



*Daimler Double Six 40/50 Martin Walter Sports Saloon 1932*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**måndag 8 juni**  
fredag 5 juni

1. Polestar och Koenigsegg i samarbete?
2. Beskedet: Polestar samarbetar med Plugsurfing
3. Northvolt ska återvinna elbils-batterier i Norge
4. Rundkullig suv med brusig drivlina
5. Prov: Seat Leon 1,5 eTSI: Lejonet tuffar till sig
6. Nya BMW 4-serie Coupé officiell
7. Volkswagen Nivus officiell – ny coupésuv på ingång
8. Porsche-chefen får ta över Volkswagens strulande bilar
9. Muskelbilen med extra allt: "Den måste upplevas"
10. Teslas Autopilot ser ut att fallera ordentligt i Taiwan
11. Klistermärken och klocka på köpet då kostar Porschen 2,3 miljoner
12. Deras lösning ska göra att alla kan konvertera till elbil
13. Acceleration med SSC Tuatara
14. Tyskland planerar jätterabatter även för förbränningsbilar
15. Zelectrons eldrivna motorcykel låter som en ylande sporthoj
16. Här är klassikerbilarna som säljer bäst på Blocket!
17. Klassiskt bilmärke: Invicta
18. Nu är det klart: F1-starten får grönt ljus
19. Tore Etsén (Robert Gustavsson) håller tal till nationen på nationaldagen



## 1. Mystiska bilderna: Polestar och Koenigsegg i samarbete?

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-06-02, 16:57, uppdaterad 2020-06-02, 18:25

**Kan det vara ett samarbete på gång mellan Polestar och Koenigsegg?**



Mycket talar för just det sedan Polestar på sitt officiella instagramkonto lagt ut en bild på konceptbilen Polestar Precept tillsammans med Koenigseggs senaste Mega-GT Gemera.

Även Koenigsegg har lagt ut en bild som antyder att något är i görningen.

**Brent Ellis**, pr-chef på Polestar, svarar koncist på frågan om det är något samarbete på gång med Koenigsegg: 25 juni klockan 12.00.

**Så skriv in det i era kalendrar – för då kan vi ha något historiskt på gång!**



[Beskedet: Polestar samarbetar med Plugsurfing](#)



[Världspremiär: Koenigsegg Gemera – "familjebil" från Koenigsegg](#)



[Polestar Precept – ny konceptbil från Polestar](#)



## 2. Beskedet: Polestar samarbetar med Plugsurfing

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-06-02, 11:03, uppdaterad 2020-06-02, 16:26

**Underlättar för publik laddning men frågan om snabbladdningsnätverk står fortfarande obesvarad.**



**Ett av orosmolnen** för potentiella Polestarkunder har varit det fram tills nu inte funnits något stabilt laddningsnätverk för när man ska på långresa, som Teslas Superchargers eller Ionity. Det har också spekulerats om att Polestar skulle köpa in sig hos Tesla, så att Polestar 2-ägare skulle kunna ladda på Superchargers.

Så blir det inte. Inte heller upprättar Polestar ett samarbete med Ionity.

**Idag kom istället beskedet** att Polestar har inlett ett samarbete med Plugsurfing som är en universalbetallosning som gör att den som har ett konto hos dem slipper krångla med flera olika appar och betallosningar. Med Plugsurfing har man tillgång till 195.000 laddpunkter i hela Europa.



Rent konkret innebär det att alla Polestar 2-ägare med leveransen av sin bil får med en Plugsurfing-tag. Ägaren måste sedan koppla taggen till ett konto på Plugsurfing.

**Polestars pr-chef** Brent Ellis bekräftar i ett sms till Recharge att det inte kommer med någon rabatt för Polestar 2-ägarna, utan samarbetets huvudsyfte är att underlätta för kunderna att hitta till olika laddstationer eftersom Plugsurfingkartorna, med laddarnas positioner, kommer att finnas i det Google Maps som kommer med Polestar 2.

Thomas Ingenlath, vd på Polestar, är nöjd med samarbetet och öppnar för att Polestar kan ingå fler liknande avtal på mer nationell, regional och lokal nivå.

– **Partnerskapet med Plugsurfing** i Europa är ett första exempel på denna typ av lösning och banar väg för fler partnerskap som kommer inkludera såväl nationella som mer regionala och lokala lösningar, säger Thomas Ingenlath.



*Patrik Lundin*

*digital redaktör på Recharge och auto motor & sport.*

### **Recharge tycker till**

Detta känns som en halvmesyr från Polestars sida. Det är ett faktum att många Polestar 2-köpare, både de som funderar på och som faktiskt har lagt en order, är lite oroad över att det inte finns något helt färdigt snabbbladdningsnätverk.

Att Polestar inleder ett samarbete med Plugsurfing är naturligtvis bra och det underlättar för kunderna. Men även om Plugsurfing förenklar betalningen på olika laddplatser så kommer det till en högre kostnad än om man som kund "orkar" hålla på med alla appar, taggar och kort.

Med det i åtanke så tror jag inte Polestar med detta samarbete har övertygat så många nya kunder om att gå in och beställa en kärra, tyvärr.

Visa kommentarer (3)



### [Provkörning: Polestar 2 – är du redo Tesla?](#)



### [Leveransproblem för Polestar 2 – skjuts fram flera månader](#)



### 3. Northvolt ska återvinna elbils-batterier i Norge

juni 1, 2020

**Svenska batterifabriken Northvolt och norska Hydro inleder ett samarbete för återvinning.**



Genom ett gemensamt systerbolag under namnet Hydro Volt ska man börja återvinna batteriet från elbilar.

Målet är att från 2021 vara igång och återvinna batteriet från 16 000 norska elbilar årligen. Hydro och Northvolt kommer vid återvinningen sedan dela på materialet. Aluminiumet kommer gå till Hydro medan batterimassan ska gå till Northvolt.

– Northvolt har som mål 2030 att 50 procent av råmaterialet ska komma från återvunna batterier. Samarbetet med Hydro är en viktig pusselbit för att säkra material, säger Emma Nehenheim, miljöchef inom Northvolt.

– Detta är fantastiska nyheter, [kommenterar Christina Bu](#), generalsekreterare på Norsk elbilsförening.



*Kristofer  
Grundare av Allt om Elbil.*

#### 4. Rundkullig suv med brusig drivlina

Eric Lund

Publicerad 2020-06-02 14:14

**Ford har haft framgångar med suvmodellen Kuga. Ett småsyskon kallat Puma vill slå sig in i klassen för små, högbyggda bilar. Den har både företräden och nackdelar.**



**Modellnamnet Puma** är ett nästan övertydligt exempel på bilmarknadens utveckling de senaste 20 åren. 1997 lanserade Ford en liten sportcoupé baserad på den samtida småbilen Fiesta. Den hade stunsig design, för tiden pigga köregenskaper och hette Puma.

2020 återuppstår Puma och precis som tidigare delar den teknik med Fiesta. Men under åren verkar "katten" ha fått en inte alldeles nyttig kost, för av den näpna tvådörrarsbilen har blivit en trind suv. Måtten är kompakta, bara 4,21 meter lång och 1,81 bred, men det är likafullt en bylsig anrättning jämfört med det tidiga 2000-talets Puma.

**Ändå är det** begripligt att Ford vänder blicken mot suv-segmentet. Det är nämligen där alltfler bilköpare står redo att signera orderblocket numera. Lystnaden efter traditionella coupébilar med två dörrar och slank taklinje verkar däremot ha gått i moln närmast totalt. Ett tecken är ryktena som säger att Mercedes-Benz – med stolta coupétraditioner sedan snart 100 år – tänker stryka ett par modeller inom kort.

Puma är för all del lite sportigt formgiven, med svängiga karosslinjer och en front där strålkastarna enligt gängse mode snarast vilar ovanpå framskärmarna. Någon påfallande märkesidentitet är däremot svår att skönja – Pumas design skulle kunna vara sprungen ur många bilmärkens stora bygglådor.

**Det är dessutom** en svår trängsel den möts av. I samma storleks- och idésegment finns bilar som Citroën C3 Aircross, Fiat 500X, Honda HR-V, Hyundai Kona, Kia Stonic, Mazda CX-3, Nissan Juke, Opel Crossland X, Seat Arona, Skoda Kamiq samt Volkswagensyrrorna T-cross och T-roc.



*En enkel och rättfram arbetsplats. Pekskärmen är 12,3 tum stor och rymmer ett ganska lättfattligt menysystem för att manövrera diverse funktioner.*

Det vittnar om nästa perspektivförskjutning på bilmarknaden. Det är små suvar som bilköparna i allt högre grad väljer, på bekostnad av de traditionella småbilarna. Långa modellnamn som Fiesta (1976), Micra (1982) och Polo (1975) kommer förmodligen att ses som sekundära invid sina kaxiga suv-syskon – och kanske rent av försvinna på sikt.

Är Puma det bästa valet i det stora utbudet? Mja, på många sätt är bilarna i detta segment utbytbara. Men Puma är svår att begripa sig på.

