1) var tillräckligt vild ändå när den presenterades 1985. Den var Saabs första, och hittills enda, supersportbil och dessutom fullproppad med tekniska innovationer. Prestandan var i Ferrari-klass: 0–100 km/h på 5,9 sekunder, 0–200 km/h på 19,8 sekunder och 270 km/h i toppfart. En riktig sportvagn alltså, ändå hade den plats för fyra.



Saabs första konceptbil var snabb, tyst och stabil.

Förarmiljön var påkostad med elstolar, läderklädda dörrpaneler och bältesförsträckare.

EV-1 var i grunden en [900 Turbo](#) och hade därmed en längsmonterad motor fram och drivning på framhjulen. Turbomotorn hade dock vidareutvecklats genom sänkt kompression och höjt laddtryck. Effekten blev 285 hästkrafter. Karossen i stålplåt påminde inte om någon tidigare Saab och hela överbyggnaden gjordes i glas. För att bilen inte skulle förvandlas till ett effektivt växthus täcktes stora delar av glastaket av 66 solceller som drev en kraftig kupéfläkt som snurrade snabbare ju mer solen stekte.



I början av 2000-talet spådde Saabs designers att krockkudden skulle placeras i vindrute-stolpen på framtidens bilar. 9X-konceptet använde denna lösning och kunde därför ha en tunn och snygg ratt.



9-3X-konceptet var inte bara en av de första renodlade crossoverbilarna utan satte även tonen för hur Saabs kommande kombibilar skulle se ut.

EV-1 hade inga stora och stötupptagande stötfångare, däremot front- och bakparti byggda i ett superlätt energi absorberande material – aramidfiberarmerad plast. Mycket teknik och kunnande hämtades från flygsidan, ”det är bara att ta ned pärmarna från hylan”, beskrev Saab-folket arbetet med EV-1. Förarmiljön kopplades också till flyget och introducerade den så kallade Black Panel-funktionen som sattes i produktion i Saab 900. Saab EV-1 var den första bil som använde Hellas nya kompaktstrålkastare där ljuskäglorna var separata för hel-, halv- och parkeringsljus. Därigenom kunde hel- och halvljus användas samtidigt utan risk för överhettning. I dörrarna satt speciella krockskyddande balkar, något som Volvo senare lanserade en egen version av under namnet [SIPS](#).



Skillnaderna mellan konceptbilen 9-3 SportCombi och produktionsbilen 9-3 SportCombi är mycket få.



Tack vare tunna men starka gångjärn ser den stora canopykonstruktionen ut att sväva. Den som vill se skådespelet i dag rekommenderas ett besök på Saabs bilmuseum där Aero X står tillsammans med övriga konceptbilar.

Det skulle dröja 16 år innan Saab hade något liknande att visa upp. På bilsalongen i Frankfurt 2001 kunde en liten märklig Saab ses snurra runt på ett podium. Saaben hette 9-X och Saabs dåvarande designchef Michael Mauer beskrev bilen som en mångdynamisk bil, en nischöverskridare men i grund och botten en sportcoupé med klassisk 2+2-layout. För att öka användbarheten var baksätet och passagerarframstolen fram fällbara, glastaket gick att ta av och bakluckan gick att fälla ned så att lastgolvet förlängdes. Saab ansåg sig ha skapat den perfekta kombinationen av fyra biltyper: sportbil, roadster, kombi och pickup.

Mest av allt var 9-X en studie som pekade ut Saabs designframtid. Designchef Mauer berättade att man försökt skapa rena ytor och när han av Teknikens Världs Carl Legelius fick frågan vilken del av 9-X som pekade mest mot framtiden svarade han utan tvekan: Vindrutan!

