



Rolls-Royce Phantom I Playboy Roadster 1928 w

- 1. I dag öppnar Tesla sin 2000:e Supercharger-laddstation**
- 2. Teslas shorts (!) har sålt slut**
- 3. Daimler köper in sig i battericellstillverkaren Farasis Energy**
- 4. BMW har tappat nästan en fjärdedel av försäljningen**
- 5. Uppdaterade Bentley Bentayga**
- 6. Provkörning av Land Rover Defender 110 D240 First Edition**
- 7. Land Rover Defender får nytt taktält för rätta safarikänslan**
- 8. Gamla Land Rover Defender återuppstår**
- 9. Ford Bronco gör comeback**
- 10. Reparationsobjekt eller "gör-det-själv-bil" – vad gäller?**
- 11. En fin genomgång av Nissan Figaro**
- 12. Opel GT var turbocabben som höll överraskande hög klass**

1. I dag öppnar Tesla sin 2000:e Supercharger-laddstation

Mattias Rabe

7 juli 2020

För åtta år sedan fanns det noll. I dag, 7 juli 2020, öppnar Tesla Supercharger-station nummer 2000.



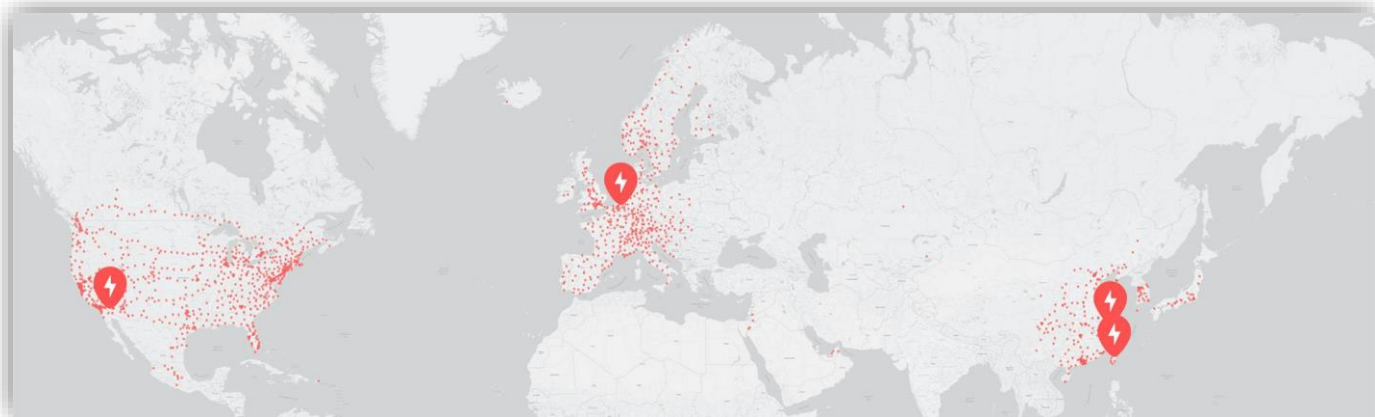
Teslas enorma nätverk med snabbladdare världen över, men koncentrationer på framför allt den nordamerikanska kontinenten, i Europa och i östra Asien, växer sig allt större. I dag meddelar man att man öppnar sin 2000:e Supercharger-laddstation, en station i nederländska Rijswijk utanför Haag. Tolv laddplatser med V3-laddare innehåller nämnda station. Tre andra nya stationer de senaste dagarna har också bidragit till att komma upp till den magiska siffran 2 000 stationer – Changzhou i Kina (6 st V2-laddare), Quartzsite i Arizona (36 st V3-laddare) och National University Taiwan (3 st V3-laddare).

Totalt finns det nu över 18 000 laddplatser på världens alla Supercharger-stationer. De är fördelade över 41 länder.

