



Rolls-Royce Phantom I Playboy Roadster 1927

- 1. Svenska bilägare kan få rätt mot fuskande biltilverkare**
- 2. T&E:s rapport om gasfordon skjuter mygg och undviker kameler**
- 3. Bentley återkallar en tredjedel av alla Bentayga**
- 4. Tesla sämst i kvalitetsmätning**
- 5. Teslas huvudvärk: Strulande pekskärm och läckande batterier**
- 6. Kia håller liv i manuella lådan – lanserar ny teknik till mildhybrider**
- 7. Här är nya Kia Carnival**
- 8. Prov: Kia XCeed bäst i familjen?**
- 9. TEST: Fords jättelika laddhybrid du kan köra för 2 500 kr/mån**
- 10. Lynk & Co 06 officiell**
- 11. Utsläpp från nya bilar ökar - för tredje året i rad**
- 12. Nya Ford F-150 officiell**
- 13. Alfa Romeo Giulia Veloce 2,2 Q4 2018 med nostalgikick**
- 14. Alfa Romeo fyller 110 år**
- 15. Volvo Amazon**

1. Svenska bilägare kan få rätt mot fuskande biltillverkare

Publicerad 2020-06-25 kl 7:03 text Erik Söderholm

Nu ska konsumenterna kunna kräva skadestånd av företag som fusket, enligt nya regler.



I flera länder har Volkswagenägare rätt till ersättning för att ha köpt en diesebil som omfattas av utsläppsfusket, bland annat i USA.

Tidigare i år kom även en [viktig dom i Tyskland](#) som blir prejudicerande och därmed kommer ligga till grund för en mängd liknande rättsfall framöver. Den gjorde klart att VW-ägare har rätt till ett visst skadestånd.

Men i Sverige har det inte blivit tal om någon ersättning. Bilarna är i rättslig mening inte felaktiga och köparna har därmed inte lidit någon skada med anledning av dieselfusket, enligt flera instanser.

Enats om nya regler

Snart kommer dock en nyhet som kan ge även svenska bilägare rätt mot stora företag som fuskat och vilselett kunderna. Europaparlamentet och EU-ländernas regeringar har nämligen enats om nya gemensamma regler, skriver [Dagens Nyheter](#).

– Med detta banbrytande instrument kommer EU:s konsumenter inte lämnas ensamma, vilket var fallet med Volkswagens utsläppsfusk, säger Heidi Hautala, förhandlare för de gröna partierna, till tidningen.

De nya reglerna innebär att företag som fuskat kan stämmas. I fall som gäller flera länder är det dock bara konsumentorganisationer och myndigheter som får föra talan.

EU har försökt skapa en balans mellan konsumentskydd och juridisk säkerhet för företag, och vill undvika att Europa blir som USA där en särskild skadeståndsindustri uppstått. Vissa fall som är uppenbart ogrundade ska kunna avfärdas och den som förlorar rättegången får stå för kostnaderna.

Möjlighet till upprättelse

M Sverige har drivit den här frågan under lång tid, enligt bilistorganisationens chef för kommunikation och samhälle, Heléne Lilja. M Sverige har [frågat infrastrukturminister Tomas Eneroth \(S\) på Twitter](#) om den nya EU-lagen öppnar för grupptalan även för svenska konsumenter efter ett bilköp.

– Hittills har problemet varit att grupptalan varit svår att väcka i sådana här fall. Självklart ser vi nu en möjlighet för bilägare att få upprättelse när en bil inte uppfyller utlovad kvalitet som i VW-fallet. Vi kommer att följa detta noga och är beredda att agera, säger hon till Vi Bilägare.

Relaterade artiklar



[**Volkswagen förlorar ännu ett rättsfall om dieseldgate**](#)
[**Kan tvingas betala miljardbelopp i ersättning. 11**](#)



[**Dieseldgate: Nu ställs tidigare Audichefen Rupert Stadler inför rätta**](#)
[**Anklagas för att ha känt till utsläppsfusket. 11**](#)



[**Volkswagens bud: Dieseldbilsägare får upp till 66 000 i ersättning**](#)
[**Förhandlingarna bröt ihop – då försöker Volkswagen lösa kompensationsfrågan vid sidan av rättegången.**](#)



2. Branschen: T&E:s rapport om gasfordon skjuter mygg och undviker kameler

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-06-25, 16:00

Gasbranschorganisationen NGVA Europe slår nu tillbaka mot Transport & Environment-rapporten som kritiserade gasfordon. Partikelutsläppen är inte värre än från diesel eller bensin och beror på andra saker än bränslet. Även svenska Eon, som är med i NGVA, stämmer in i kritiken.



Recharge har tidigare skrivit om rapporten tankesmedjan European Federation for Transport and Environment (T&E), som bland annat Naturskyddsföreningen är medlem i, [nyligen publicerade](#). I den kritiserade man gasfordon för att de skapar hälsofarliga utsläpp.

Nu har [en respons publicerats](#) av Natural & Bio Gas Vehicle Association (NGVA), en branschorganisation i Bryssel som bland annat Eon Sverige AB, Volvo AB och Scania CV AB är medlemmar i.

NGVA är hård i sin kritik mot T&E som de anser "konstant attackerar" naturgas som transportlösning, trots att det idag bara står för mindre än 1 procent av fordonsflottan i Europa.

Branschorganisationen anser att framtidens transporter inte kommer gå att lösa med enbart avgasfria alternativ som el eller vätgas. Gasfordon, som redan är en "mogen, pålitlig och väldigt kostnadseffektiv" teknologi behövs också.

Partikelutsläpp även från andra källor

NGVA pekar på att partikelutsläppen kommer från andra källor än själva bränsleförbränningen. Bland annat skapar fordons bromsar och däck stora utsläpp när de slits.

Man hänvisar också till de initiativ som startats av Europakommissionen för att skapa nya mätmetoder för nanopartiklar som är mindre än 23 nanometer. Att det inte görs idag var T&E kritiska till i sin rapport.



Exempel på sådana projekt är DownToTen och Gason som tillsammans tittat på att mäta partiklar ner till en storlek på 10 nanometer eller mindre.

Gason-projektets första testresultat med DownToTens nya testinstrument visade att även om man mäter partiklar ner till en storlek på 4 nanometer blir partikelutsläppen lägre än EU:s nuvarande gränsvärden utan ett partikelfilter.

När man även mätte ner till 4 nanometer ökade utsläppen från 23–25 miljarder till 37–44 miljarder partiklar per kilometer. Idag ligger EU:s gränsvärde för bensin- och dieselmotorer på 600 miljarder partiklar per kilometer.

Orsaken till utsläppen av ultrafina partiklar från naturgasmotorer misstänks vara konsumtionen av motorolja. NGVA noterar att även den studie T&E-rapporten hänvisar till för UFP-utsläpp tar upp oljan som en potentiell källa till utsläppen. Samtidigt redovisar studien inte några siffror för oljeförbrukning från sitt test.

NGVA hänvisar till en annan studie från 2017 som gjordes av amerikanska SAE. Enligt den finns det ett starkt samband mellan partikelutsläppen från en naturgasmotor och både viskositeten, eller tjockheten, och åldern på motoroljan.

Branschorganisationen understryker också att utsläppen av växthusgaser är betydligt lägre från förbränningen av naturgas, något T&E-rapporten inte säger emot. I [en studie från EMPA i Schweiz](#) som NGVA hänvisar till var utsläppen av ämnen som bildar hälsofarlig [marknära ozon](#) fem gånger så höga från en bensinmotor än en naturgasmotor.

Klimatneutral biogas

Som Recharge noterade i artikeln om T&E-rapporten är fordonsgasen i Sverige till mycket stor del förnyelsebar biometan. Både T&E:s rapport och NGVA:s respons till den utgår från ett Europeiskt perspektiv. T&E uppskattar att det som mest går att täcka 9,5 procent av EU:s totala transportenergiebehov med biometan. NGVA adresserar inte detta direkt men understryker biometanens miljöfördelar.