Historien om 9-X började ett år innan den tog sina första piruetter i Frankfurt. Baserat på enkla skisser valde Saab tre förslag som fick bli modeller i skala 1:3. Utifrån dessa valde folket på SACC (Saab Advanced Concept Center) ut formgivaren Anders Gustavssons förslag. Bottenplatta och drivlina utvecklades av Saab medan uppgiften att bygga karossen gick till italienska karossmakaren Stola som tog fram en fullskalemodell i plast.

Arbetet tog en månad och i slutet av mars 2001 skickades plastmodellen hem till Trollhättan där man precis blivit klara med inredningen. Saab-folket gjorde några ändringar på plastmodellen från Stola och skickade den sedan vidare till [Bertone](#) som göt av modellen och byggde upp en fullskalig prototyp i plåt och glasfiber. Bertone behövde drygt fyra månader för att bygga 9-X som stod helt färdig i augusti 2001.



På Genèvealongen 2008 spände Saab musklerna rejält. Konceptbilen 9-X BioHybrid troddes vara en förhandstitt på hur Saabs inträde i småbilsklassen skulle se ut. Något sådant inträde har vi ännu inte sett. Motorn i konceptbilen var utvecklad för E85 och inte tvärtom, först bensin och sedan konvertering till etanol.

Vindrutan och taklinjen smittade av sig på nästa konceptbil som presenterades bara året senare på Detroitalongen. Att bilarna var lika varandra var inte så konstigt, nya konceptbilen 9-3X var en vidareutveckling av 9-X som fått låna ut sin välvda vindruta utan synliga A-stolpar. 9-3X var Saabs första, och mycket oblyga, steg in i suvsegmentet. Bilen var förvisso högbyggd men Saab hade gjort nästan allt för att få den att se låg och sportig ut. 20-tumshjulen var skodda i lågprofildäck och det fanns inga skyddslister på sidorna.



9-X Air var en fortsättning på 9-X BioHybrid och visade att Saab ville öka andelen tillverkade öppna Saabar, men någon serieproduktion lär det aldrig bli. Genom att låta C-stolparna vara fasta och bilda en linje med sidorutorna skapade man en mycket unik sidoprofil och ett vindskydd för de åkande. I profil var bilen inte helt olik överbyggnaden på en liten daycruiserbåt.



När Phoenix premiärvisades på Genève-salongen 2011 gick BMW:s föredetta chefsdesigner Chris Bangle fram till en något ställd Jason Castriota och ställde frågan "Varför är Phoenix en Saab?"

Motorn var en helt nyutvecklad V6 på 2,8 liter med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Med hjälp av ett turboaggregat utvecklades 280 hästkrafter och 400 newtonmeter. Saab antydde aldrig att 9-3X skulle sättas i produktion och nu vet vi att så aldrig blev fallet heller. Men Saab får ändå sin crossover, sent omsider börjar [9-4X](#) säljas i Sverige under 2011.

Lite snabbare än så gick det för nästa konceptbil att sättas i produktion. Konceptet 9-3 SportCombi Concept visades för mässbesökare på Frankfurts bilsalong 2003 och visade mycket tydligt att Saab var så gott som färdiga med kombiversionen av [9-3](#) som funnits i sedanform sedan 2002. Trots att konceptbilen såg i det närmaste produktionsfärdig ut skulle det dröja ända till sent 2004 då 9-3 SportCombi började säljas som 2005 års modell.

– Vi är i princip klara med konstruktionen av 9-3 kombi. Men vi saknar resurser för att dra igång den industriella delen redan i år. Det handlar om tunga investeringar i verktyg och maskiner som vår ekonomi inte tillåter i dag, förklarade Örjan Åslund, informationsansvarig på Saab i Sverige.

2006 visades Saabs kanske mest framgångsrika bil på senare år. Konceptbilen [Aero X](#) har förvisso inte dragit in några reella pengar till företaget men pr-värdet översteg sannolikt produktionskostnaderna flera gånger om. När bilsalongen i Genève öppnade sina dörrar i mars 2006 var naturligtvis alla stora märken där men mest uppmärksamhet fick lilla Saab som visade den häpnadsväckande konceptbilen Aero X. Ingen annan bil hade väckt så stor uppmärksamhet för Saab under hela företagets livstid och amerikanska motortidningen Autoweek utnämnde Saaben till Best of Show.