I Europa finns det numera 527 Superchargers-stationer, [27 fler än när vi skrev om att 500:e stationen invigdes i december förra året](#). De 527 stationerna innehåller 5 037 laddstolpar fördelade över 29 europeiska länder. Dessa har laddat Tesla-bilar med energi för över 200 miljoner mils körning.

Europas största Supercharger-station finns i norska Nebbenes, där finns 44 laddplatser på en och samma plats.





Karta som visar var Teslas Supercharger-laddstationer finns runt om i världen. I Afrika, Sydamerika och större delen av Asien gapar det tomt. Desto fler stationer finns i stora koncentrationer i Nordamerika, Europa och i östra Asien.

I Sverige finns 40 Supercharger-stationer med totalt 428 laddare. Dessa är placerade från Löddeköpinge i söder (Skurup-stationen har ännu inte öppnat trots att den funnits med som "öppnar snart" på Teslas karta i två år) till Puoltikasvaara norr om Gällivare. Under året ska det öppnas stationer i ännu nordligare Karesuvanto och Abisko.

De 428 svenska Supercharger-laddarna har enligt Tesla levererat energi för över 18,9 miljoner mils körning.

Sverige fick sina första Supercharger-laddare 2014, året efter Norge och Tyskland samt ytterligare ett par länder fick sina. Först ut av alla länder var förstås elbilslandet Norge.



De nya V3-laddarna har ungefär dubbelt så hög laddeffekt i jämförelse med de äldre V2-laddarna.

I fjol [introducerade Tesla de nya Supercharger V3-laddarna](#) som klarar laddeffekter på upp till 250 kW (kilowatt). De äldre V2-laddarna, som fortfarande finns på många stationer, ligger på 135 kW även om den verkliga effekten bara når upp till cirka 120 kW.



2. Teslas shorts (!) har sålt slut

Redaktören bytbil 2020-07-07

Firade stor framgång med att dissa vissa investerare



Tesla går som tåget, trots Coronakrisen men Elon Musk nöjer sig inte med det, han ville håna alla investerare som blankat Teslas aktier genom att sälja korta shorts. Nu har shortsens sålt slut.

Tycka vad man vill om Teslas grundare Elon Musk. Humor har han åtminstone.

Förra veckan översteg Teslas värde 224 miljarder dollar och körde därmed förbi Toyota till att bli världens högst värderade biltillverkare.

En "normal" grundare hade nog firat. Men Elon Musk valde att annonsera ut på Twitter att korta Teslashorts var på väg. Detta är en tydlig passning till investerare som blankat Teslas aktier (med andra ord tjänat pengar på företagets aktier utan att äga dem, genom att exempelvis satsa emot dem). På engelska kallas detta för "short sell", alltså shorts.

Sagt och gjort. Efter helgen fanns det röda, korta shorts i satin med guldig text att [köpa på Teslas hemsida](#). Texten på baksidan lyder "S3XY" och priset sattes förstås till 69 dollar, 420 cent. Där prickade han in både en sexställning och en cannabisreferens i prislappen.

Trots priset, närmare 810 svenska kronor i dagens valutakurs, har shortsens nu sålt slut och innan det kraschade hemsidan så populära var dem.

På bilfronten går det heller ingen nöd för Elon Musk och Tesla när det kommer till försäljnings- och leveransambitioner. Än så länge i år har Teslas aktie ökat med 180 procent och målet är att leverera en halv miljon bilar under 2020, trots den pågående pandemin.

** Shortsen har Teslas logotyp på framsidan och ordet "S3XY" på baksidan, en bokstavs-kombination som representerar de personbilsmodeller som Tesla har släppt.*

3. Daimler köper in sig i battericellstillverkaren Farasis Energy

Felix Björklund 2020-07-06 kl 15:19

Ett viktigt steg för att säkra sin egen framtid.



*Marcus Schäfer, chef för Daimler Groups forskning (till vänster),
samt Yu Wang, vd och grundare av Farasis Energy.*

Nu berättar Mercedes att man köpt in sig i battericellstillverkaren Farasis Energy. ”Nu tar vi avgörande steg mot att implementera strategin Electric first”, säger Marcus Schäfer, foudchef.