**Från sent 1990-tal** och många år framöver utmärkte sig Fords bilar med spänstiga och alerta köregenskaper. Det var roligare att köra en Ford än flertalet konkurrenter: välavvägd styrning och chassibalans gjorde att även modeller med klen motorisering kändes pigga.

Det arvet kan förnimmas i Puma, men rätt avlägset. Den kornblå testbilen utmärker sig varken i stadstrafik eller på vindlande småvägar som något ess. Godmodig och följsam, men inte påfallande kvick i vändningarna. Kanske handlar det på sista raden mer om att flera konkurrenter lärt sig läxan och kommit i kapp, än att Ford förlorat skärpan. Försprånget är i alla fall borta.

**Även om motorns** egenskaper sällan stod i centrum för de "roliga" köregenskaperna är det tydligt att Pumas drivlina inte höjer upplevelsen. Testbilen har en trecylindrig bensinmotor med en liters volym, det vill säga mindre än många motorcykelmotorer.

I gengäld har Fordmotorn en jämförelsevis stor turbo och den senaste trenden i bilvärlden: mildhybridsystem. Det består av 48-voltsteknik med ett litet batteri som återvinner bromskraftsenergi samt en ihopbyggd startmotor och generator på 11,5 kilowatt.

**Upp till 9 procent** av bränsleförbrukningen ska systemet spara, och dessutom kunna fylla i bensinmotorns kraftsvackor samt rappa på återstart av motorn efter automatisk avstängning vid rödljus.

Det låter bra, men i praktiken är det en brummig och vibrerande motor som minst av allt känns hemma i bilens naturliga habitat – stadskörning. Den manuella sexväxlade lådan funkar okej, länkaget är inte något under av precision, men det är svårt att få till flyt i samspelet mellan motor, låda och koppling.

Stark är den i alla fall, och som ett led i jakten på bränsledroppar påminner växlingsindikatorn idogt om att föraren bör peta i en högre utväxling. Där man spontant skulle välja trean säger bilen fyran eller till och med femman. Det bidrar till att det vibrerar och skorrar, när den lilla trepipen får streta på låga varvtal.



*En liten bil med ett ganska torftigt baksäte. Komforten har lite kyrkbänkskänsla. Den höga fönsterlinjen gör att barn lämnas utan utsikt.*



*Bagageutrymmets regelbundna form och vettiga storlek gör bilen mer än vardagsduglig. Baksätet är fällbart 50/40.*

**Förarmiljön är enkel** och rättfram. Sittkomforten okej, baksätet ganska instängt (det är trots allt en liten bil) och den höga midjelinjen ger en rätt instängd känsla. Eller ombonad, om man väljer att se saken positivt.

Ett stuvfack under bagagerumsgolvet har många bilar, men Pumakonstruktörerna har tagit det ett steg längre. I en rektangulär låda ryms 80 liter, och med bagagegolvet uppfällt kan 115 centimeter höga föremål placeras där. Perfekt för att transportera en yuccapalm från plantskolan. Lådan har dessutom bottenplugg, så att den kan sköljas ur om le-riga stövlar fraktats.

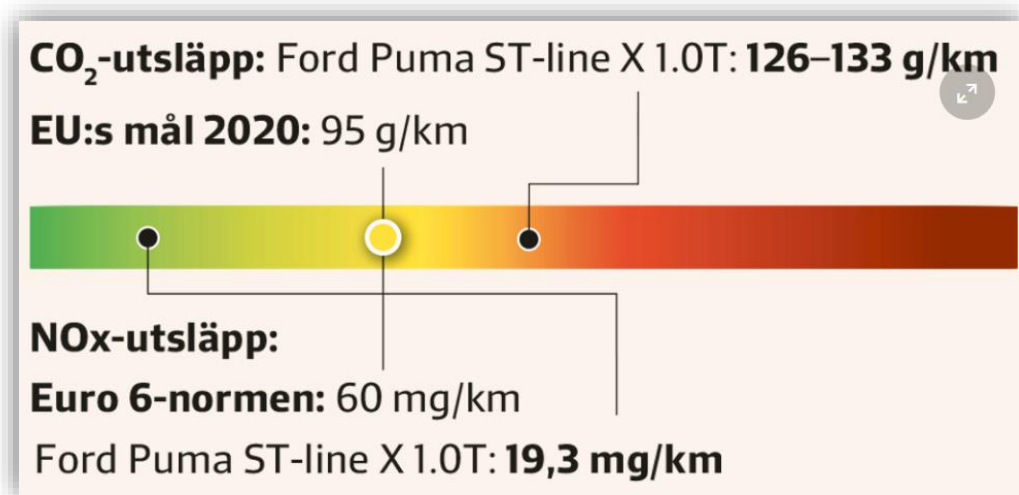
En lastlåda gör inte skillnad för bilen som helhet, men en prima finess är det. Och även om Puma efter några dagars provtur inte förefaller vara det mest angelägna valet i klassen är nog ändå modellnamnet framtidssäkrat i och med övergången till suvformat.

## Specifikationer | Ford Puma ST-Line X 1.0T

<b>Grundpris:</b>	266 700 kronor.
<b>Förbrukning:</b>	5,5–5,9 liter/100 km (enligt WLTP-normen).
<b>Koldioxidutsläpp:</b>	126–133 gram/km (WLTP).
<b>Kväveoxidutsläpp:</b>	19,3 mg/km.
<b>Motor:</b>	Trecylindrig bensin, 1,0 liter, turbo, mildhybrid.
<b>Kraftöverföring:</b>	6-växlad automatlåda, framhjulsdraft.
<b>Skatt:</b>	2 984 kronor.
<b>Max effekt:</b>	155 hästkrafter vid 6 000 varv/minut.
<b>Max vridmoment:</b>	190 newtonmeter vid 1 900–5 500 varv/min.
<b>Tjänstevikt:</b>	1 320 kg.
<b>Längd/bredd/höjd (i meter):</b>	4,21/1,81/1,55.
<b>0–100 km/h:</b>	9,0 s.
<b>Toppfart:</b>	205 km/h.



*Som tillval finns elektrisk öppning av bagageluckan. Då räcker det med att vifta med foten under bakre stötfångaren. Om man har nyckeln i fickan, vill säga.*



## Motor/växellåda

**Betyg: 3 av 6**

Trecylindriga motorer kan vara kavata personligheter. Men den här motorn vibrerar och känns inte vidare sofistikerad. Mildhybridsystemet märks inte i körningen, men fartresurserna är tillfyllest.

## Ekonomi

**Betyg: 2 av 6**

Puma är lite högre prissatt än flera av konkurrenterna, men har samtidigt starkare motor redan i grundutförande (125 hästkrafter). Testbilen har 155 hästkrafter och flera tillval vilket gör att priset drar mot 300 000-kronorsstrecket.

## Miljö

**Betyg: 1 av 6**

Enligt Ford kapar mildhybridsystemet upp till nio procent av förbrukningen. Valet av hjulstorlek påverkar förbrukningen tydligt: från 126 till 133 gram per kilometer beroende på 16- eller 19-tumshjul. Det ger årlig skatt på 2 902 respektive 3 476 kronor de första tre åren.

## Köregenskaper

**Betyg: 3 av 6**

Det försprång som Ford hade i fråga om nytra köregenskaper bland vardagsbilar märks inte i Puma. Men dålig är den inte, bara en bil mitt i startfältet. Bagageutrymmets extrafack är ett plus.

## Säkerhet

**Betyg: 5 av 6**

Euro NCAPs resultat från krocktest och bedömning av Puma presenterades i december 2019 och är således pinfärskt. Fem stjärnor och genomgående bra men inte lysande delpoäng. I momentet frontalkollision skyddades inte föraren fullt ut.

## Helhet

**Betyg: 3 av 6**

Idén med småsuvar är inte så dum. Med högre sitthöjd är det enklare att kliva i och ur och bilens interiör kan paketeras effektivare. Men Puma är inte en bilmodell som för utvecklingen särskilt framåt.

## Två rivaler



### Citroën C3 Aircross Shine

259 700 kronor.



### Volkswagen T-cross GT 1.0 TSI

235 900 kronor.

Eric Lund

LÄS ÄVEN



[Sympatisk Volvo – men bara en skvätt el i tanken](#)

[SVD:S BILTESTER 22 maj 2020](#)

## 5. Prov: Seat Leon 1,5 eTSI: Lejonet tuffar till sig

Av Elias Medelberg, Publicerad 2020-06-03, 05:44, uppdaterad 2020-06-03, 08:51

Seat Leon rullar in i redaktionsgaraget för provkörning veckan efter att Golfklassen lämnat. Hur bra hade den nya spanska Golfen klarat sig i testet?



*Snyggt, men förarmiljön är inte användarvänlig. Bra med volymhjul på ratten, det kompenserar för den dåliga beröringskänsliga skenan.*

**VAD ÄR NYTT?** Det mesta är nytt trots att bottenplattan fortsatt är av MQB-typ men både interiört och exteriört ser man att det är en ny bil som ska köras. Utvändigt är det inte enbart designen som avslöjar nya Leon. Den har växt med hela 8,6 centimeter jämfört med förra generationen och den ser helt klart längre ut än tidigare.