Motorn i Aero X var förvisso en mycket intressant och 400 hästkrafter stark V6-motor som konverterats för att köras på etanol men den hamnade i skymundan för den extrema formgivningen. Aero X ritades i Sverige men byggdes av designföretaget G Studio i Turin. Insteget till kupén gjordes genom att trycka på en knapp som lyfte hela taket, vindrutan och dörrarna. Med tunna gångjärn såg det ut som om hela schabraket svävade ovanför motorhuv. Lösningen kallades "canopy".

Nu hade Saab fått upp farten rejält när det gällde konceptbilar. Avsikten var att visa en ny konceptbil eller produktionsmodell varje år och eftersom det inte blev så mycket av den senare varianten fick det bli desto mer av den förra. 2008 visades konceptbilen [9-4X Bio-power](#) som, precis som 9-3 SportCombi Concept, var en i stort sett produktionsfärdig modell. När konceptbilen ställdes ut på Detroitssalongen var det mesta redan känt sedan tidigare. Att Saab skulle bygga en liten suv baserad på teknik från GM var ingen hemlighet, inte heller att bilen skulle tillverkas i GM:s fabrik i Mexiko.

Bara några månader senare var det dags för nästa konceptbil – [9-X BioHybrid](#) – att visas i Genève. Uppmärksamheten kring bilen blev stor, inte bara för att den troddes vara en förstudie till en kommande småbil kallad 9-1, utan även för att den innehöll det senaste i drivlineteknik. Motorn var på blott 1,4-liters cylindervolym men lämnade med E85-bränsle hela 200 hästkrafter vid 5 000 r/min och ett ännu mer imponerande högsta vridmoment på 280 newtonmeter.

För att hålla nere siffrorna använde Saab sig som namnet antydde av hybridteknik. En kombinerad elmotor och generator ersatte den konventionella generatoren. Den nya installationen var remdriven från motorns vevaxel och laddade ett litiumjonbatteri som placerats under lastutrymmet bak.

På hösten samma år visade Saab sin tredje konceptbil på ett och samma år. Cabrioletkonceptet [9-X Air](#) var i stort sett en taklös variant av 9-X BioHybrid och linjespelet var mycket Saab och visade att det gick att bygga såväl halvkombi- som cabrioletversioner på samma grundkonstruktion utan att kompromissa. Genom att låta C-stolparna vara fasta och bilda en linje med sidorutorna skapade man en unik sidoprofil och ett vindskydd för de åkande. Taket fälldes ihop i tre delar – elektriskt manövrerat – och lade sig i ett fack bakom baksätet.

Efter visningen av 9-X Air började det storma rejält kring Saab, och inte minst dess ägare General Motors. Tid eller resurser att utveckla en konceptbil fanns förståeligt nog inte i stridens hetta men när dammet lagt sig och Saab satt sig tillrätta i holländska [Spykers](#) famn tog man upp konceptbygget på nytt. Saabs nye designchef [Jason Castriota](#) har bilar som [Ferrari 599 GTB](#) och [Maserati GranTurismo](#) på sitt CV och hans första arbetsresultat blev konceptbilen [Phoenix](#).

Även om drivlinan bestod av en 1,6-litersmotor på 200 hästkrafter kommer Phoenix att bli mest ihågkommen för sin design. Det här var nämligen vad hela bilsverige hade väntat på. Saab-ägaren [Victor Muller](#) har pratat mycket om den framtida designen och Phoenix var det första smakprovet på vad som komma skall.