När det kommer till produktion av laddbara fordon har en sak visat sig viktigare än något annat. Att säkra batteritillgången. Elektrifieringen av fordonspaletten, och hastigheten den går i, har varit utmanande för bilindustrin och gjort att många tillverkare nu sitter i knät på sina underleverantörer.

Problemen har till viss del lösts vart efter, men man kan tänka sig att de krisscenarios som ritats upp inne i lednings- och styrelserum lär ha gett en och annan bilchef skrämselflicka. Ett beslut som flera tillverkare verkar ha landat i är att de måste se till att äga mer av sitt underleverantörsled.

Nu meddelar Mercedes att de tagit ett viktigt steg mot att bli koldioxidneutrala. Detta genom att dels lansera ett strategiskt partnerskap med den kinesiska battericellstillverkaren Farasis Energy, men även att man köpt in sig i företaget.

– Genom att strategiskt expandera vårt affärsförhållande trycker vi på för elektrifiering av vår modellportfölj, säger Marcus Schäfer, ansvarig för Daimlergruppens forskning och utveckling, i ett uttalande.

Läs mer: [Arrival utmanar med ny elbuss – vill bygga 1000 mikrofabriker](#)

Samarbetet och köpet ska då säkra batteritillgången, men även se till att viss produktion placeras i Tyskland. Närmare bestämt i Bitterfeld-Wolfen strax norr om Leipzig.

Och det märks att det här är en viktig affär. Köpet ger en plats i Farasis styrelse, och den kommer Schäfer själv att ta.

Vidare skriver Mercedes att Farasis, som strategisk partner, nu kommer att vara en hörnsten bland Mercedes befintliga battericells-leverantörer.

Att Mercedes nu köper in sig i batteritillverkning är intressant. När man lanserade sin första rena elbil EQC [frågade Ny Teknik Marcus Schäfer, då chef för området produktion och underleverantörer](#), hur man resonerade kring cellproduktion.

Tidigare hade Daimler en egen cellproduktion, men den och det mesta av utvecklingen såldes av. På frågan om varför svarade han att det inte låg i deras intresse att ta den marknaden. Detta då de inte såg att de kunde konkurrera med jättar som hade både bil-, men framförallt konsumentelektronik som marknad. Och även om det stämmer verkar det vara lite annat ljud i skällan nu.



4. BMW har tappat nästan en fjärdedel av försäljningen

Redaktören bytbil 2020-07-07

Elbilarna och Kina blir enda trösten



Coronakrisen har slagit hårt mot BMW-koncernen. Under det första halvåret 2020 har försäljningen minskat med 23 procent jämfört med samma period året innan.

Totalt sålde och levererade BMW-koncernen 962.575 bilar under de första sex månaderna i år. Det är 23 procent lägre än under samma period 2019.

Coronapandemin har såklart slagit hårt mot den tyska biljätten. Inte minst påverkades försäljningen negativt av att BMW tillfälligt stängt ner sina retail-butiker. Men under det andra kvartalet har en återhämtning börjat märkas – åtminstone i Kina. Där var försäljningen till och med högre under andra kvartalet än under föregående år (17,1 procent). Samtidigt rasade försäljningen med hela 39,5 procent i USA under samma period.

För BMW-märket minskade försäljningen under första halvåret med 23,2 procent. Mini föll med 38,2 procent och lyxmärket Rolls-Royce fick ta den hårdaste smällen med 46,8 procent mindre försäljning än under samma period i fjol.

– Vi följer utvecklingen av den globala efterfrågan väldigt noggrant och vi fortsätter att planera för en rad olika scenarion så att vi kan svara snabbt när regioner runt om i världen återhämtar sig från denna pandemi, säger BMW:s försäljningschef Pieter Nota, i ett pressmeddelande.