"Biometan är produceras huvudsakligen genom hållbara anaerobiska processer som konverterar avfall och dedikerade biomassor till ett rent bränsle. Det bränslet ger en växthusgas (GHG)-besparing på mellan 80 och 90 procent jämfört med konventionella bränslen och kan, i vissa fall (som flytande gödsel), leda till negativa utsläpp", skriver NGVA i sin respons.



Branschorganisationen noterar också att redan existerande infrastruktur som naturgasledningar kan användas för distributionen, vilket håller kostnaderna och utsläppen nere.

Eon: "Bra att ställa successivt högre avgaskrav"

Recharge har varit i kontakt med Dr Björn Fredriksson Möller, Senior Specialist på E.ON Energilösningar AB. Eon tycker att det är bra att öka kraven på lägre utsläpp eftersom det gynnar rena och smarta drivmedel och motorer, som biogas.

"Det är bra att ställa successivt högre avgaskrav på fordon. Ett exempel är att reglera och sätta gränser för hur mycket som får släppas ut av hälsoskadliga emissioner, tex kväveoxider, partiklar och kolväten. När det gäller partiklar har gasfordon via sin rena förbränning och rena drivmedel klarat gränserna för partiklar utan att partikelfilter behövt installeras – till skillnad från till exempel dieselfordon. Hårdare emissionskrav kommer att gynna renare drivmedel och motorer och driver utvecklingen framåt. Det gillar vi", skriver Dr Björn Fredriksson Möller i ett mejlsvar till Recharge.

Eon tycker också att det är viktigt att man gör skillnad på olika fordonbränslets klimatpåverkan fram till pumpen när man mäter utsläpp.

"Klimatnytta är inte en reglerad emission på samma sätt men inte desto mindre viktig. 2019 var andelen förnybar och hållbar gas i fordonsgas i Sverige över 90% vilket är ger en drygt 4 ggr högre klimatreduktion än i diesel och ca 20 ggr högre än för bensin i Sverige. I Europa är andelen förnybar gas uppe i 17%, vilket är långt högre än andelen förnybart i bensin och diesel i Europa. Men klimatnyttan måste resultera i morötter för tillverkarna av fordon. Idag spelar det ingen roll hur mycket förnybart som blandas in i drivmedlen. Fordonens utsläpp mäts ändå som om de drivs av 100% fossila drivmedel. Det driver inte utvecklingen mot mer förnybart/hållbart", skriver Dr Björn Fredriksson Möller.

Till sist upprepar man kritiken mot T&E-rapporten för att de inte adresserar andra källor till partikeutsläpp än de från avgasröret och hänvisar till en studie som fann att dessa stod för 85–90 procent.

"Man får intrycket att T&E är ute efter att skjuta mygg (CNG-fordon) och undvika kameleterna (bensin/diesel och partikelemissioner från däck och bromsar)", skriver Dr Björn Fredriksson Möller.

Gasbranschen i Sverige har enligt Dr Björn Fredriksson Möller satt upp som mål att den komprimerade fordonsgasen ska vara helt fossilfri 2023. Flera bolag har dock redan nått 100 procent biogas och Eon är "i princip där också". Ett återstående hinder är att det ibland krävs fortfarande att man "spetsar" gasen med lite propanför att få mata in biogas på nätet. Detta för att höja värmeverdnet.

"Men det är på väg bort under året i de(n) sista anläggningen", skriver Dr Björn Fredriksson Möller.

[**T&E: Gasbilar är hälsofarliga!**](#)

[**Volkswagen-koncernen bromsar gas – gasar el**](#)

[**Skoda breddar gasutbudet – här är Skoda Scala G-Tec**](#)

3. Bentley återkallar en tredjedel av alla Bentayga

Publicerad 2020-06-25 kl 10:56 text Maria Dahlin

Läckande bränsleledning utgör brandrisk.



Sedan lyxsuven Bentayga introducerades 2016 har den sålts i 20.000 exemplar. Över 6.375 av dessa, byggda mellan januari 2018 och mars 2020, kallas in till verkstaden.

– På V8-bensinmotorerna har Bentley upptäckt att en snabbkoppling på en bränsleledning som finns i motorrummet, kan utsättas för högre temperaturer än designen tillåter. Detta kan mjukgöra materialet och eventuellt resultera i bränsleläckage, säger Bentleys europeiske kommunikationschef Oskar Ydenius.

Inga incidenter eller skador har rapporterats till följd av felet.

Som en försiktighetsåtgärd kommer Bentley att byta ut snabbkopplingen och vid behov även uppgradera mjukvaran för kylfläkten, vilket tar ungefär en timme.

Bentley förbereder sig för att presentera nya generationen av Bentayga. Den har premiär den 30 juni och ska manifestera biltillverkarens strävan att bli världsledande inom hållbar lyxmobilitet.



[Laddad lyx i Bentley Bentayga](#)

4. Tesla sämst i kvalitetsmätning – 2,5 fel per bil i snitt

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-06-25, 10:43, uppdaterad 2020-06-25, 12:22

För första gången är Tesla med i J.D. Power:s årliga kvalitetsmätning. Tesla hamnar klart sist med 250 fel per 100 bilar. I botten hittar vi också Volvo. KIA ligger i topp.



För 34:e gången har J.D. Power genomfört sin årliga kvalitetsmätning i USA där antalet upptäckta fel under en bils första 90 dagar mäts.

De japanska biltillverkarna har tappat ranking i J.D. Power:s kvalitetsmätning samtidigt som de sydkoreanska märkena KIA och Hyundai är bättre än snittet.

Generellt är det infotainmentsystemen genererar flest felanmälningar.



Volvo ligger bland de sämsta märkena med 210 fel. Andra märken i botten är Tesla (250), Land Rover (228), Audi (225), Mercedes-Benz (202) and Jaguar (190). J. D. Powers konstaterar att alla premiummärken utom Genesis (142), Lexus (159) och Cadillac (162) ligger under snittet.



De vanligaste felena hos Tesla är defekter på lacken, dålig passning av karossen, svårt att öppna dörrar och bagagelucka, för mycket vindljud samt olika oljud.

– Det är värt att notera att Tesla inte har problem med sin elektriska drivlina eller andra funktioner som är kopplade till eldriften, säger Dave Sargent, vice vd för J.D. Power.

Tesla är formellt sett inte med i undersökningen då de inte bidragit med data från 15 delstater, men J.D. Power anser att data från övriga 35 delstater ger ett tillräckligt statistiskt underlag för ge en ranking.



Efter kvalitetsproblemen: Taxiförarna har tröttnat – nu stäms Tesla



Klagar på dålig kvalitet: "Tesla är i ett servicehelvete"



Anställda slår larm: 9 av 10 Teslabilar har kvalitetsproblem som måste rättas till