11. Kaffemaskin för Porschefrälsta – i form av en 911-motor

Erik Andrén 14 maj 2020

En "flat white" är en typ av kaffe. "Flat six" är det engelska namnet för en boxer-sexa. Nu har äntligen (?) de två världarna mötts. Ett sydafrikanskt företag har nämligen tagit fram en kaffemaskin, med utseendet hämtat från sista luftkylda Porsche 911.



Det finns de Porsche-entusiaster som tycker att märket förlorade sin själ runt mitten av 1990-talet. Anledningen till det var lanseringen av Porsche 911 generation 996, den första 911:an som fick en vattenkyld motor. Får vi gissa, så tillhör personerna bakom Espresso Veloce denna kategori av entusiaster.

Det sydafrikanska företaget har nämligen tagit motorn från den föregående generationen 911, kallad 993 – alltså Porsches sista luftkylda boxer-sexa – som inspiration för sin nya kaffemaskin, kallad RS Black Edition.

Kaffemaskinen, som är handbyggd, har en imponerande mängd detaljer för att göra den nära en replika av motorn. Från den stora kylfläkten monterad upptill, till de sex fejkcyldrarna och en välkänd logo (som man dock censurerat på de officiella bilderna, för att inte snylta på varumärket).

Men smakar det så kostar det. Den handbyggda kaffemaskinen går lös på över 11 000 dollar, alltså över 100 000 svenska kronor. En summa som utgör en knapp femtedel av priset en Porsche 993 betingar som begagnad.

[Kaffemaskin inspirerad av Porschemotor](#)
[7 bilder](#)

12. Klassiskt bilmärke: Imperial

Publicerad 7 september 2011

Namnet Imperial betyder kejsarlig och det är naturligtvis därför så många biltillverkare med ambitioner känt sig kallade att sätta det på sina kylare. Åtminstone sju företag har gjort det, engelska och amerikanska, och dessutom har två kallat sina bilar för Imperia, ett belgiskt och ett tyskt.



Imperial Newport 1955

De sex första Imperial-tillverkarna var alla verksamma före 1920 och blev alla tämligen kortlivade. Annat var det med de Imperial-bilar som Chrysler Corporation i Detroit byggde. I närmare 20 år fanns detta Imperial som ett självständigt märke, 1954–71.

Namnet var inte nytt inom koncernen utan hade använts på de mest påkostade Chrysler-modellerna från startåret 1926 och framåt.