Designspråket är lyckat och det spelar igen roll om du sitter i eller står utanför. Bilen vi fick köra hade FR-utrustningsnivån som gör den marginellt snyggare. Grillen får en mattsvart ram istället för krom, under den får bilen extra plastdetaljer och ett par parkeringsljus. Nertill på bakpartiet har bilen kromade detaljer som ska likna avgasutblås. Utöver det blir 17-tumsfälgar standard. Den körda bilen hade 18-tummare och standardutrustade bilar har 16 tum.

**HUR ÄR DEN ATT KÖRA?** Adaptivt DCC-sportchassi är tillval för 7.500 kronor om man har valt en FR-utrustad bil, det är inte tillgängligt om man väljer den billigare Stylenivån. Det chassit gör ett bra jobb med köregenskaperna. Bilen känns sportig och fast i Sportläget. Leon tar sig genom kurvorna med bravur. Stabilt och självsäkert. Utan någon farlig understyrning, men den är framhjulsdreven och tar man i märks det.

Styrningen är ganska snabb men känslan är något bristfällig, precis som i Golf och de flesta andra bilar från VAG-koncernen. Vår bil hade dock progressiv styrning, med endast två varv mellan rattstoppen, som följer med i samma paket som det adaptiva chassit. I Sportläget blir den för tung för min smak men Individualläget kan lösa det problemet.

Seat Leon uppfattas som mer alert än nya Golf och även om det är samma motor som producerar lika många hästar höjer Leons förstärkta motorljud känslan av fart lite grann. Den lockar till inspirerande körning vilket inte kan sägas för jättemånga andra bilar i klassen.



*Designen interiört är riktigt läcker. Sportig och proper på samma gång.*

Däremot är den nog inte lika spännande utan DCC-chassit och den progressiva styrningen, med standardchassit är den nog lika mjuk som Golf. Hur Golf är med DCC-chassi och samma snabbare styrning vet vi inte men det kan inte skilja mycket. Men de tillvalen kostar 13.600 kronor att få till Folkvagnen.

På motorväg, landsväg och i stadstrafik gör nya Leon jobbet precis som en bil från Volkswagengruppen ska göra. Den är smidig att köra till vardags. Mildhybridsystemet funkar likadant som i Golf med både frirullning och energiåtervinning beroende på vad situationen kräver. Det funkar riktigt fint, men ett e framför TSI kostar 32.000 kr extra hos Seat. Fast då får man också 20 hästar mer än om man väljer den vanliga 1,5-litersmaskinen.

**NÖRDFAKTA.** Går man in bland körlägena och ändrar i Individual kan man välja mjukare dämpning än vad Comfortläget ger och även hårdare än vad man får om man väljer Sportläget.

Det finns dock en anledning till varför de inte är hårdare eller mjukare i de vanliga lägena redan från fabrik. Använder man mjukast möjliga läge gungar det när man tar sig över större ojämnheter och hårdaste läget är styvare än vad man vill ha på de flesta underlag.



*Designteamet hos Seat kan vara nöjda över vad de åstadkommit med Leon.*

**BORDE JAG KÖPA EN?** Det här är en bil som spelar mer på känsla än vad koncernkollegorna Skoda Scala och VW Golf gör. Den är dessutom inte sämre än någon av de två. Det är nog bara ljudnivån som jag uppfattade som något högre än i Golf, här är både mer vindljud och vägljud men det sistnämnda kan delvis bero på de en tum större fälgarna som dessutom kostar 6.300 kronor extra. Man får i 380 liter längst bak precis som i Golf men det dubbla lastgolvet saknas och lasttröskeln är väldigt hög.

Leon är hyfsat snål också. Efter 80 kilometer på motorväg låg förbrukningen på 5,5 l/100 km och när jag tagit mig av motorvägen och följt landsvägar i 17 kilometer hade förbrukningen sjunkit till 5,3.

Spanjoren är inte bara längre än bilen den ersätter den är även 8,4 centimeter längre än nya Golf. Det har kommit baksätet till gagn och här sitter man bättre än i tysken och lika bra, eller kanske bättre, än i den tidigare klassbästa Skoda Scala. Fram sitter man också skönt.

I Styleutförande kan man just nu välja mellan två bensinare, en på 1,0 liter med 110 hk och en på 1,5 liter med 130 hk. Vill man ha diesel får man två alternativ med 2,0 TDI-motor på antingen 115 eller 150 hästar, den senare med DSG-låda. Det krävs FR-utrustning för att få mildhybriden på 150 hk. Den lilla 1,0-litersmotorn går inte att få i en FR-bil. Någon gång i juni kommer Leon att förgyllas med ett laddhybridalternativ, med samma 204-hästares drivlina som kommer i Golf, men Seaten kommer inte att finnas med Golf GTE:s 245 hästar.



*Tröskeln in till bagageutrymmet är rejäl.  
Man får lyfta högt och sänka ner för att få in matkassarna.*

Eller ja, Leon ska säljas med den drivlinan men då heter den inte längre Seat. Då är det en Cupra det handlar om och den ser ännu häftigare ut. Tyvärr skaver Cupras fula emblem med tribal-tatueringstuk. Den kommer dessutom inte enbart att finnas som laddbar, en mer konventionell drivlina som får upp till 300 hästkrafter kommer också att erbjudas.

Leon är mer eller mindre som en Golf, fast med bättre baksäte, lite lägre pris och mer vill ha-känsla. Den är praktisk, hyfsat ekonomisk och sportig, åtminstone om man har det adaptiva chassit och den snabbare styrningen. En vass utmanare.

## SEAT LEON 1,5 eTSI

### TEKNISKA DATA

**MOTOR:** R4, turbo, bensen, 1 498 cm<sup>3</sup>, 150 hk vid 5 000–6 000 r/min, 250 Nm vid 1 500–3 500 r/min. 7-växlad dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft.

**KAROSS:** L/b/h 4 368/1 800/1 442 mm. Axelavstånd 2 684 mm. Tjänstevikt 1 409 kg. Bagagevolym 380 liter.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 8,7 sek. Toppfart 221 km/h. Förbrukning 5,9 l/100 km, CO<sub>2</sub> 133 g/km.

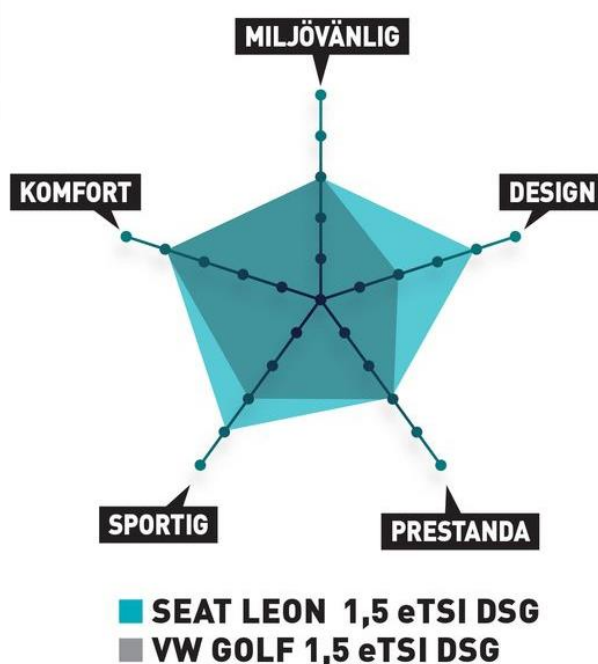
**PRIS:** 276 900:–. Aktuell nu.

### SUMMERING

**BÄST:** Snygg både interiört och exteriört, DCC-chassit är bekvämt och samtidigt sportigt.

**SÄMST:** Det nya infotainmentsystemet, den höga lasttröskeln, ljudnivån kunde ha varit lägre.

### PERSONLIGHET



## 6. Nya BMW 4-serie Coupé officiell

Mattias Rabe 2 juni 2020

Nu är den här, den på förhand så omtalade nya generationen av BMW 4-serie Coupé.



Det som har gjort den omtalad redan långt innan avtäckningen är förstås de nya, stora njurarna i fronten. En nytolkning av BMW:s förflutna, skulle man kunna säga, men enligt BMW speglar det också motorn stora behov av kylning.

Snacket, som har innehållit en hel del hån, satte igång på allvar i samband med visningen av konceptbilen [Concept 4](#) förra hösten. Det var första gången vi fick ett smakprov på vad som är på väg. Det gick till och med så långt [att Mercedes drev med BMW i ett Twitter-svar till konkurrenten](#).