Om BMW ska ta med sig något positivt från denna annars dystra halvårsrapport är det att elbilsförsäljningen faktiskt ökat jämfört med i fjol. Totalt 61,652 sålda och levererade elbilar innebär en ökning med 3,4 procent jämfört med samma period 2019.



[Så mycket har Volvos försäljning minskat i coronakrisen](#)



[Hoppet för bilindustrin: Nu ökar Volvo i Kina igen](#)



[Så många Ferrari köpte vi under coronakrisen](#)



[Volvo-chefen: "Återhämtningen kan gå snabbare än vi trott"](#)



5. Uppdaterade Bentley Bentayga officiell

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2020-07-05, 13:00

Bentley uppdaterar nu sin storsäljare Bentayga som sedan lanseringen 2015 varit företagets mest sålda modell.



FILM: <https://youtu.be/c183-8Tnoyo>

Med uppdateringen säger Bentley att varje karosspanel gjorts om samtidigt som designen känns igen från Continental GT. Den mest framstående uppdateringen finns i bak där lyktorna och utblåsen fått ny design. Även den bakre stötfångaren har fått ny look och inbegriper nu registreringsskylten som flyttats ned.

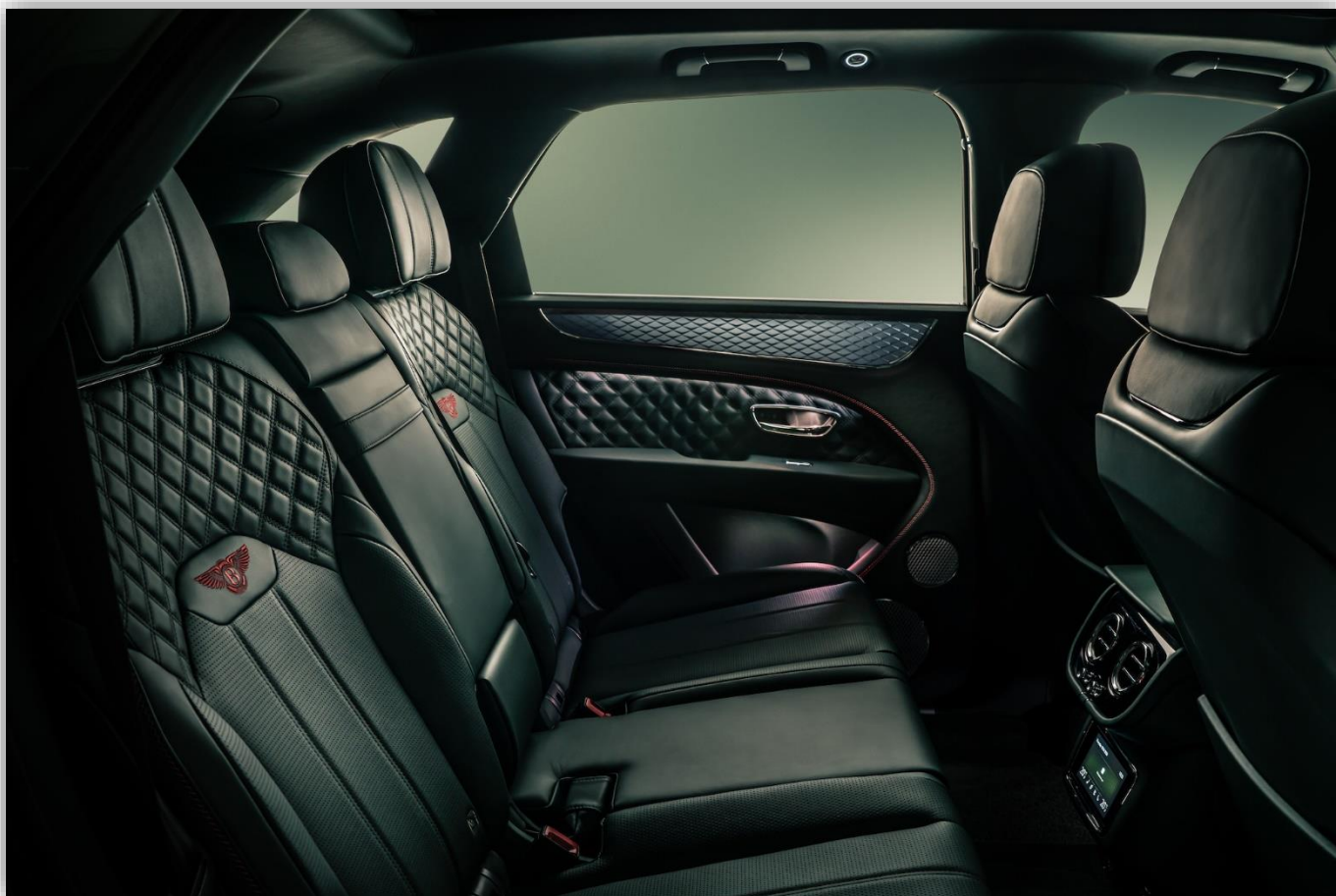




I fronten är tydligaste skillnaden den nya grillen som nu är större och mer upprätt.

Interiört ser vi nya stolar och ny ratt och ventilationsutblåsen har uppdaterats för att bättre passa in, däremot är Breitling-klockan naturligtvis fortfarande kvar. På teknikfronten har infotainmentsystemet vässats till med större skärm (10,9 tum) samtidigt som Apple CarPlay och Android Auto är standard.

För baksätespassagerarna blir nu färden ännu mer bekväm tack vare förbättrat benutrymme med upp till 10 centimeter.





En intressant nyhet är de nya uppvärmda vindrutetorkarna med 22 inbyggda strålar som istället för klassiska munstycken ska förbättra rengöringen väsentligt.

Under huven återfinns Bentleys 4,0-liters dubbelturbo-V8 på 550 hästkrafter och 770 Nm, senare lanseras även en laddhybrid och sist men absolut inte minst – Bentayga Speed – med sin 6,0-liters stora W12:a.