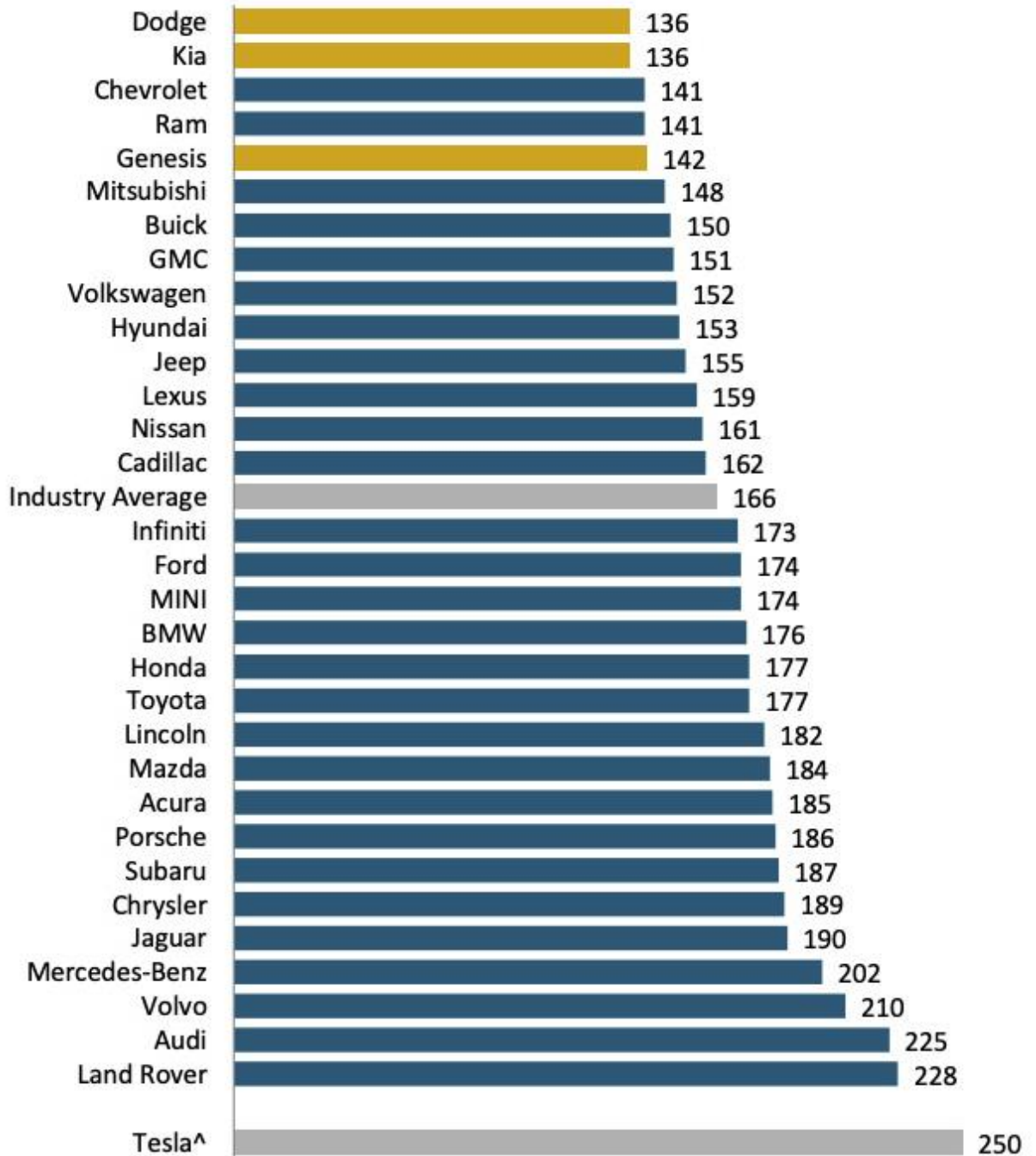


Volvo får uselt betyg i ny kvalitetsundersökning – XC90 är tredje minst pålitlig av alla bilar

J.D. Power 2020 U.S. Initial Quality StudySM

Brand Ranking

Problems per 100 Vehicles (PP100)



Magnus Fröderberg

5. Teslas huvudvärk: Strulande pekskärm och läckande batterier

Publicerad 2020-06-25 kl 13:18 text Erik Söderholm

Nu granskas Tesla för två problem som drabbat vissa ägare.



I den senaste undersökningen från amerikanska JD Power, där bilägarna rapporterar hur många problem de drabbats av i sin nya bil under de första tre månaderna, blev det bottenapp för Tesla.

Elbilstillverkaren kom sist av alla märken i undersökningen med 250 rapporterade fel per 100 bilar. Det har bland annat handlat om strulande infotainmentsystem, dålig karosspassning och lackproblem.

Pejskärmen fryser

Nu har även amerikanska NHTSA inlett en särskild granskning av infotainmentsystemen i äldre Tesla Model S. En minneskrets från underleverantören Nvidia i systemets processor kan ställa till problem i bilar av modellår 2012–2015.

Problemen består oftast i att infotainmentsystemet inte fungerar som det ska eller stängs av helt. Backkameran kan också sluta fungera. Totalt ska 63 000 bilar omfattas av granskningen och anledningen att NHTSA kliver in är att många av systemen som kan sluta fungera är säkerhetsrelaterade. Problemen påverkar dock inte drivlinan.

Kan läcka kylvätska

Tidigare i veckan kom också rapporter om att de allra första exemplaren av Tesla Model S från 2012 levererades med ett dåligt designat batteripaket som kan läcka kylvätska vilket i värsta fall kan leda till brand.

Enligt uppgifter till [Business Insider](#) pressades ingenjörerna att få ut bilen så snabbt som möjligt vilket ledde till att de tvingades ta genvägar i utvecklingen. Ledningen ska ha fått reda på problemen men valt att sälja bilarna ändå, enligt sajten.

Tesla har inte kommenterat de specifika fallen, men hävdar att bilarna är världens säkraste med mycket bra brandstatistik, särskilt jämfört med bensinbilar.

6. Kia håller liv i manuella lådan – lanserar ny teknik till mildhybrider

Publicerad 2020-06-25 kl 6:44

text Erik Söderholm

Trots att fler och fler bilköpare går över till automatlåda har Kia tagit fram en manuell låda till de nya mildhybridmodellerna. Vi har fått en pratstund med utvecklingschefen.



Nästan alla biltillverkare erbjuder nu någon form av hybridmodell, åtminstone en så kallad mildhybrid som inte kan köras helt på el men där elmotorn och batteriet ändå sänker förbrukningen en del jämfört med en bil utan hybridteknik.

Hittills har de flesta hybridbilar haft automatlåda, vilket flera tillverkare också lägger fram som en fördel jämfört med "vanliga" förbränningsbilar.

Men trots att automatlådorna nu helt håller på att ta över bilmaknaden har Kia bestämt sig för att utveckla en särskild manuell växellåda till märkets 48-voltsmildhybrider. Och trots att bränslebesparingen inte blir mer än tre procent i verklig körning hävdar Kia att det är väl investerade utvecklingspengar.

– Först och främst kommer det fortfarande finnas efterfrågan på manuella växellådor under de kommande åren. Det är en del i vår försäljningsmix, att erbjuda alla typer av drivlinor, både för att vi ska uppfylla utsläppskraven men också av komfortskäl, säger Michael Winkler, utvecklingschef för drivlinor på Kia, i en intervju med Vi Bilägare, och fortsätter:

– **Vi är väl medvetna** om att tekniken är på nedgång i ett längre perspektiv men vi måste utveckla produkter för våra kunder i dag.



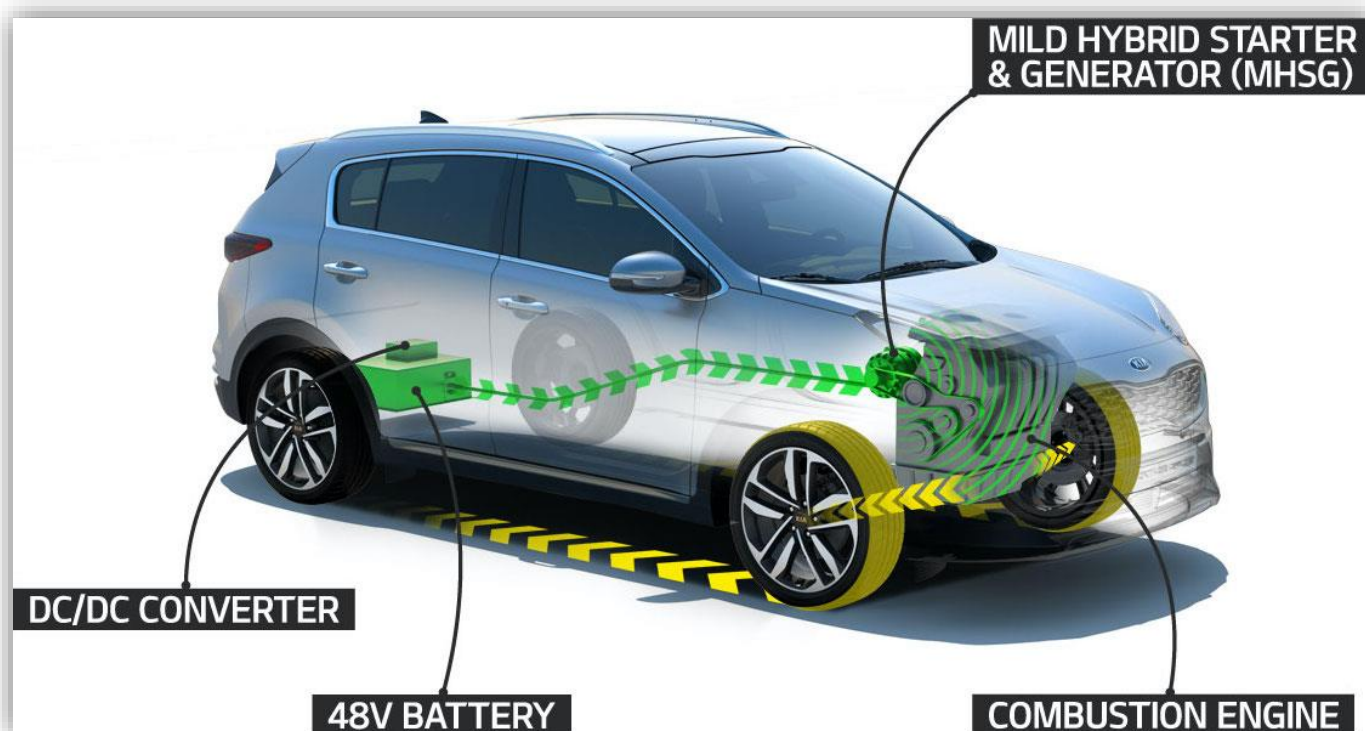
Michael Winkler är chef för utveckling av drivlinor på Kia.