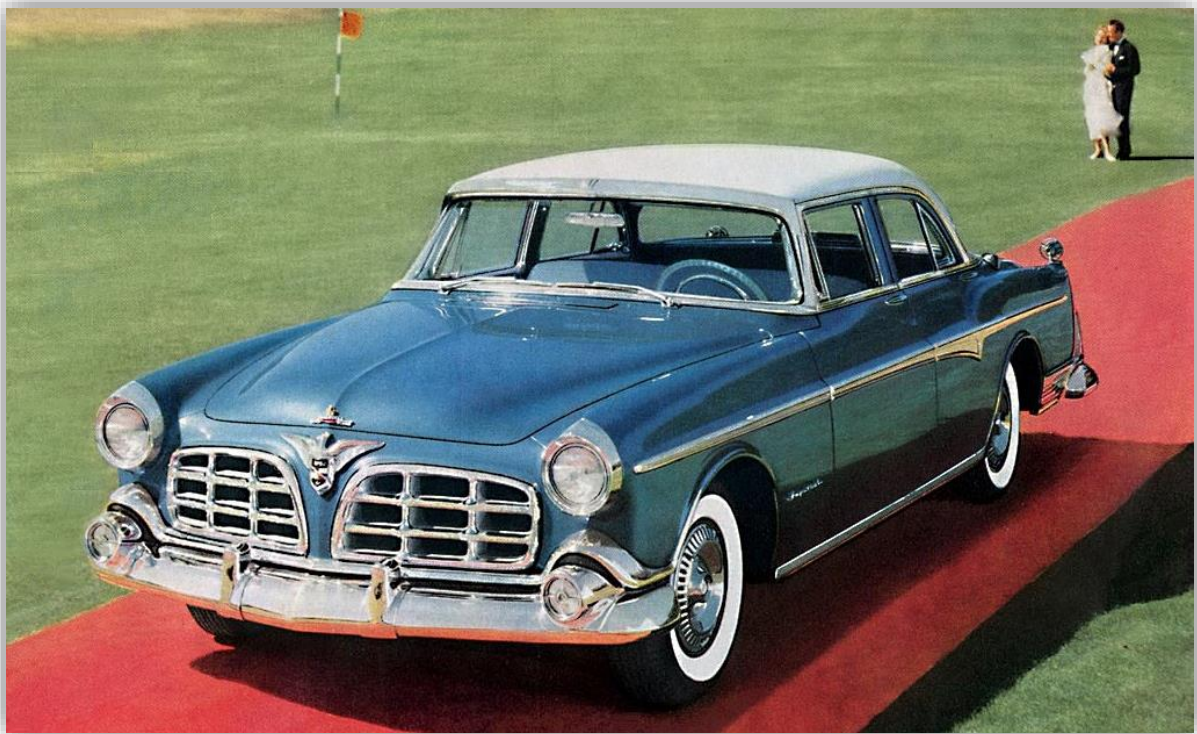
Lanseringen av Imperial som ett eget märke berodde på att man inom Chrysler tyckte sig behöva en fullvärdig konkurrent till Cadillac och Lincoln. Med bilmärket Imperials tillkomst kunde alltså alla de tre stora erbjuda var sitt verkligt prestigemärke.

Visst kan man debattera om Imperial verkligen var ett eget märke, men den diskussionen är ganska ointressant. Låt oss bara konstatera att Imperial by Chrysler var en stor, påkostad vagn med avsevärda likheter med de större Chrysler-modellerna.



1954

Imperials första årsmodell var 1954 och bilarna var till utseendet tämligen lika både Chrysler Windsor och den dyrare New Yorker. Formgivningen var knappast vad man brukar kalla inspirerad. Tekniskt sett var det inte heller några sensationer. Stora och kortslagiga V8-motorer med automatväxellådor var standard.



1955

Fristående baklyktor

Med 1955 års modeller tog Chrysler Corporation nya formgivartag. "Flight-sweep" kallades ansträngningarna och de syntes framför allt i fronten där en snyggt delad grill med rutmönster fick bilarna att se avsevärt modernare ut. I andra änden fanns en litet speciell touche på Imperial-bilarna: fristående baklyktor ovanpå de än så länge tämligen modesta fenorna.

För många betraktare såg det nog ut som en eftertanke och detta speciella baklyktsarrangemang användes bara på årsmodellerna 1955 och -56.

Imperial-bilarna var förstås extra påkostade med fina material, eleganta lösningar och extradoser av blankvara. Det skulle synas att man åkte Imperial!



Crown Limousine 1957

Crown-modellen var en bjässe till bil. Den rullade på 145,5-tums hjulbas och hade kidnappardörrar bak. Fast litet hi tech var det i alla fall med skivbromsarna på 1955 års modell.



LeBaron 1957

1957 blev fenorna enorma och detta år återinfördes också namnet Le Baron, som under 20- och 30-talen använts på de mest påkostade Imperial-versionerna. Utseendenytt för 1958 var en (fejkad) reservhjulskåpa infälld i bakluckan. Det var synnerligen elegant och hängde med i ytterligare två årsmodeller.

Också de tidiga Valianterna hade denna plåtdekor, så den spände verkligen över hela Chrysler Corporation-skalan!



1962 4dr HT

Det där med fristående lyktor lämnade inte Chryslers formgivare någon ro och 1961 var det dags igen. Nu fick bilarna emellertid fristående dubbelmonterade strålkastare, ett särdrag som sedan följde med i ytterligare två årsmodeller. 62:orna hade dessutom baklyktor placerade ovanpå fenorna.