Nya Bentayga V8 gör 0 – 100 km/h på 4,5 sekunder och har en topphastighet på 290 km/h.

Något officiellt svenskt pris är ännu inte klart.



[Anrika Bentley Mulsanne säger tack och hej](#)



[Prov: Bentley Bentayga Speed – den sista av sitt slag](#)



[Bentley Bentayga har en klocka som kostar 1,2 miljoner kronor](#)

6. Provkörning av Land Rover Defender 110 D240 First Edition

2020-07-05

Föregångaren togs ur produktion 2016 och sedan dess har världen väntat på en ny Defender. Efter flera förseningar är Defender generation två äntligen här, men har den blivit för fin i kanten?



FILM: <https://youtu.be/rc1QBf3EqjY>

Det här är nytt!

Allt

För första gången på drygt 70 år har Land Rover konstruerat en helt ny Defender. Inte en skruv delas med originalet.

Hybrider

Diesel och bensen är först ut, men det kommer både en mild- och en laddhybrid.

90 och 110

Nya Defender säljs i två utföranden; 90 med kort kaross och 110 med lång kaross och bakdörrar.

Nitra

Nya Defender byggs i slovakiska Nitra.



Det går inte att skaka bort känslan av att vi lever i en tid som kommer att ägnas ett stort kapitel i historieböckerna. Den ännu pågående coronakrisen övertrumfas förstås av både första och andra världskriget, men att samhället kommer att förändras i nästan lika stor utsträckning som efter de två världskrigen är ingen vild gissning.

I framtiden kommer vi att kunna säga att vi var där, hur det var.

Jag kommer också kunna berätta om hur det var första gången jag klev in i alldeles nya Land Rover Defender. Det låter kanske inte som någon stor sak, men det var mer än 70 år sedan någon kunde säga samma sak. Den första Land Rovern byggdes 1948 och förändrades, moderniserades och förbättrades förstås genom åren, men det är först nu, år 2020, det kommer en helt ny. Defender generation två. Det är historiskt.