Nog om grillen, den har varit i fokus bra länge redan (och kommer att förbli så även framöver). Denna lillebror till 8-serie Coupé tar ett kliv från syskonmodellen 3-serie genom att bjuda på större skillnader jämfört med vad gamla 4-serie och 3-serie kunde göra. Även om en hel del karossveck är gemensamma finns det samtidigt veck som är unika för 4-serie som även har egen stil på exempelvis strålkastare och bakljus, bara för att nämna några detaljer. Interiören är däremot densamma, syskonmodeller brukar inte skilja sig åt vad gäller insidan. Utrymmet i baksätet är förstås inte lika gott i 4-serie Coupé som i 3-serie, men baksätetsryggen kan fällas på samma vis, nämligen i tre delar enligt 40/20/40-principen.

På längden är nya 4-serie Coupé längre än [3-serie Sedan](#). Förstnämnda mäter 476,8 centimeter från för till akter medan sedansyskonet är 470,9 centimeter långt. 4-serie är även några centimeter bredare med sina 185,2 centimeter, däremot är den, som sig bör, betydligt lägre än 3-serie Sedan. 138,3 centimeter gör att 4-serie Coupé når 5,9 centimeter lägre. Axelavståndet är förstås detsamma, 285,1 centimeter. Spårvidden bak är hos 4-serie Coupé utökad med 2,3 centimeter, samtidigt har bilens tyngdpunkt sänkts med 2,1 centimeter. Viktfördelningen är 50 procent bak och 50 procent fram.



Med 440 liter bagageutrymme är nya 4-serie Coupé ”bara” 40 liter bakom 3-serie Sedan, men det är samtidigt också fem liter mindre än i gamla 4-serie Coupé.

Förutom en rad olika och fler (i jämförelse med föregångaren) förarassisterande system lanseras nya BMW 4-serie Coupé med tre olika motoralternativ i fyra olika utföranden. Bensinmotorerna är 420i med en rak fyra på två liter och 184 hästkrafter, 430i med samma motor men med 258 hästkrafter, samt M440i xDrive med en rak sexa på tre liter och 374 hästkrafter, plus ytterligare 11 från mildhybridsystemet. 0-100-tiderna för respektive bensinmodell är, i nämnd ordning, 7,5, 5,8 samt 4,5 sekunder. Priserna börjar på, även dessa i samma ordning, 441 000, 472 000 samt 663 000 kronor.



Dieselalternativen är två, men motorn är en enda och heter 420d. Den ger 190 hästkrafter plus 11 mildhybridhästar. I bakhjulsdriven utförande gör den 0-100 km/h på 7,1 sekunder och kostar från 457 000 kronor medan den i fyrhjulsdrevet xDrive-utförande gör 0-100 km/h på 7,4 sekunder och kostar från 477 000 kronor.

Samtliga motorer, som lanseras i oktober, är sammankopplade med BMW:s åttastegade Steptronic-automatlåda. Det kommer sannolikt även de två sexcylindriga dieselmotorer som lanseras i mars 2021 att vara.



[GALLERI](#)

[BMW 4-serie Coupé 2021](#)

[176 bilder](#)

## 7. Volkswagen Nivus officiell – ny coupésuv på ingång

Publicerad 2020-06-01 15:01

**Volkswagen klämmer snart in ytterligare en suv-modell i programmet.**



**Redan i dag finns** inte mindre än fyra suvar i Volkswagens modellprogram, från lilla T-Cross till stora Touareg – och mellanklassmodellen Tiguan finns dessutom i förlängt och sjuitsigt utförande.

Men nu tror sig Volkswagen ha hittat en lucka värd att täppa till och därför kan ytterligare en suv-modell leta sig in i modellprogrammet under de kommande åren.

**Den nya modellen** heter Volkswagen Nivus och främst tänkt för köpare i Sydamerika, men den ska på sikt även lanseras i Europa.

Volkswagen Nivus klämmer in sig i ungefär samma storleksklass som de nuvarande småsuvarna: Nivus är 3,2 centimeter längre än T-Roc och knappt 16 centimeter längre än T-Cross, men 22 centimeter kortare än Tiguan.

**Modellen får sluttande** taklinje med coupéstuk och får mer fokus på design än bagageutrymme. Den bygger på VW-koncernens MQB-plattform och finns med en 1,0-litersmotor som även går att köra på etanol.



**Erik Söderholm**



Läs mer om:

[Ford bygger elbil på Volkswagens plattform MEB](#)

[Avslöjat: Bara 4 av 10 Volkswagen Golf är felfria](#)

[Dom i dag: Volkswagen tvingas betala ersättning till bilägare](#)

[Provkörning: Volkswagen T-Roc Cabriolet \(2020\)](#)

[Volkswagen ID 3 blir dyrare i Norge – oklart läge i Sverige](#)

[Nya laddbilar: Volkswagen kör om alla konkurrenter](#)



## 8. "Porsche-chefen får ta över Volkswagens strulande bilar"

Redaktören bytbil

2020-06-03

**Porsche-chefen Oliver Blume kallas in för att få ordning på Volkswagen. Han ska lösa problemen med nya Golf 8 och elbilen ID.3. Samtidigt ska Skoda-chefen Bernhard Maier ta över Porsche, uppger tyska Auto, Motor und Sport.**



Volkswagen har haft fler problem än bara coronakrisen att hantera den senaste tiden. Elbilen ID.3 brottas med mjukvaruproblem, nya Golf 8 leveransstoppas efter ännu mer mjukvaruproblem. Och som lök på laxen så fick Volkswagen dra in en rasistisk reklamkampanj för Golf 8.

Toppchefen för hela Volkswagen-koncernen, Herbert Diess, är förstås inte nöjd. Nu får problemen konsekvenser bland toppcheferna, uppger tyska motortidningen Auto Motor und Sports källor.

Nuvarande Porschechefen Oliver Blume kallas in för att ta över Volkswagen-varumärket. Dessutom uppges Volkswagens marknadschef Jochen Sengpiehl få sparken på grund av den rasistiska Golf-kampanjen.

Blumes gamla jobb på Porsche går till Skoda-chefen Bernhard Maier som tidigare varit framgångsrik försäljningsdirektör på Porsche.

Uppenbarligen ses Volkswagens problem som allvarliga när så drastiska åtgärder görs i ledningen.

## Relaterade artiklar



### [Första bilden: Nya Volkswagen ID.4 utan maskering](#)

4 veckor



### [Här är Volkswagens nya elektriska SUV: ID.4](#)

3 mars 2020



### [Här parkerar Volkswagen 1000-tals ID.3-elbilar](#)

Uppgifter: Leveranserna kommer att starta i augusti - vissa modeller bara fyrsitsiga  
13 jan. 2020



### [Okända felet: 10 000 ID.3-bilar parkeras av Volkswagen](#)

Ställs upp på stora parkeringsplatser i väntan på lösningen  
20 dec. 2019



## 9. Muskelbilen med extra allt: "Den måste upplevas"

Redaktören bytbil 2020-06-02

Vacker att titta på, tuff att köra och väldigt ovanlig i Sverige. Här är en Dodge Challenger med extra allt. Det är en av få bilar som kommer från Dodge-fabriken i USA den här säsongen. Om man vill ha en unik bil i sommar bör man passa på nu, säger Robin Trevik på Treviks Bil i Smålandsstenar.



**FILM:** <https://youtu.be/Qhcc9-GmAYw>

Dodge Challenger SRT Hellcat Widebody är ingen vanlig syn på svenska vägar. Men om någon ska kunna skaka fram nya årsmodellen av muskelbilen så är det Robin Trevik i Smålandsstenar. Han har i många år specialiserat sig på entusiastbilar med mycket muskler under huven och är återförsäljare av Dodge.

– I år har det varit svårt med leveranser från Dodge-fabriken. All produktion har legat nere i två månader och ingen har fått några nya bilar, berättar Robin Trevik.

– Det var tur att jag gjorde några beställningar i vintras, för de bilarna har nu kommit. Men två Hellcat är redan sålda innan vi fått hem dem.

Oj, är det sånt tryck på muskelbilar i år?

– Ja, det verkar vara många som vill satsa på en entusiastbil att köra under semestern hemma i Sverige. Vi har faktiskt haft en bra säsong och knappt drabbats av coronapandemin.

Och kunderna verkar inte bry sig om den höga malus-skatten?

– Nej, det här är ingen bil som brukas året runt, så man får betala den höga och tråkiga skatten under sommarmånaderna.



– Jag tror att det skatten kommer bli ännu högre framöver och att det knappt blir möjligt att köra den här typen av bilar på svenska vägar. Visst, begagnade bilar kan inte förbjudas, men nybilsförsäljningen kommer nog att stramas åt.

[Se annonsen här](#)

Kan du beskriva känslan att köra en Dodge Hellcat med 727 hästkrafter?

– Det finns inte mycket som man kan jämföra med. Många supersportbilar är visserligen extremt snabba, men det här är en bil ur ett eget segment. En brutal muskelbil, med rötter i 70-talet. Tre vuxna kan sitta bekvämt i baksätet under en långresa.

Eller som Dodge stolt förklarar i sin reklam: Dodge Charger är förmodligen världens mest kompromisslösa serieproducerade sedan när det kommer till design och prestanda, en fullskalig sportbil med plats för både familj och bagage.