Avlastar förbränningsmotorn

Mildhybridtekniken innebär att bilen kan ta tillvara energin som uppstår vid inbromsning och spara den i ett batteri. Energin kan sedan användas för att förbränningsmotorn inte ska behöva jobba lika hårt.

Läs också: [Kias storsatsning: Ny elbil med Porscheprestanda](#)

Den manuella växellådan kan kopplas bort helt från drivlinan för att bilen ska kunna "segla". Bilen har kopplingspedal precis som vanligt och det handlar därför inte om någon robotiserad eller automatiserad manuell växellåda, men kopplingen sköts dock på elektroniskt vis ("clutch-by-wire") och inte mekaniskt. Bilen har också stopp/start-system som vanligt.



Kia har lanserat flera mildhybrider och snart kommer några av dem även med manuell växellåda.

– **Vi tittar alltid** på nya sätt för att förbättra effektiviteten och prestandan i våra drivlinor och IMT är en sådan innovation. En automatlåda eller dubbelkopplingslåda passar många förare men särskilt europeiska förare älskar fortfarande att växla själva, säger Michael Winkler.

Kias nya IMT-låda debuterar i mildhybridversionen av Ceed och kommer senare även till fler modeller.

Två korta snabba med Michael Winkler

Kias chef för utveckling av drivlinor svarar på Vi Bilägares frågor.

Mildhybridmodellerna har ju litiumjonbatterier. Har ni tittat på att införa superkondensatorer som laddas upp snabbare än batterier?

– Vi tittar på alla typer av energilagringssystem men vi måste också titta på kostnaderna. Konventionella batterier är en bra kmopromiss. När det gäller att börja massproducera ny teknologi måste det vara rimligt. Just nu är vi nöjda med litiumjonbatterier.

Läs också: [Kiachefen: Diesebilarna är fortfarande viktiga](#)

Vad siktar ni på för verkningsgrad i förbränningsmotorerna?

– Vi använder Atkinsoncykeln i våra hybridmotorer vilket ger högre kompressionsförhållande och bättre effektivitet. Elmotorn kan kompensera motorns lägre vridmoment vid låga varvtal. Verkningsgraden ligger i dag på 41–42 procent.

– Vi funderar hela tiden på hur vi kan förbättra verkningsgraden men jag kan inte ge något exakt värde som vi siktar mot.

Relaterade artiklar



[Kiachefen: Diesebilarna är fortfarande viktiga](#)

[Vill inte ge något konkret svar på när dieselmotorerna ska fasas ut.](#)

[Kia: Sedanmodeller blir valet för "tänkande bilister"](#)

[Glad nyhet till alla suv-skeptiker: Sedanmodellerna ska räddas.](#)

[Kias storsatsning: Ny elbil med Porscheprestanda](#)

[Efter "folkhybriderna" – snart kommer en toppmodell som laddas med 800-voltsteknik och sprintar till 100 km/tim på under tre sekunder.](#)

7. Här är nya Kia Carnival

Peter Klemensberger

1 juli 2020

Fjärde generationen Kia Carnival visas nu upp i sin helhet. En mpv som kallas guv för att var mer av en suv.



För en tid sedan visade vi en så kallad [teaserbild på nya Kia Carnival](#), nu släpper Kia bilder på bilen i sin helhet.

Modellen debuterade 1998 och det vi ser är generation nummer fyra sedan dess. Nya Carnival lanseras i Sydkorea under det fjärde kvartalet i år men lär knappast nå den svenska marknaden suget efter en mpv är här begränsat.

Några tekniska data presenteras ännu inte, mer pratas det om design och nog tänjer nya Carnival lite på gränserna men inte i den omfattning att den skapar ett nytt segment. Kia själva benämner den som en guv (Grand Utility Vehicle) då den lånar former från suv-segmentet, bland annat av den egna modellen [Sorento](#) som tidigare i år [kom i ny tappning](#).

LÄS MER: [Kia uppdaterar lilla Picanto](#)

Kia själva lyfter fram "fenan" på C-stolparna och grillen designmässigt men även bilens praktiska sidor som långt axelavstånd och korta överhäng.

Nya Carnival ska nå fler marknader efter den inhemska men antagligen inte den europeiska.

Peter Klemensberger



8. Prov: Kia XCeed – bäst i familjen?

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-06-26, 05:47

Den senaste nedkomsten i Ceedfamiljen heter XCeed och har trendiga stövlskaft och högre markfrigång än sina syskon. Som en mellanchefer med funktionsbyxor. Funkar receptet? Vi provkör.



VAD ÄR NYTT? Kia XCeed är ny i den bemärkelsen att det är en ny modell med en ny design. Som namnet ordvitsigt antyder är det i grund och botten en Kia Ceed vi har att göra med – plus några avgörande förändringar. För det första är varje karosdel förutom framdörrarna helt nya och designen är betydligt mer utmanande och vassare än hos syskonen. Den ser helt enkelt rätt så frän ut.

Vidare ska de plastbeklädda skärmkanterna andas skogsmulle, och det backas faktiskt upp av att markfrigången är 42 millimeter högre än hos övriga modeller i Ceedfamiljen. Ingen fyrhjulsdraft dock.

Invändigt är XCeed identisk med vanliga Ceed så när som på den rätt smäckra kombinationen av svart klädsel med gula sömmar och gula detaljer. Samma guldgula nyans som bilen är lackerad i. Snyggt är det.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Körställningen är oklanderlig och upphöjd på det sätt som uppskattas hos många förare. Det digitala instrumentklustret (tillval, ingår i utrustningspaketet Advance Plus) är snyggt, tydligt och känns modernt.



*Funktionell förarmiljö med tydliga reglage och hög kvalitetskänsla.
Pluspoäng för den svartgula färgkombinationen.*

Sämre är det med ljudkomforten. Xceed är väldigt bullrig och mycket vägljud läcker in i kupén speciellt på lands- och motorväg. Detta är synd eftersom bilen i övrigt är avslappnad och bekväm vid den typen av körning. Testbilen är utrustad med Kias sjuväxlade dubbelkopplingslåda som tyvärr är rätt ryckig i gången, speciellt i låga hastigheter som vid kö- och stadskörning.

NÖRDFAKTA. Xceed är en ordlek och utläses som det engelska ordet "exceed" som betyder överstiga/överträffa.

BORDE JAG KÖPA EN? Det finns otroligt mycket mer attraktionskraft i Xceed än i vanliga Ceed, men samtidigt är kombin Ceed SW betydligt mer praktisk, och dessutom billigare. Den är ett bättre köp.