Från 1964 stramades formerna till på ett märkbart sätt och en del av karaktären gick så småningom förlorad.



Crown Convertible 1967



LeBaron 4-door Hardtop (GY-M) 1971

Stark lyskraft

Imperial hade naturligtvis hängt med i hästkraftskriget genom att använda stora V8-motorer, gärna på sju liter eller så. 350 hästkrafter var imponerande i mitten av 60-talet, men effekterna skulle framåt mitten av 70-talet sjunka till drygt 200 hästar. Fortfarande var dock bilarna lika tunga som tidigare.

Imperial-bilarna låg på samma höga prisnivåer som Cadillac de Ville och Lincoln Continental. Dessvärre var Chrysler Corporations ekonomi inte den bästa och den sista "riktiga" Imperial-årsmodellen var 1971, även om namnet användes vidare till och med 1975, fast då på Chryslers toppmodell.



Imperial 1981

Namnet Imperial hade så stark lyskraft att det åter togs i bruk 1981, men det får vi betrakta som en helt annan historia.

13. Carlos Sainz flyttar till Ferrari, Daniel Ricciardo till McLaren

JESPER VON HERTZEN HELSINGFORS MATTIAS SIMONSEN ÅBO

Publicerad 2020-05-15

Nu är det klappat och klart. Carlos Sainz jr kommer att bli Charles Leclercs stallkamrat i Ferrari efter säsongen 2020. Daniel Ricciardo, som också var aktuell för jobbet, lämnar i sin tur Renault för Sainz tidigare stall McLaren.



Daniel Ricciardo och Carlos Sainz under en presskonferens i februari.

Det talades om att förarmarknaden under säsongen 2020 skulle gå helvild. De första stora flyttarna är nu klara.

På torsdagen meddelade först McLaren att man värvat australiensaren Daniel Ricciardo för att köra stallets andra bil säsongen 2021.

– Jag är tacksam för tiden i Renault och sättet de accepterade mig i stallet. Men vi är inte klara ännu. Vi har en säsong kvar och jag kan inte vänta på att få köra igen, [skriver Ricciardo på Twitter](#).

Det innebar i sin tur att Carlos Sainz verkade vara nära en flytt till Ferrari. Så var också fallet. Senare under dagen meddelade Ferrari att man värvat spanjoren för att ersätta Sebastian Vettel. [Det stod klart redan tidigare](#) att tysken skulle lämna stallet.

– Jag är väldigt glad för att få köra Ferrari 2021. Jag ser fram emot min framtid i stallet. Jag har ändå ett viktigt år med McLaren framför mig och jag ser fram emot att få tävla igen för dem den här säsongen, [skriver Sainz på Twitter](#).

Vad händer med Bottas och Vettel?

Sainz kör alltså för McLaren och Ricciardo för Renault ännu säsongen 2020. Innan det körde Ricciardo för Red Bull.

Inför säsongen 2019 valde Renault att inte förlänga kontraktet med Sainz för att kunna plocka in Ricciardo. Sainz flyttade då till McLaren.

Valtteri Bottas var också ett namn som spekulerades vara aktuellt för en flytt till Ferrari, samtidigt som framför allt Daniel Ricciardo antogs vara en kandidat för att ersätta honom i Mercedes.

Samtidigt är det fortfarande oklart vart Sebastian Vettel flyttar efter säsongen 2020. Många spekulerade innan dagens nyheter om att den tidigare världsmästaren skulle ha varit intresserad av att byta till McLaren.