I bildspelet ovanför artikeln finns en reklamfilm som visar nya årsmodellens grymma prestanda.

Den åttastegade automatväxellådan i kombination med en 6,2-liters Hemimotor gör onekligen Hellcat-modellen till en av de snabbaste sedan-bilarna i världen. 0–100 km/h går under fyra sekunder och toppfarten är 315 km/h.

– Man hör på lång väg vilken bil det är. Insugsljudet från kompressorn liknar inget annat ljud: ”nu kommer en Hellcat” är exakt vad det ljudet betyder.

– Och den här bilen har verkligen allt, säger Robin Trevik. Widebody innebär att bilens bredd är nästan 10 centimeter bredare än standardmodellerna. Bromsarna kommer från välkända Brembo och fjädringen från Bilstein, en kombination som numera sitter på alla sportbilar av rang.

[Se annonsen här](#)



## Relaterade artiklar



### [Se muskelbilen uppstå från de döda](#)



### [Köpguide: amerikanska muskelbilar](#)



### [Dodge Challenger SRT Demon är ensitsig](#)



### [Dodge Challenger GT får fyrhjulskraft](#)

## 10. Teslas Autopilot ser ut att fallera ordentligt i Taiwan

AV WILLE WILHELMSSON 2020-06-03 KL 11:20

Smackar rakt in i en lastbil som vält på motorväg



**FILM:** <https://youtu.be/FLNWgN9YRf8>

Teslas hjälpsystem Autopilot ser ut att ha varit inblandat i ännu en trafikolycka misstänker flera bedömare som tagit del av videoklipppet ovan. I filmen syns hur en Tesla Model 3 förhållandevis obehindrat smackar rakt in i en lastbil som vält och ligger väl synlig på vägen.

Det är fortfarande inte helt fastställt att föraren faktiskt använde Autopilot men i rapporteringen runt olyckan nämns det som troligt. De flesta bedömare anser även att det nästan skulle vara omöjligt för en mänsklig chaufför att vara så frånvarande att en olycka som den ovan skulle kunna ske.

Ingen person ska ha skadats vid olyckan men Teslan ska ha blivit totaldemolerad. Tesla själva har än så länge inte kommenterat olyckan.

[Tyskland vill att Tesla slutar använda begreppet Autopilot](#)

[Första dödsolyckan med Teslas autopilot](#)

[En Tesla Model S krockade med parkerad polisbil](#)

[Flera orsaker till varför Tesla Model S dödskraschade](#)



## 11. Klistermärken och klocka på köpet då kostar Porschen 2,3 miljoner

Redaktören bytbil 2020-06-02

**Annan färg, klistermärken och en klocka på köpet. Så kan du höja bilens pris med 500 000 kr, i alla fall om du heter Porsche.**



### Här är nya Porsche 911 Targa 4S Heritage Design Edition.

Den som köper nya 911 Targa 4S Heritage Design Edition får en exklusiv Porscheklocka på köpet. Armbandet är gjort i äkta interiörläder. Klockan görs bara i 992 exemplar och sägs precis som bilen ha hämtat inspiration från Porsche 356.

Den nya specialmodellen bygger på nyligen visade Porsche 911 Targa. Egentligen är den ganska standard, men speciell färg, klistermärken och klockan är tillräckligt för att Porsche ska kunna höja prislappen med cirka en halv miljon kronor.

För när Porsche släpper en specialmodell i begränsad upplaga så står köparna i kö, den blir en samlarbil på en gång. Då behövs inte så stora modifieringar, och merkostnaden för Porsche är begränsad. Men den extra intäkten på 992 exemplar blir närmare 500 miljoner kronor.

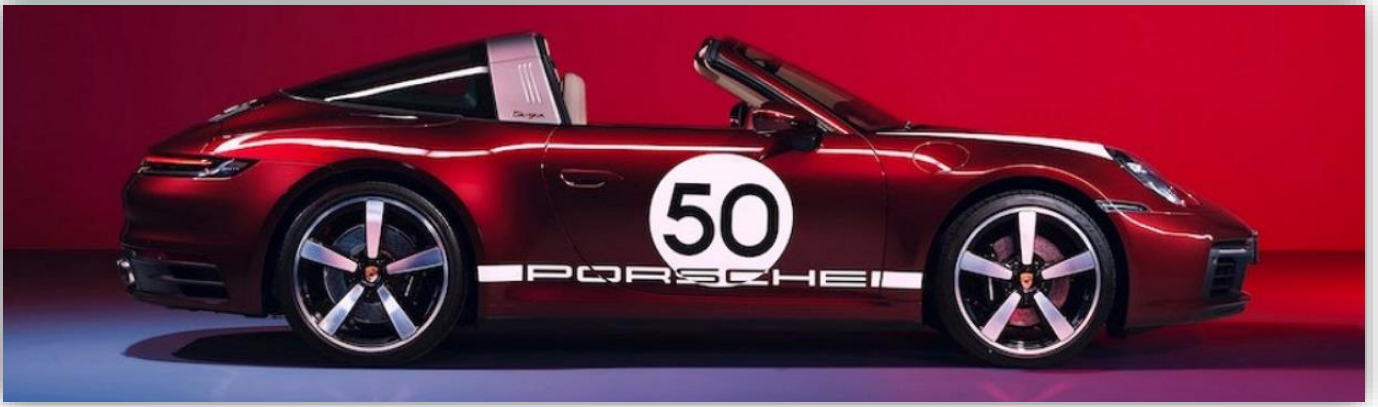
Det köparna får en Porsche 992 Targa 4 S i en av fyra specialfärger. Bilen har också 20/21-tums Carrera Exclusive Design fälgar med svarta bromsok.

Interiören går i två toner. Du får vinröd inredning i kombination med beige eller svart läder. Sätenas struktur och sömmar sägs vara en hyllning till Porsche 356. På instrumentpanelen sitter en nummer som visar att bilen ingår i den begränsade serien 992 Targa 4S Heritage Edition.

I övrigt är bilen identisk med nyligen visade 911 Targa. 911 Targa 4S har en 3,0-liters sexcylindrig motor med dubbelturbo som ger 450 hk och 530 Nm

Bilen gör 0-100 km/h på 3,6 sekunder och toppfarten är 304 km/h för Targa 4S.

Priset i Sverige är inte helt klart, men det blir cirka 500 000 dyrare än vanliga 911 Targa 4S, så räkna med omkring 2,3 miljoner kr.





### Relaterade artiklar



[Första bilderna: Nya Porsche 911 Targa med 450 hk](#)



[Porsche 911 GTS är fem nya 911-varianter](#)



[Första provturen i nya Porsche 911](#)



[Nya Porsche 911 kommer med manuell låda](#)

## 12. Deras lösning ska göra att alla kan konvertera till elbil

Felix Björklund 2020-06-02 11:17

En plug-n-play-lösning för dem som vill konvertera till el eller för tillverkare som har låga volymer.



*En elkonverterad Mini Cooper*

Nu har brittiska Swindon Powertrain lanserat sin eldrivline-lösning som gör att alla kan bygga om sitt fordon till eldrift.

I USA är så kallade crate engines vanligt. Motorer som man köper lösa och sedan petar ner i sina renoveringsprojekt eller hembyggen. Nu har ett brittiskt företag gjort en liknande lösning, men med en eldrivlina i centrum.

I stället för en rejäl V8 (som ofta är fallet i USA) handlar det här om en kompakt maskin på 80 KW. I paketet ingår differentialspärr och transmission. Som tillval finns kylning, växleriktare samt en differentialbroms.

Drivlinan har utvecklats i samarbete med elmaskintillverkaren Inetic samt ingenjörfirman Code.