KIA XCEED 1,4 T-GDI

TEKNISKA DATA

MOTOR: R4, turbo, bensen, 1 353 cm³, 140 hk vid 6 000 r/min, 242 Nm vid 1 500 r/min. 7-växlad dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 395/1 826/1 483 mm. Axelavstånd 2 650 mm. Tjänstevikt 1 345 kg. Bagage 426–1 378 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 9,5 sek. Toppfart 200 km/h. Förbrukning 6,8 l/100 km. CO₂ 156 g/km.

PRIS: 278 400:–. Aktuell nu.

SUMMERING

BÄST: Välutrustad med många säkerhetssystem, snygg, smidig.

SÄMST: Dålig ljudkomfort, ryckig växellåda.





9. TEST: Fords jättelika laddhybrid du kan köra för 2 500 kr/mån

Maths Nilsson Schibsted

2020-06-25

Nya Ford Explorer Plug-In-Hybrid är Sveriges maffigaste laddhybrid. Explorer har 457 hästkrafter, väger 2,6 ton och klarar trots vikten 0-100 km/h på sex sekunder. BytBil har provkört miljöbilen som bara kostar 2 500 kr i månaden som tjänstebil.



Ford är på offensiven och släpper ytterligare en laddhybrid. Nu kommer stor-SUV:en Ford Explorer tillbaka som laddbar hybrid. Och snart är det dags för helt elektriska Mustang Mach-E.

Ford Explorer är en rejäl sjusitsig bil som får en en så stor bil som Volvo XC90 att verka liten. Bilen mäter hela 5,05 meter och det gäller att planera var du ska parkera, den ryms inte överallt. Ford Explorer Plug-In Hybrid är en hel decimeter längre än den svenska stor-SUV:en Volvo XC90. Även på bredden så har Forden med sina dryga två meter åtta centimeter upp på den lilla XC90.

På plats bakom ratten så märker vi att materialen i interiören känns lite mindre påkostade än i europeiska bilar. Instrumentbrädan och infotainmentsystemet känns dock moderna efter faceliften ifjol. Explorer byggs i Chicago och är en riktig storsäljare i USA och används bland annat som polisbil.

Trots vikten är Explorer pigg och snabb i nästan alla lägen. 457 hk och 825 Nm i vridmoment är en hiskelig massa kraft och trots 2,6 ton accelererar Explorer snabbt i alla lägen. Läger du i sportläget får du vara försiktig för bilen drar i väg pilsnabbt när du nuddar gasen.



Bilen glider fram värdigt och fint på motorvägen, och är en av de tystaste bilarna som går att köpa på svenska marknaden. Både styrning och fjädring känns påtagligt amerikanska när vi kör bilen. Mjukt, lite gungigt och en inte alltför direkt känsla. Alla gillar inte känslan, men den inbjuder onekligen till en ganska vilsam körstil på längre resor på fina vägar.

När det blir kurvigt, smalt och körningen mer inspirerad visar Ford Explorer upp sin begränsning. De extra kilona från hybridbatteriet handikappar bilen och det blir gungigt och svajigt i böjarna. Trots rejäla fartresurser är det bäst att köra lugnt med Explorer Phev när det börjar svänga.

Enligt Ford ska räckvidden på endast el i Explorer vara 42 km. Riktigt så långt kommer inte vi, drygt 30 km får nog anses vara en mer realistisk siffra för svenska förhållanden.

Sätena är typiskt amerikanska och har en mjukare känsla än hos de flesta europeiska bilar. Vissa uppskattar dem, andra föredrar europeiska bilar. Baksätet på Explorer är ställbart i längsled och det kan behövas om de två som sitter i tredje sätesraden ska få något benutrymme att tala om. För trots bilens storlek är det lite ont om plats där.

Bagageutrymmet är gigantiskt när den tredje raden är nedfälld. Ja, det är så stort att vi efterlyser något att luta matkassarna mot. Och bagaget har två hål på kanterna som gör det en aning svårast.

Ford Explorer Phev kommer på vissa sätt till korta mot de europeiska sjuitsiga laddhybriderna Volvo XC90, BMW X5 och Audi Q7. Det handlar främst om kvalitetskänslan och körkänslan vid aktiv körning. När det gäller kraften ligger dock Explorer i framkant med en stark V6:a som ihop med elmotorn ger 457 hk och hela 825 Nm vridmoment. Den är också den tystaste bilen i klassen. Fordens största fördel är ett klart lägre förmånsvärde. Den kostar endast 2500 kr i månaden i skatt, att jämföra med Volvon som går på nästan 4500 kr. På ett år sparar Ford-föraren 24000 kr i skatt. Dessutom får du dra hela 2500 kg släp med Forden.

På många sätt är Ford Explorer bra, den har kraft och överdådig storlek i nästan alla lägen, men lite mindre raffinemang än sina europeiska konkurrenter. Men det är svårslaget att kunna åka sjuitsig jänkar-suv för 2500 kr per månad i skatt.



Fakta: Ford Explorer Plug in Hybrid

Pris: 820.900 kr.

Motor: Treliters V6:a bensin med dubbelturbo, elmotor.
Total systemeffekt: 457 hästkrafter.

Drivning: 10 stegs automatväxellåda, fyrhjulsdraft.

Räckvidd: 42 km på el enligt WLTP.

Batteri: 13,6 kWh.

Prestanda: 0-100 km/h på 6,0 sekunder. Toppfart: 230 km/h.

Mått: Längd: 5063 mm, bredd: 2107 mm, höjd: 1783 mm.

Vikt: 2 639 kg.

Dragvikt: 2500 kg.

Relaterade artiklar



Rusning efter laddhybrider: Volkswagen kör om Volvo



Nya Golf laddhybrid får rekordlång räckvidd



Test: Få snabbaste Volvon någonsin - för 1800 kr/mån



Amerikanska klassikern tillbaka i Sverige

10. Lynk & Co 06 officiell – ännu en suv

Mattias Rabe 25 juni 2020

Volvos syskonmärke Lynk & Co fortsätter på inslaget spår, nämligen suvar. Nu presenterar märket sin femte modell, tillika fjärde suv. 06 är dock storleken mindre än övriga.



FILM: <https://youtu.be/Ee6nO6s82Pk>

Det är bara [knappt fyra år sedan Lynk & Co-projektet sjösattes](#). Ett helt nytt kinesiskt bilmärke med stora delar svensk teknik [från Volvo och Göteborgs-baserade CEVT](#). Därefter har det rasslat till i pressmeddelande-inkorgen med jämna mellanrum. Först kom modellen [01](#), därefter [02](#) och [03](#) medan 04 hoppades över (siffran 4 betyder otur i Kina). Nyligen presenterades [05](#) och nu är det 06 tur. Och som vi ser på bilderna handlar det om ännu en suv (alla utom 03, som är en sedan, är just suvar).

Till formerna är 06 omisskännligt en Lynk & Co-modell. Fronten följer samma designlinje, om än mer vissa modifikationer, som övriga modeller. Bakljusen är däremot annorlunda än på övriga, men följer ändå samma koncept.

Interiört har Lynk & Co 06 fått en helt egen stil även om en del detaljer är desamma som i 05, bland annat den kraftfulla mittkonsolen som på 06 har fått ett än mer framtonat utförande i och med att infotainmentskärmen har flyttat upp en våning. Förarinstrumenteringen är för övrigt helt digital.

Det största nyhetsmässigt med Lynk & Co 06 är tekniken under skalet. Modellen är nämligen Lynk & Cos första som baseras på den CEVT-utvecklade BMA-plattformen. Med andra ord lillebrorplattformen till CMA som övriga Lynk & Co-modeller använder och som även bland annat [Volvo XC40](#) drar nytta av. BMA-plattformen är ämnad för lite mindre modeller i B-segmentet.



Och mindre, det är just vad Lynk & Co 06 är, även om den med sina 434 centimeter på längden kan anses vara lite väl välvuxen för att ses som en B-segmentare. 06 är ju dryga decimetern större än exempelvis [Volkswagen T-Roc](#) (C-segment) och nästan två och en halv decimeter längre än [Volkswagen T-Cross](#) (B-segment).

434 centimeter är i alla fall mindre än samtliga märkessyskon som är mellan 445 och drygt 469 centimeter långa.