FORMEL 1

- [F1-kalendern kan börja ta form – Belgien ger grönt ljus för tävling i augusti](#)
- [Nu bekräftar Ferrari den stora F1-nyheten – Sebastian Vettel lämnar stallet](#)
- [Påtvingade pausen har gett Lewis Hamilton tid att pusta ut – nu känner han ett stort sug efter att få tävla: "Jag saknar det verkligen"](#)
- [F1 blickar mot nygamla banor i hopp om att kunna genomföra säsongen: "Vi utforskar alla alternativ"](#)
- [Inget F1-lopp i Frankrike i år – säsongen ska starta med sommartävlingar i Europa](#)
- [Kraftiga nacksmärtor väntar F1-förarna efter coronakrisen – Carlos Sainz: "Går inte att träna på det där hemma"](#)
- [Mika Häkkinen minns en av karriärens mest dramatiska tävlingsdagar – greps av polisen timmar före start: "Tänkte att karriären var över"](#)
- [Här är planen för att köra igång F1-säsongen – premiär i Österrike med dubbla lopp: "Endast en andra våg av coronaviruset kan stoppa det"](#)
- [Stjärnorna dras till e-sporten i väntan på att säsongen ska börja – men Kimi Räikkönen tänker inte haka på trenden: "Jag bryr mig inte"](#)
- [Stallbyte lär inte ske för Sebastian Vettel – nya kontraktet kan bli kortare än tidigare: "Tror att vi kommer att vara nöjda"](#)
- [Kimi Räikkönens popularitet på en otrolig nivå i Asien – fansen har stenkoll på varje steg han tar: "Det kan vara ganska så extremt"](#)
- [F1-säsongen kan köra igång så sent som i oktober – sportchefen Ross Brawn: "Vi behöver minst åtta lopp"](#)
- [Kimi Räikkönen gjorde livet svårt för stallkamraten – men gav också värdefulla råd: "Han var verkligen snabb"](#)
- [Kimi Räikkönen vägrade att bjuda på sig själv i F1:s intervju: "Vem har sagt att jag är den bästa föraren?"](#)
- [Förslag om "coronaläger" var aldrig seriöst anser stallchefen: "Kastades ut innan vi förstod hur allvarlig pandemin är"](#)
- [Red Bull-chefen Helmut Marko ville ordna ett "coronaläger" för sitt stall – önskade att förarna skulle smittas: "Skulle vara en perfekt tidpunkt"](#)
- [Tidigare F1-mogulen Bernie Ecclestone tror inte på tävlingar i år – skulle själv ha stoppat säsongen: "Det enda vettiga"](#)
- [Flavio Briatorens kritik mot Ferrari – anser att man slösade bort dyrbar tid med Kimi Räikkönen i stallet: "Vann inget med honom"](#)
- [F1-fansen får vänta länge på premiären – nästa bakslag när Bakus deltävling flyttas fram](#)
- [Ekonomisk smäll väntar för F1-stallen efter inhiberade tävlingar – experten efterlyser solidaritet från förarna för att rädda arbetstillfällena: "Kan bli mycket kritiskt"](#)

Feber**14. Le Mans-racet blir virtuellt i år**

AV FRODE WIKESJÖ 2020-05-16 KL 17:00

Professionella förare blandas med esportstjärnor

Det legendariska loppet Le Mans kommer inte köras med riktiga bilar denna höst. Istället kommer det ersättas med ett virtuellt lopp som kommer hållas nästa månad.

Le Mans Virtual, som loppet så enkelt heter, kommer blanda professionella förare med esportstjärnor. Varje team består av fyra spelare där då två kommer vara proffsförare och de andra två esportare. Precis som i riktiga Le Mans så måste förarna hålla ut i 24 timmar och varje förare måste köra minst fyra timmar för sitt lag. Spelet de kommer köra är rFactor 2 för Windows och i klippet nedan kan man se hur Le Mans-banan ser ut i det spelet.

Hela jippet kommer så klart sändas världen över via nätet med kommentatorer och studiosändning från Paris. Loppet drar igång den 13 juni klockan 15:00.

SLUT