### **Kompakt enhet väger 50 kilo**

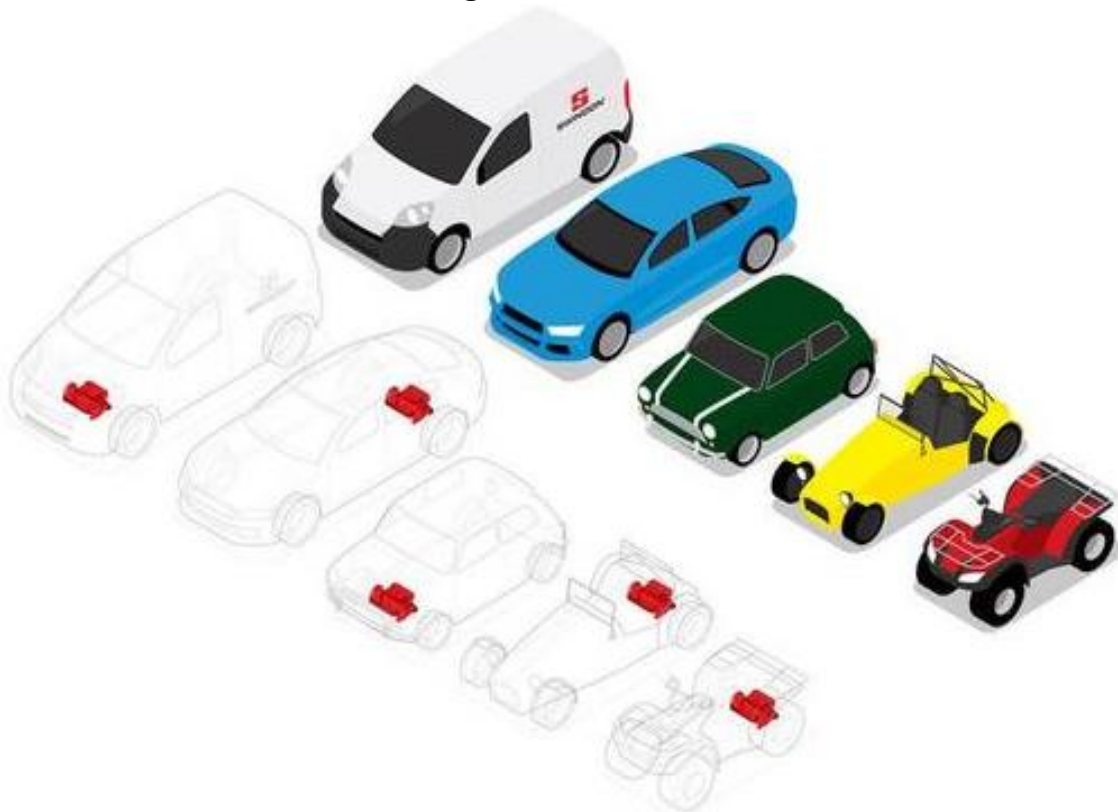
Storleksmässigt är det en väldigt kompakt historia som mäter 44x38x23 centimeter och väger in på precis under 50 kilo. Företaget säger att de ser nisch tillverkare, företag som sysslar med konvertering och hemmameckare som kunder och menar att användningsområdena är många. Drivlinan kan sitta i en fyrhjulig lika gärna som i en sportbil eller varför inte i en gammal klassiker?

Priset på en enhet startar på 6 400 pund (plus moms) och företaget säger att de börjar leverera i augusti.



### Fakta: Det här är Swidons lösning

Nominell effekt:	80 KW
Motortyp:	Permanentmagnets
Max vridmoment:	136 Nm
Max maskineffektivitet:	97 procent
Max maskinhastighet:	10 500 rpm
Dimensioner:	441x384x228 mm
Vikt:	49,9 kg



### RELATERAD ARTIKEL

[Deras eldrivlina kan anpassas på millimetern för alla klassiker](#)

**Feber**

### 13. Acceleration med SSC Tuatara

AV BOBBY GREEN 2020-06-02 KL 19:20

**Håll hårt i ratten!**

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

Man kan tycka vad man vill om SSC Tuatara men snabb verkar den amerikanska superbilen i alla fall vara. Här får vi se när den accelererar från 96 till 193 km/h - något som bara tar 2,5 sekunder.



**Det här är första produktionsversionen av SSC Tuatara**



**Kommer SSC Tuatara att nå 300 mph?**

## 14. Uppgifter: Tyskland planerar jätterabatter även för förbränningsbilar

Publicerad 2020-06-01 14:18

Text Erik Söderholm

Tyska bilköpare kan snart få 30 000 kronor i nybilsrabatt, även om de inte väljer en eldriven bil.



Det ser dystert ut för bilförsäljningen ute i Europa. I flera länder har bilförsäljningen kollapsat helt och i Sverige minskade antalet nyregistrerade bilar i maj [med 50 procent](#).

Från flera håll har det höjts röster om att införa olika paket för att kickstarta ekonomin och bilförsäljningen. Svenska branschorganisationen Bil Sweden vill ha en [skrotningspremie](#) där alla som gör sig av med en äldre bil och samtidigt köper en ny får ordentlig rabatt, något som också [Trafikverket](#) och [organisationen M Sverige](#) står bakom.

Den tyska bilindustrin har lobbats hårt för olika typer av rabatter på nya bilar för att få igång försäljningen. Ett förslag på hur de tyska subventionerna blir ska enligt uppgift presenteras under tisdagen, skriver [Automotive News](#).

### Minst 25 000 i rabatt

Men redan nu har några detaljer läckt ut kring hur rabatterna eventuellt skulle kunna se ut. Tyskland föreslår enligt uppgifterna ett rabattpaket på totalt 50 miljarder kronor.

Rabatten ska betalas ut till alla som köper en ny bil oavsett om den är eldriven eller inte. Även vanliga bensin- och dieselbilar räknas alltså in. Kravet är dock att bilen kostar mindre än 77 350 euro – den som köper en dyrare bil får ingen särskild rabatt.

**Rabatten ska enligt** uppgifterna ligga på motsvarande 25 000 kronor plus ytterligare 5.000 kronor för den som väljer en extra snål bil. Den nuvarande rabatten för elbilar förstärks med ytterligare 15 000 kronor och hybridbilar får 7 500 kronor mer än i dag.

Förslaget är dock inte okontroversiellt. Flera partier kritiserar att även vanliga bilar utan någon form av eldrift rabatteras, och det kommer kritik från andra branscher som känner sig orättvist behandlade.

– **Om staten rabatterar** nya bilar måste det gå ihop med omställningen till alternativa bränslen. Om vi ska ha rabatter måste det vara för elbilar, säger Norbert Walter-Borjans, partiledare för socialdemokratiska partiet SPD, till nyhetsbyrån Reuters.

### **Volvochefen negativ**

**Tidigare i maj gick** även Volvochefen Håkan Samuelsson ut med ett [liknande uttalande](#). Att försöka kickstarta bilförsäljningen efter coronakrisen genom att rabattera alla typer av bilar tror Volvochefen Håkan Samuelsson är en återvändsgränd.

– 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, sa Håkan Samuelsson i ett digitalt seminarium.

### **Relaterade artiklar**

#### [Volvochefen: Nybilsrabatt kan vara "slöseri med pengar"](#)

[Att rabattera även bensin- eller dieslbilar utan hybridteknik kan vara en återvändsgränd, tror Håkan Samuelsson.](#)

#### [Ny skrotningspremie ska kapa utsläppen – och rädda liv](#)

[Trafikverket vill införa en belöning för alla som skrotar sin gamla bil. "Vi kan rädda 30 liv om året", säger en analytiker.](#)

#### [Nya förslaget: Rabattfest för alla som köper ny bil](#)

[Upp till 25 000 kronor i rabatt för nybilsköpare, enligt Bil Swedens förslag.](#)

#### [Bilhandlarna lockar med rabattfest – så mycket kan du spara](#)

[Vi Bilägare granskar: När bilhallarna ekar tomma finns det klipp att göra, visar vår unika genomgång.](#)



**Erik Söderholm**

## 15. 2electrons eldrivna motorcykel låter som en ylande sporthoj

AV BOBBY GREEN 2020-06-02 KL 13:40

Ska även vibrera som en



**FILM:** [https://youtu.be/h0o4a4XaN\\_8](https://youtu.be/h0o4a4XaN_8)

En av sakerna som försvinner med en eldriven motorcykel är motorljudet. Visst, elmotorn kanske viner lite men det är inte något man kan jämföra med mullret eller ylandet som en förbränningsmotor ger ifrån sig. Och gillar man sånt kanske en elhoj inte är något som lockar? Det italienska företaget 2electron vill ändra på det med sitt bygge kallat Emula, som både låter som en ylande sporthoj och som vibrerar på samma vis som en sådan gör.

Systemet kallas för McFly Core och det följer ditt rullande på gasen och skickar sedan ut emulerat ljud i strategiskt placerade högtalare runt hojen. Om du inte vill störa omgivningen med ljudet (oljudet?) kan du bara låta det skickas till dina trådlösa hörlurar så att bara du hör när du är ute och gasar. Som vi kan se i videon följer ljudet med när du växlar upp och ned och även om det kanske ser ut att lagga lite kanske det gör körkänslan lite vassare. Vibrationerna vid växling, kopplande och gaspådrag ska ske med hjälp av bashögtalare. Det ska finnas tre stycken olika ljudspår att välja mellan - 250-kubiks tvåcylindrig tvåtaktare från 1989, 800-kubiks tvåcylindrig fyrtaktare från 2004 och 600-kubiks fyrcylindrig fyrtaktare från 1999. Fler ska dock tillkomma.





Det finns fyra stycken olika körlägen - Real Emulation, Easy Simulation, Arcade Emulation och Beginner Emulation. Väljer du det första kommer hojen dö om du varvar för lite när du släpper kopplingen. Den kommer även att gå sämre om du kör på för hög växel, precis som på en vanlig hoj alltså. Väljer du Easy-läget kommer den dock inte att dö eller gå sämre. Kör du Arcade behöver du inte koppla och kör du Beginner behöver du inte ens växla.

När hojen och tekniken kan tänkas hitta ut på marknaden är oklart för tillfället.

## 16. Här är klassikerbilarna som säljer bäst på Blocket!

Publicerad 2020-06-02 12:39 text Carl Legelius

Varje år annonseras omkring 5 000 bilar från 1960-talet eller äldre ut på Blocket och just nu är det högsäsong för klassikerförsäljningen. Här är de tio mest klickade bilmodellerna!