På höjden är den 162,5 centimeter och på bredden 182 centimeter. Axelavståndet är 254 centimeter. Den är med andra ord exakt lika hög som nyligen presenterade koncernsystonet [Geely Icon](#), som även den är byggd på BMA-plattformen, och nästan lika lång och bred (en centimeter bredare och en centimeter kortare). Vad gäller axelavståndet figurerar det två siffror, beroende på källa; 254 samt 264 centimeter. Sistnämnda siffra känns mest naturlig i och med att det är samma axelavstånd som hos Geely Icon.

Två drivlinor ska ta plats i Lynk & Co 06, dock inte samtidigt. Som köpare ska man kunna välja en 1,5-liters trecylindrig maskin på 177 hästkrafter. Den kommer från Volvo och finns i XC40 i T2- och T3-utförande. Där levererar den dock 129 respektive 163 hästkrafter (tidigare 156).

Samma motor finns även i laddhybridversionerna av XC40 (T4 Recharge och T5 Recharge) där den kombineras med en 82 hästkrafter stark elmotor. Denna kombo kommer även att finns till Lynk & Co 06, men med en lägre totaleffekt på 190 hästkrafter ([XC40 T4 Recharge](#) har 211 hästkrafter och [XC40 T5 Recharge](#) har 262 hästkrafter). Räckvidden på el uppges ligga bortom 5,5 mil.

Lynk & Co är främst för den kinesiska marknaden och det är högst oklart om den kommer att ha vägarna förbi Europa. [Det var inte länge sedan som det hette att endast Lynk & Co 01 är aktuell för vår kontinent.](#)

[GALLERI](#)

[Lynk & Co 06](#)

[29 bilder](#)



11. Utsläpp från nya bilar ökar - för tredje året i rad

Redaktören bytbil 2020-07-06

Suvar beskrivs ha en negativ effekt



Koldioxidutsläppen för nya bilar ökar inom EU-länderna för tredje året i rad. Suvarna är en av bovarna.

Den tråkiga läsnigen presenteras nu av den Europeiska miljöbyrån EEA. Under 2019 landade utsläppet för nya bilar inom EU:s medlemsstater (plus Storbritannien, Norge och Island) på 122,4 gram koldioxid per kilometer. Det var en ökning på 1,6 g/km jämfört med året dessförinnan.

Förvisso är koldioxidutsläppen under EU-målet för 2019 på max 130 g/km – men det är långt under den nya maxgränsen på 95 gram per kilometer som började gälla nu under 2020. Om dessa bestämmelser inte hålls kan det leda till dryga böter för biltillverkarna.

Bytbil har [tidigare skrivit om att utsläppen ökar](#) och att kanske inte alla tillverkare är särskilt förtjusta i tanken om att betala böter ifall målen inte hålls.

– Att betala böter är inte en del av våra planer. Vi vill investera i produktutveckling, inte i böter till Bryssel, har Volvos vd Håkan Samuelsson tidigare kommenterat.

Enligt Europeiska miljöbyrån EEA finns det åtminstone två förklaringar till den dystra läsnigen: Färre nya dieslbilar och fler nya suvar.

Efter att Dieselgate-skandalen skedde år 2017 har dieslbilar stadigt tappat i popularitet till förmån för bensinbilar. Och eftersom de i regel har lägre koldioxidutsläpp än just sina motsvarande bensinbilar blir resultatet ett högre koldioxidutsläpp.

Samtidigt som denna trend sker har suvar blivit allt mer populära. Under 2019 stod de för hela 38 procent av alla nya bilar i Europa. Med sina högre tjänstevikter och luftmotstånd driver de upp förbrukningen och således också utsläppen. I genomsnitt släppte suvar ut 132 gram koldioxid per kilometer.

Relaterade artiklar



Trots Sveriges minskning - Europas bilar ökade CO2-utsläppen

9 mars 2020



Kravet till politikerna: Stoppa bilskattehöjningen

Bil Sweden ryter till mot regeringens nya höjning

1 aug. 2019



Klimatsuccén: CO2-utsläpp från nya bilar sjunker 25%

Miljöminister Isabella Lövin till BytBil: Det är mycket positivt!

6 feb. 2020



Nytt rekord - så mycket ökar laddbara bilar i Sverige

Utsläppen från nya bilar sjunker med 16 procent

2 mars 2020

12. Nya Ford F-150 officiell

Mattias Rabe 26 juni 2020

Pickupernas pickup är nu här i nytt utförande i fjortonde generationen. Nya Ford F-150 må se ut som den gjort under många år, men under 2022 tar den det stora klivet in i framtiden, då blir modellen elektrisk.



Ford F-150 är en amerikansk ikon som få andra kan mäta sig med. Modellen ingår i den så kallade F-serien som utgörs av flertalet stora och ännu större pickuper, och som tack vare enorm framgångsrik försäljning i USA och Kanada kan titulera sig världens mest sålda pickup. Nästan 1,1 miljoner [Ford F-serie](#) såldes världen över under 2019, det är dubbelt så många som världens fjärde mest sålda pickup – [Toyota Hilux](#).

Nu har Ford presenterat nya F-150, fjortonde generationen. Den är på flera punkter väldigt lik föregående generation men både kaross och interiör har gjorts om en hel del. Det mest iögonfallande på F-150 är den enorma grillen. Kunder som köper nya F-150 kommer att ha inte mindre än elva olika grillar att välja mellan, flera av dem aktiva för att sänka bilens luftmotstånd. Aerodynamiken sägs ha spelat stor roll vid formgivningen av övriga delar av nya F-150, bland annat ska bakänden ha fått sin form för att sänka bränsleförbrukningen.



Ford F-150 kommer vanligtvis med många olika motoralternativ under huven, men i nuläget presenterar Ford endast en maskin, en EcoBoost-hybrid där en 3,5-liters V6-motor kombineras med en 47 hästkrafter stark elmotor som är integrerad i den tiostegade automatlådan. Till drivlinan hör ett litiumjonbatteri på 1,5 kWh som lagrar den energi som uppstår vid exempelvis inbromsning.

F-150 kommer fullproppad med det mesta i teknikväg, exempelvis autobroms, fotgängardetektering, 360-graderskamera, helljusassistans, körassistans som tillåter bilen att ta över körningen under kortare stunder, och mycket mer. Men det kanske mest intressanta är att nya F-150 ska komma som ren elbil under 2022. Några specifikationer som elektriska F-150 finns ännu inte.



[GALLERI](#)
[Ford F-150 2021](#)
[41 bilder](#)

LIVSSTILSBILAR**13. Alfa Romeo Giulia Veloce 2,2 Q4 2018 med nostalgikick**Författare Stefan Nilsson Postades **2018-07-25**

Det är inte första gången jag kör Alfa Romeo. Det är inte första gången jag pendlar mellan extrem eufori och uppgivna väsningar av typen: "Jag pallar inte den här bilen länge till". Alfa Giulia belönar den tålmodige med en fantastisk väghållning och en riktigt bra motor.



Alfa Romeo Giulia Veloce 2,2 Q4 är FCA:s (Fiat Chrysler Automobiles) svar på BMW 320d x-Drive, Audi A4 3,0 TDI quattro och Mercedes C250 d 4MATIC. De tyska konkurrenterna är smidiga autobahnlok och tekniska mästerverk. Kort sagt de tres gäng där adelsorden heter sportighet, avancerad teknologi och precision i detaljarbete samt exklusiva materialval.



Alfan hänger inte med vid en jämförelse med Audis Matrix-strålkastare och variabla instrumentering med möjlighet att ha kartan som dominerande i instrumentclustret. Den kan inte mäta sig med BMW:s och Mercedes sofistikerade led-slingor i instrumenteringen. Cntrallåset och den automatiska handbromsen är katastrofalt opålitliga jämfört med de tyska bilarna. Ibland släpper handbromsen när jag ska köra, ibland inte. Det är då jag gnisslar tänder. Eller när jag trycker på låset, det smäcker till lite i dörren men det låser inte.



Med händerna på den perfekta ratten, i lagom motsträvigt skinn, med startknappen precis där vänster tumme sitter och de i särklass bästa växelpaddlarna jag någon gång kört är allt småstrul glömt.

Ingen av konkurrenterna är så exakt i styrningen, har sådan vägkontakt och är så lätt att hitta rätt spår på krokiga asfaltsvägar som Alfa. Chassit är kort sagt suveränt.



Alfa kallar sin fyrhjulsdrevning för Q4, man säger inte mer än så. Jag tror att Alfa fortfarande använder sig av en Torsen-differential för att fördela kraften mellan axlarna. Bilen betar sig som en trygg bakhjulsdriven bil med neutrala styregenskaper, snudd på överstyrda och den blir bara stadigare ju fortare det går. Alfa säger att den lägger 100% kraft på bakhjulen och kan lägga upp till 60% på framhjulen vid behov.





Två saker bidrar till de fina köregenskaperna. Bridgestones Potenza-däck är väldigt förutsägbara. De håller i så länge de orkar och kasar sedan disciplinerat ut i en sladd som bryts så snart bilen fått fäste igen. Bilen går från neutralstyrt till överstyrt, för att slutligen bli något understyrd när inte däcken kan hålla i längre. Dessutom har Alfa försett bilen med en aktiv torque-vectoring. Det där som var den sista godbiten som GM lyckades suga ur Saab-kroppen innan den slaktades. En teknik där den mesta kraften läggs på ytterhjulet vid kurvtagning och därmed hjälper till att styra bilen.



Ska jag försöka mig på att beskriva bilens köregenskaper är den klassiska liknelsen med ett fullblod det bästa jag kan komma på. Den känns osäker och nervös i stadstrafik. Den bara vill sträcka ut både på krokiga asfaltsvägar och på motorvägen. Den suger sig fast i kurvorna och den känns bara tung tyst och stabil i hastigheter på den dubbla svenska motorväghastigheten.



En bil med en egen själ, en bil som måste tämjas

Kort sagt så är det här en bil med egen själ och egen vilja. En bil som måste tämjas och hållas i strama tyglar. Med rätt jockey kör den åttor runt sina tyska konkurrenter, men lita inte på att ni alltid är överens. De tres gäng är snabbare i de allra flesta fall och de har hela motorhuvnen före när det gäller den senaste tekniken.

Saken är bara den att jag imponeras mer av ett så perfekt chassi och en så tyst och civiliserad dieselmotor som i Alfa, än av led-slingor med variabel färg i bildörrarnas paneler och jag trivs allra bäst med två stora analoga instrumentklockor framför ögonen.

Är Alfa ett seriöst alternativ för den svenske yrkesbilisten, läs tjänstebilsåkaren, då?

Ja, definitivt. Riktigt bra säten, med utskjutbart lårstöd, riktigt bra xenon-strålkastare som följer rattutslaget, betydligt bättre än de där små strålkastarna som tänds och lyser åt sidan på många andra bilar och kallas kurvlyjus, och en behaglig lättläst instrumentering både i dagsljus och mörker.





Vägegenskaperna får många så kallade sportbilar att skämmas och detsamma gäller bagageutrymmet. Visst du får in två cabinväskor, men jag hoppas verkligen Alfa gör en kombiversion av Giulian.

Faktaruta:

Alfa Romeo Giluia 2,2 diesel Q4.

Biltyp:	Fyrhjulsdriven sedan.
Motor:	2,2 liters fyrcylindrig diesel.
Effekt:	154/210 kW/hk, vid 3 750 varv/minut.
Max vridmoment:	470 Nm, vid 1 750 varv/minut.
Växellåda:	6-stegad manuell.
Acceleration:	0-100 km/t: 6,8 sekunder
Topp hastighet:	235 km/t.
Tjänstevikt:	1 780 kg.
Max totalvikt:	2 110 kg.
Max släpvagnsvikt:	1 600 kg.
Bränsleförbrukning:	4,7 liter/100 km vid blandad körning enligt EU-cykeln. Uppmätt: 5,7 motorväg och 6,0 blandat.
CO2:	122 g/km.
Pris:	418 000:- (4WD utrustningsnivå Veloce), från 316 000:- (enbart bakhjulsdrivning).

Titta också på: Mercedes C-klass, BMW 3-serien, Kia Stinger.

Kort om Alfa Romeo Giulia 2,2 diesel Q4:

Varför?

För att Alfas tekniker vet hur man bygger bil och kan det här med vägkänsla.

För vem?

För de få som vet att uppskatta en bil med känsliga fingertoppar och rätt känsla för g-krafterna när vägen blir allt krokigare.

Slutsats?

Alfa har hittat tillbaka till körglädjen och vägkänslan men ignorerar high tech. Rått, vilt och härligt!



Alfa Romeo Giulia Veloce 2.2 Q4 2018



14. Alfa Romeo fyller 110 år

Mattias Rabe

24 juni 2020

1910 grundades företaget Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, det vi i dag känner som Alfa Romeo.



FILM: <https://youtu.be/2J-DbHNyLx0>

Det är, i dag den 24 juni 2020, exakt 110 år sedan. Med anledning av detta sänder Alfa Romeo live från museet i Arese, strax utanför Milano.

[Alfa Romeo](#) säger att vi i sändningen kommer att få se unika grejer samt delar av museet som aldrig tidigare har visats för allmänheten. Räkna också med att få se flera av de vackra och omtyckta Alfa Romeo-modeller som världen har fått ta del av under ett drygt sekel. Förmodligen får vi även en glimt av företagets första bilmodell – 24 HP från 1910 som du ser överst till vänster på bilden ovan.

Sändningen, som du ser nedan, kommer även att innehålla första publika framträdandet för märkets nyaste värsting – [Alfa Romeo Giulia GTA](#) som presenterades digitalt för snart fyra månader sedan.

Mattias Rabe

15. Volvo Amazon – bilen hela dagen

Publicerad 20 juni 2011

KÖPGUIDE

Amazon – hela Sveriges klassiker! Stabil, pålitlig och lätt att ha att göra med. En oslipad diamant för några tusenlappar eller en toppfin 123 GT för 150 000 – välj nivå själv!



År 1944 visades Volvo PV444 som gav Volvo kraftigt ökade försäljningssiffror bland personvagnar. 1950-talet kom och med det ett nytt formspråk på bilarna, varför Volvo behövde en ny och modern familjebil.

1956 var Volvo klara med Amazonen, det första resultatet av den då unge designern Jan Wilsgaards arbete. Bilen blev startskottet för det som Volvo än idag är kända för – säkerhet.

Med en rymlig och självbärande kaross och läckra Italien-inspirerade linjer enligt tidens mode blev den en omedelbar succé. Innan sagan var slut hade närmare 700 000 bilar tillverkats.

Men en Amazon – är inte den väldigt tråkig?

Det tycker du bara för att du sett så många, så länge. Ta ett steg tillbaka och titta på den igen! Den är smäcker och snygg, den är inte lik någon annan bil. Dess rättframma köregenskaper och totala känsla av oförstörbarhet gör den rolig att köra. Visst, de första med B16-motor är kanske lite klena men väl på rull är även de tidiga bilarna vilsamma och trevliga på vägen.

Hur många olika versioner fanns det av Volvo Amazon?

En drös! Då leveranserna kom igång under våren 1957 såldes flest tvåfärgade bilar. Alla minns väl de svarta, midnattsblå eller rubinröda med gråvitt tak eller gråbeige med vitt tak? Då PV:n började åldras under tidigt 60-tal lanserades en billigare tvådörrarsversion av Amazonen i oktober 1961.



Februari 1962 kom Amazon Herrgårdsvagn med elegant tvådelad baklucka. Modellen utvecklades och förbättrades vidare genom åren till skillnad mot dagens modellcykler som sällan varar mer än sex-sju år. Sista årsmodellen för herrgårdsvagnen blev 1969 då Volvos nya familjevapen 145 lanserades. Från årsmodell -62 såldes bara enfärgade bilar.

En raritet idag är en av de 750 tillverkade polis-Amazonerna som bland annat fick radialdäck, bromsservo och skivbromsar långt innan de serietillverkade bilarna. Även strålkastarna är special; de togs från SJ:s RC-lok och gav en bättre ljusbild.