	<p>Bilar · Örebro <span style="float: right;">I fredags 17:01</span></p> <p><b>Volvo Amazon 121 Automat - 66</b></p> <p>1980 eller äldre · Bensin · 15 000 - 15 499 mil · Automat</p> <p><b>60 000 kr</b></p>
	<p>Bilar · Västmanland <span style="float: right;">I fredags 14:11</span></p> <p><b>Mycket fin VW bes o skattefri - 69</b></p> <p>1980 eller äldre · Bensin · 18 000 - 18 499 mil · Manuell</p> <p><b>120 000 kr</b></p>
	<p>Bilar · Göteborg <span style="float: right;">I fredags 13:32</span></p> <p><b>Veteran SAAB 96 Årsmodell 1962 Nyskick</b></p> <p>1980 eller äldre · Bensin · 4 000 - 4 499 mil · Manuell</p> <p><b>165 000 kr</b></p>
	<p>Bilar · Västmanland <span style="float: right;">I fredags 11:00</span></p> <p><b>Volvo Amazon -62</b></p> <p>1980 eller äldre · Bensin · 0 - 499 mil · Manuell</p> <p><b>65 000 kr</b></p>

På Blocket finns i skrivande stund 144 000 bilar till salu och knappt 1 700 av dem är listade som årsmodell 1960-tal eller äldre.

Totalt bedömer Blocket att omkring 5 000 bilar årligen annonseras ut i denna ålderskategori, så den allmänna uppfattningen att våren är klassikerbilarnas högsäsong kan anses som bekräftad.

Från Blockets sida kan man se att veteranbilar blivit allt mer eftertraktade och att medianpriset har gått upp. Från 130 000 kronor år 2019 till 149 000 kr i år. Däremot kan man just nu se att säljtakten är marginellt lägre än föregående år.

De mest klickade bilarna är inte oväntat Volvo Amazon, Saab 96, Volkswagen 1300 och Volvo PV544, modeller som det finns många av i Sverige. Gemensamt för dem är att medianpriserna inte ligger särskilt högt, det antyder att det är många renoveringsobjekt och reservdelsbilar med i statistiken.

De amerikanska bilarna ligger betydligt högre i pris med Pontiac Bonneville och Ford Mustang i toppen.

### Klassiker på Blocket 1 januari – 30 april 2020

Modell	Medianpris	Årsmodell*	Såld inom en vecka
Volvo Amazon	26 500	1967	73%
Saab 96	45 000	1962	64%
Volkswagen 1300	35 000	1968	57%
Volvo PV 544	34 500	1962	56%
Pontiac Catalina	140 000	1966	47%
Ford Mustang	159 000	1968	45%
Cadillac Fleetwood	120 000	1963	44%
Pontiac Bonneville	180 000	1966	35%
Buick Electra 225	167 000	1966	30%
Chevrolet Impala	160 000	1965	29%

Statistik från Blocket. \*Snittvärde.

Om vi utökar sökningen till att gälla även 1970- och 1980-tal hamnar vi på drygt 3 500 bilar – där finns många godbitar att hämta.

[www.blocket.se/annonser/hela\\_sverige/fordon/bilar?cg=1020&mye=1989](http://www.blocket.se/annonser/hela_sverige/fordon/bilar?cg=1020&mye=1989)

Om vi ytterligare vidgar våra vyer till hela 1900-talets bilar får vi ännu mer att välja på över 7 000 objekt. Här lurar många framtida klassiker för småpengar!

[www.blocket.se/annonser/hela\\_sverige/fordon/bilar?cg=1020&mye=1999](http://www.blocket.se/annonser/hela_sverige/fordon/bilar?cg=1020&mye=1999)

Men kom ihåg – alla bilar på Blocket har en sak gemensamt: De är osålda.

#### Läs mer om:

[Amazon 123 GT med en ägare!](#)

[På en kajkant 1958](#)

[Amazon säljs snabbast!](#)

[Specialutgåva – Volvo Amazon!](#)

[Tuffaste Amazonen: 123GT](#)

[Volvo Amazon 1961](#)

## 17. Klassiskt bilmärke: Invicta

Publicerad 1 december 2011

Att följa upp en riktigt vass sportvagn med en modellserie där en av huvudattraktionerna var en sorts automatisk växellåda kan vara riskabelt. I fallet Invicta var det direkt dödsbringande.



Ännu i mitten av 1920-talet var det ont om brittiska sportbilar. Detta bekymrade två herrar, Noel Macklin och Oliver Lyle, med erfarenhet från flera mindre kända bilfabrikat. Alltså beslöt de sig för att göra någonting åt saken. Macklin konstruerade och Lyle, fallen efter sockerimperiet, finansierade.

Men de båda hade högre ambitioner än att bara bygga något snabbt. De ville förena den amerikanska bilens kända segdragningsförmåga och prestanda med engelska märkens för sin tid goda vägegenskaper. I idén ingick också att bilarna skulle vara ett plockepinn från olika underleverantörer, inte helt olikt Volvos nästan samtida sätt att bygga bilar. Sålunda levererade Meadows motorer, som hade "amerikanska" egenskaper, och kunde accelerera från knapp styrfart till 100 knutar på högsta, det vill säga fjärde växeln.

Motorn var en sexa på 2,5 liter och modellen blev en relativ framgång. Bara ett par år efter starten vann Invicta-bilar flera viktiga långlopp, och vips var märket etablerat. Det innebar dock inte att efterfrågan överrumplade den lilla fabriken.

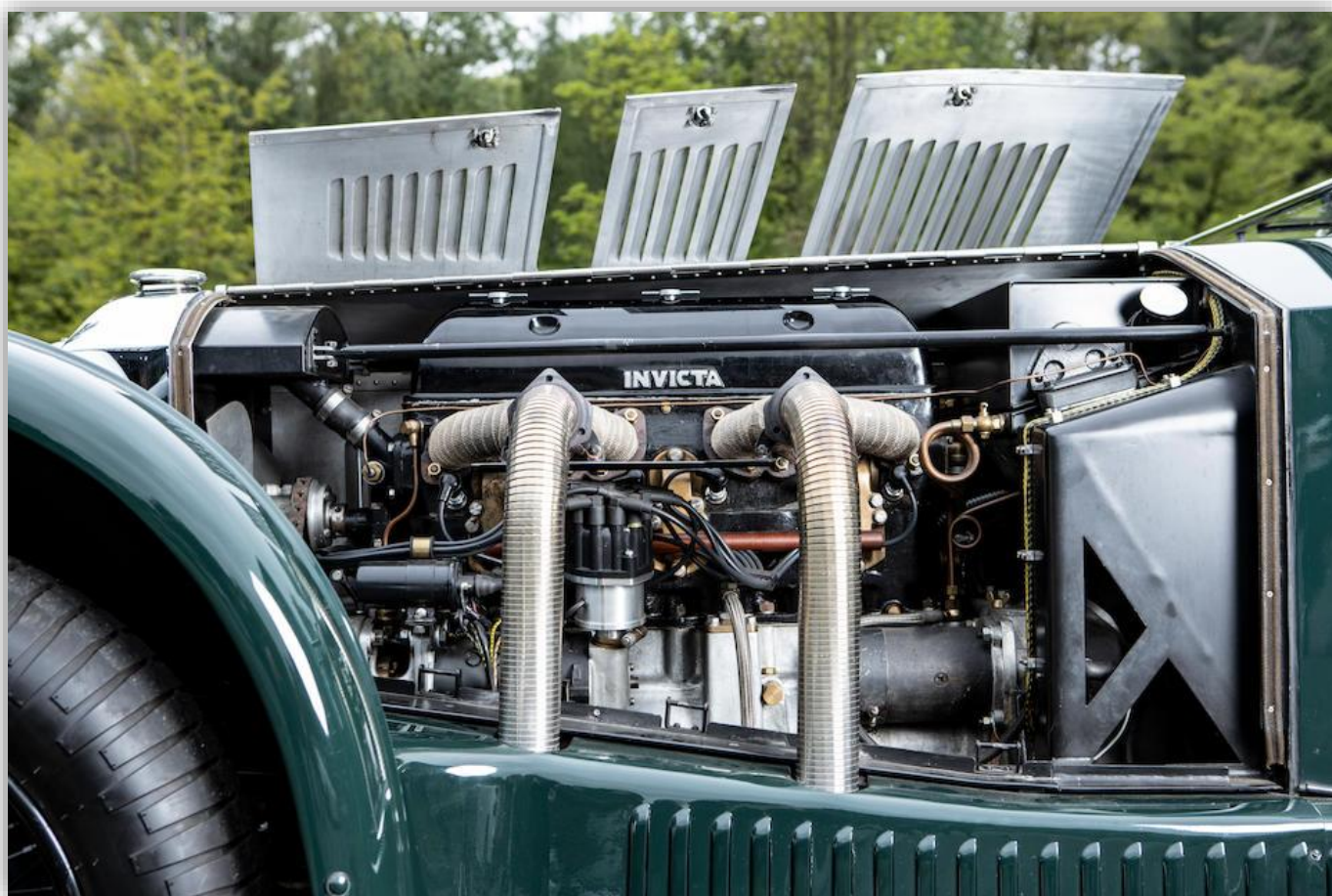
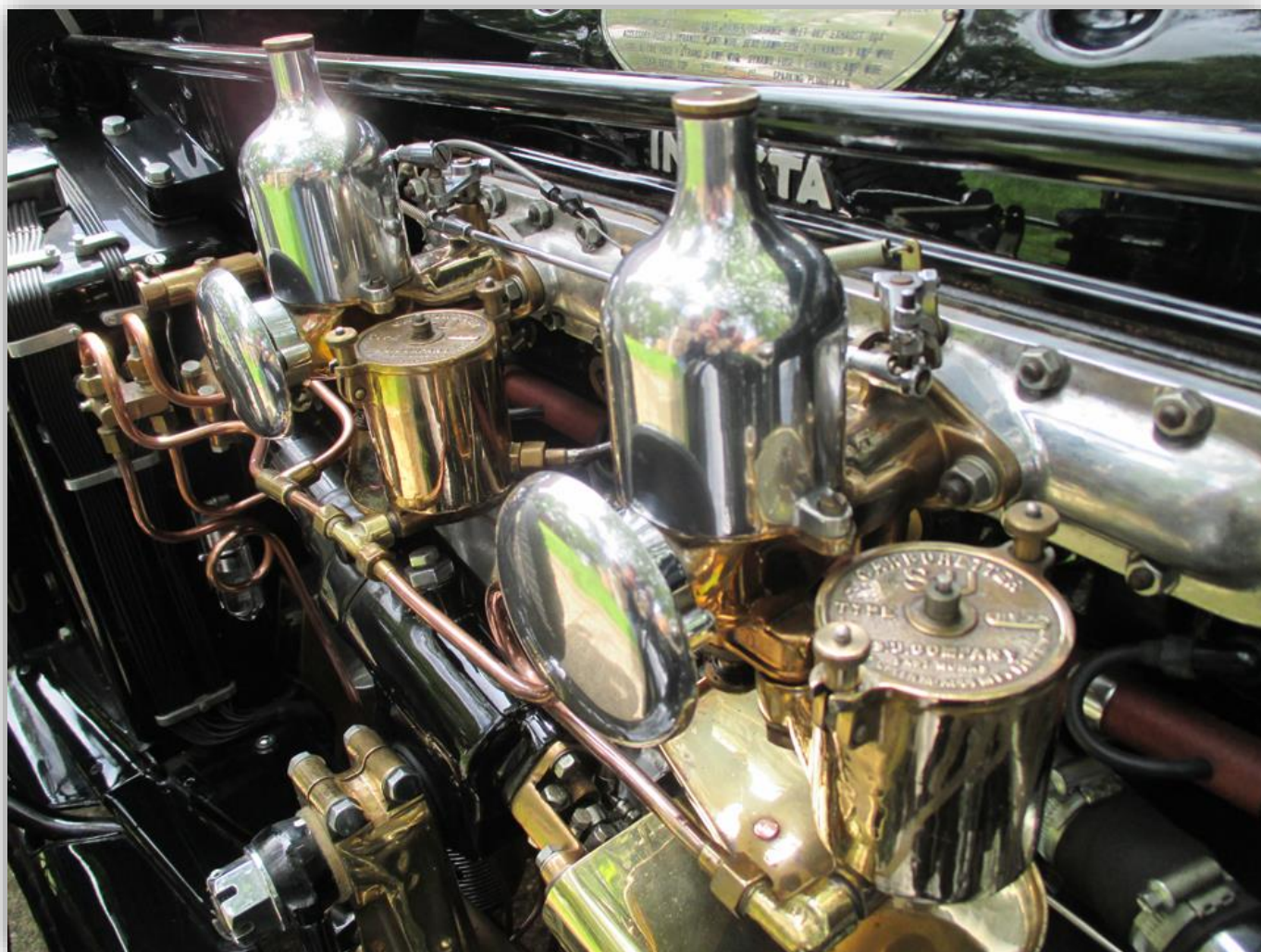
Tillverkningsciffrorna var alltid blygsamma, men det var onekligen fina, snygga och distinkt sportiga vagnar som byggdes av Invicta Cars, först i Cobham, och från 1933 i Chelsea, London.

Två år efter produktionsstarten sålde Invicta dels en trelitersmodell, dels en på 4,5 liter. Den senare toppade 145 km/tim och det var riktigt fort på 1920-talet. 4,5-modellen blev så omtyckt att den en bit in på 30-talet erbjöds både med standardchassi och med ett extra lågbyggt, den så kallade 100 mph-modellen. Som namnet antyder toppade bilen 160 km/h. I alla fall nästan.



*1932 Invicta S Type av Carbodies*





*Invicta 12/45 4½-Litre Tourer 1932*



*Invicta 12/45 open Tourer 1934*

### **Sammy åkte av**

Invicta-bilarna var dyra men de såg bra ut och hade goda prestanda. Ryktet för god väghållning fick sig dock en törn genom en olycka när den kände automobilisten S.C.H. "Sammy" Davis åkte av, och det påverkade genast den blygsamma försäljningen.

För att få litet fart på affärerna beslöt man 1932 att erbjuda en billigare bil med 1,5-liters Blackburne-motor. Den taktiken lyckades inte, mest beroende på att motorn var kraftlös och inte maktade med det relativt tunga chassiet.

Segdragningen, en käpphäst för Invicta, var det inget fel på men toppfarten var beklämmande låg. I ett försök att rätta till sakernas tillstånd erbjöd man en kompressormatad modell, men inte heller den blev särskilt uppskattad och 1935 lades tillverkningen av Invicta ner.

Produktionsstoppet var emellertid bara tillfälligt, fast flera år långt, och inför 1938 hade man planer på tre nya modeller, alla med toppventilsexor och helsynkade lådor samt separat framhjulsfjädring.



*Invicta Black Prince*

Dessvärre visade sig inga av dessa planerade vagnar bli verklighet. Och så kom kriget. Invictas historia kunde nu vara definitivt slut, men 1946 reste sig verkligen märket igen, fast med en helt annan profil. Den nya modellen kallades Black Prince, Svarte Prinsen, och blev mycket omskriven, kanske mest för att den inte hade ett uns av de tidigare Invicta-bilarnas sportighet.

Åter hade Meadows levererat motorerna, den här gången sexor med dubbla överliggande kamaxlar och två tändstift per cylinder. Istället för växellåda hade Black Prince en hydrokinetisk turbintransmission från Brockhouse.

Den gav automatiskt vilket utväxlingsförhållande som helst mellan 15:1 och 4,27:1. Också fjädringen var avantgardistisk – torsionsstavar både fram och bak.

Men alltihop var för komplicerat och framför allt för dyrt. Omkring 25 exemplar byggdes och sen var det definitivt slut för Invicta. Om man inte räknar moderna tiders återupplivningsförsök med en bil kallad Invicta S1. Och det gör inte jag...



## 18. Nu är det klart: F1-starten får grönt ljus

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-06-02, 12:12

Årets F1-cirkus har fått klartecken att dra igång nästa månad. Först ut är Österrikes Grand Prix, men publiken får stanna hemma.



Österrikes Grand Prix 2019

Årets F1-kalender består av åtta lopp, varav de två första körs i Österrike. Alla lopp kommer att köras i Europa.

Lopp 1	The Red Bull Ring, Österrike	3-5 juli
Lopp 2	The Red Bull Ring, Österrike	10-12 juli
Lopp 3	The Hungaroring, Ungern	17-19 juli
Lopp 4	Silverstone, Storbritannien	31 juli - 2 augusti
Lopp 5	Silverstone, Storbritannien	7-9 augusti
Lopp 6	Circuit de Barcelona-Catalunya, Spanien	14-16 augusti
Lopp 7	Spa-Francorchamps, Belgien	28-30 augusti
Lopp 8	Monza, Italien	4-6 september



En ny regel för 2020 är att det är tillåtet att testa däck under det andra träningspasset om det är nödvändigt att ta in en ny däckspecifikation.

Under 2021 måste teamen köra med samma chassi, växellåda och mekaniska komponenter som i år. Minimivikten kommer dock att öka med 3 kilo till 749 kg för 2021.



[Nytt världsrekord i depåstopp i Formel 1 – Red Bull Racing skiftar hjul på 1,91 sekunder](#)



[Koenigsegg One:1 körd på Spa av F1-föraren Adrian Sutil](#)



[Film: Hur lika är de bästa bilarna i Formel 1 och LMP1-klassen i WEC?](#)



[Formel 1 körs virtuellt under coronakrisen](#)



**19. Tore Etsén (Robert Gustavsson) håller tal till nationen på nationaldagen**



**FILM:** <https://youtu.be/y59D2qy2hpc>



**SLUT**