Om jag vill ha en cabriolet då?

Ja då får du bygga en själv. Eller försöka få loss en av de få kvarvarande Coune-cabrioleterna som togs fram av den belgiske karossbyggaren Jacques Coune. Endast fyra exemplar byggdes. Men karossen lämpar sig mycket väl som öppen och åtskilliga hemmabyggare har försökt med varierande resultat.

En så långlivad bil måste ha haft många olika motorer?

Helt klart, elva olika effektuttag ur B16, B18 eller B20 förekommer. Vid introduktionen satt en uppborrad version av PV444:ans B4B kallad B16 på 66 friska hästar i bilarna. 1958 kom den vassa (nåja) Sport med dubbla SU-förgasare, annan kamaxel och vansinniga 85 hk.

1962 var det dags för den ultramoderna B18 som lämnade 75 hk i normalutförande och 90 hk i Sport-version. Starkast var B18 Sport mellan 1969-70 som lämnade 118 hk. För den som önskar finns en uppsjö av trimdelar att tillgå – både från Volvo och andra företag,

Vilken ska man köpa då?

Amazonen finns i så många utföranden att det egentligen är din egen smak som avgör. En orörd herrgårdsvagn kanske är helrätt för en köpare, en customiserad -69 med scoop, rosa teddy och transplanterad Rover V8 kanske stämmer bättre för en annan. Vill du vara unik försöker du hitta något av de 2 529 svensksålda exemplaren av årsmodell 57.

Kan man köpa reservdelar utan problem?

Ja, det är busenkelt. Amazonen är en ikon bland reservdelsfirmorna och delar finns i överflöd. Bilen är dessutom så vanlig att delar ofta finns på marknader och träffar av olika slag. Vissa delar kostar dock mycket pengar. Att det oftast är mer ekonomiskt att köpa ett dyrare och finare objekt är en sanning som i hög grad gäller Amazon.



Exempelvis kan en komplett främre stötfångare med horn lätt springa iväg mot 7 000 kr. Har du koll på reservdelspriserna blir det lättare att uppskatta en eventuell renoveringskostnad då du tittar på ditt objekt. Tipset är att gå med i Amazonklubben för att på så vis erhålla rabatter på delar.

Är Amazonerna obegripligt dyra idag?

Nej. Det finns relativt gott om Amazoner och du får vad du betalar för. I Sverige börjar priserna för renoveringsobjekt runt 5 000 –10 000 kronor. I andra änden på skalan finns 123 GT och andra klenoder i nyskick med priser över 100 000.

Kombimodellen är mer sällsynt och betingar ofta ett högre pris. Tidigare var suget från exempelvis Tyskland och Holland stort efter Amazoner men det verkar ha lugnat ner sig i takt med att priserna stigit i Sverige.

Text: Staffan Erlandsson **Foto:** Per Hammarsjö

Härd fakta: Volvo Amazon 123 GT 1967

Nypris: 19 250 kronor.

Motor: Fyrcylindrig rak med stötstänger, två ventiler per cylinder. 2 SU-förgasare. Vattenkylning. Volym 1 788 cm³. Max effekt 115 SAE vid 5 600 r/min. Max vridmoment 152 Nm vid 3 800 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda med elektrisk överväxel. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 260 cm. Längd/bredd/höjd 445/164/153 cm. Tjänstevikt 1 180 kg. Tank 45 liter.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Fram nedre triangellänkar, bak stel axel.

Styrning: Snäcka, ej servo. Vändcirkel 10,1 m.

Hjul: Plåtfälgar. Däck 165 SR 15.

Elsystem: 12 volt, växelström.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak, servo.

Fartresurser: Toppfart 170 km/h. Acceleration 0–100 km/h 12 s.

Förbrukning: ca 1,1-1,2 l/mil blandad körning.

Källor: Automobile Revue, Bilistens årsbok 1967.

Klubbliv

Amazonklubben firade 30 år 2010. Forum, annonser och fyra nummer av klubbtidningen Amazonbladet ingår i medlemsavgiften. Kika in på www.amazonklubben.se för mer information.

Reservdelar och service

Via den ideella organisationen SVIS (svenska Volvo-klubbar i samarbete) säljs mängder av delar till medlemmar i olika Volvo-klubbar. Även andra företag specialiserade på Volvo-delar har det mesta att köpa. Bilens robusta och enkla konstruktion gör det lätt för den normalhändige att själv serva bilen.

Checklista – kolla detta före köpet

Kaross

Rost är mycket vanligt överallt. Vissa delar är lätta att kontrollera, som exempelvis golv och underrede, medan andra inbyggda områden är svåra som A-stolparnas förlängning ner under framskärmen samt torpedväggen. Ta bort pappen från främre fotutrymmets sidor och titta noga. Plåten som bildar övergång mellan torped och golv kan nås genom att lyfta på golvmattan. Från motorutrymmet kan skarven mellan torped och framskärm kontrolleras. Ta gärna en syl och kontrollera att det inte bara är färgen som håller ihop bilen. Undertill är tvärbalken som sitter ganska precis under förarstolens framkant utsatt. Bakre bärarmsinfästningarna är också ett vanligt ställe. Framskärmar och frontplåt är mycket svåra att få tag på i dagsläget. Kontrollera noga att plåten runt strålkastarna är frisk, liksom plåten mot motorhuven. Där skärmarna går upp mot vindrutan sitter en förstyrningsplåt som gärna samlar vatten och smuts vilket innebär rost. Sammanställ sedan den uppskattade kostnaden för plåtdelar och lack innan du bestämmer dig.

Motor

Långköraren Amazon hann med både B16, B18 och B20, motorer som främst är kända för sin stryktålighet. Ett visst knackande är normalt, kolla framförallt att motorn drar kraftfullt från låga varv. Känns det kraftlöst kan cylinderloppen vara slitna. Strombergförgasarna kan glappa i spjällaxeln, vilket är dyrt att åtgärda. Nyrenoverad Stromberg till B20 kostar 2 900 kr.

Växellåda

Växlarna kan hoppa ur, inte bra. Lyssna efter missljud från växellåda och bakaxel. Klunkande ljud kan vara lätt att åtgärda om det är bussningarna i bakaxelstagen, ett komplett bussningskit för bakvagnen kostar 1 200 kr. Det kan också bli dyrt om det beror på slitna drev i växellåda eller differential.

Bromsar

Fram till augusti 1964 satt trumbromsar även fram. Provbromsa och se till att ingen sneddragning förekommer. Att renovera frambromsarna med nya skivor, ok, belägg, broms-slangar samt huvudcylinder kostar ungefär 7 000 kr.

Inredning

En trasig förarstol behöver inte sluta i ekonomisk ruin. Ofta är det bara nya gummiband för några hundringar som behövs för att du åter ska kunna se över ratten. I värsta fall kostar ny klädsel för fram- och baksäte drygt 6 300 kr för årsmodellerna 62-64. Koderna på typskylten i motorrummet hjälper dig ta på rätt på din bils utrustning. Med hjälp av Amazonklubbens matrikel kan koderna dechiffreras.

Läs mer om:**[Här är klassikerbilarna som säljer bäst på Blocket!](#)**

[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!](#)

[Amazon 123 GT med en ägare!](#)

[Hans-Erik Lassis köpte en ny Volvo Amazon 123 GT på exportplåtar 1967 och körde direkt till Tunisien! Efter 47 000 mil lät han renovera sin bil!](#)

[På en kajkant 1958](#)

[På en snötäckt kaj står en ny Volvo Amazon som skall till mer soliga breddgrader](#)

[Amazon säljs snabbast!](#)

[Den veteranbil som säljs snabbast på Blocket är Volvo Amazon, men även Chevrolet Corvette och Saab 96 är heta. Här är Blockets tio i topp-lista över snabbsäljande klassiker!](#)

[Tuffaste Amazonen: 123GT](#)

[Den hårigaste versionen av Volvo Amazon var 123 GT. Med motor från sportvagnen 1800S, varvräknare och extraljus blåste Volvo liv i den elva år gamla Amazonmodellen. Se en film om Amazon 123 GT här.](#)

SLUT