Nya Defender finns kort och lång version. Den långa 110-modellen är först ut på marknaden.

Nya Defendern är stor, inte så kompakt som den ser ut på bild. Nästan två meter hög, två meter bred och över fem meter lång gör den nästan en halvmeter längre och 20 centimeter bredare än sin föregångare.

Man måste ta lite sats för att komma upp i den höga förarstolen. På plats sitter man högt, upprätt med böjda ben och nära den ovanligt stora ratten vars fyra ekrar har en ytfinish som mest påminner om ett krymplackerat motorblock. Samma yta finns på den tvärgående panelen som löper över hela instrumentpanelen, från vänster dörr, bakom ratten och pekskärmen bort till höger dörr. Känslan är robust och stryktålig, men märkligt nog även lyxig och modern. De nära konkurrenterna Jeep Wrangler och Toyota Land Cruiser är också robusta invändigt, men ålderdomliga och billiga i jämförelse.

Den provkörda Defendern har ett totalpris på drygt 900 000 kronor, men är inte för fin för terrängen.

Det finns också en påtaglig skillnad mot syskonmodellen Discovery som har mer läderklädda ytor och en mjukare känsla. I Defender finns heller ingen tygklädsel på golvet. Hela nedre delen av interiören är i stället klädd i plast som ska gå att skölja av.



Efter lång väntan är andra generationen Defender här. Kan den förvalta arvet från sin anfader? Vår utsände Erik Wedberg har klivit ned i förarstolen för att ta reda på det.

Framför ratten finns ett helt digitalt mätarkluster och framför växelväljaren en pekskärm med det nya infotainmentsystemet Pivi som fungerar riktigt bra. Land Rover har satsat på att ta fram ett system som jobbar snabbt utan väntetider och som är lätt att förstå sig på. Via 4G-uppkoppling kan bilen ta emot mjukvaruppdateringar utan att behöva besöka en verkstad.

Efter en noggrann torrbrytning är det dags att rulla de första historiska milen. Med sikte på ett sandtag i Nyköpingstrakten rullar vi ut genom Stockholmstrafiken och känner oss uttittade. Trots att nya Defender inte delar en enda karosplåt med sin föregångare tycks alla se att det är en Defender. Originalets kantiga framtoning finns kvar, fast ändå inte. Och någon utpräglad retrodesign kan man inte heller beskylla Land Rovers designchef Gerry McGovern för.

På Essingeledens fyra, smala filer känns Defender stor. Och hög, minst en halv våning högre än den genomsnittliga suven. Man har bra sikt åt alla håll och ser nästan var den platta motorhuven slutar. Styrningen är lätt och tillräckligt oprecis för att Defendern ska kännas som en typisk terrängbil snarare än en motorvägskryssare. Den är inte alls lika tungkörd och bångstyrig som originalet, men inte heller lika polerad och vardaglig som Discovery. I motorvägshastighet brusar det om ytterbackspeglarna och ljudnivån är något högre än i till exempel Audi Q7 och Volvo XC90.



Bagageutrymmet är inte så stort som man kan tro.

Utrymmet är som i en mellanstor kombi och sidohängd baklucka är sällan praktiskt.

Vad är Defender då? Kort sagt en variant av Discovery. Långt sagt byggs den på en vida-reutveckling av Jaguar Land Rovers så kallade D7-plattform. D7 är grunden för alla JLR:s långsmotoriserade bilar (inklusive I-Pace) och finns i en rad varianter. Discovery använder D7u, I-Pace D7e och nya Defender D7x där x står för Extreme. Det är ett monocoque-chassi helt byggt i aluminium som sägs vara Land Rovers mest vridstyva hittills. Det finns alltså ingen stel axel, inga bladfjädrar och ingen snäckstyrning. Nya Defender är en högmodern konstruktion med individuella hjulupphängningar runt om. Precis som Discovery byggs Defender i Land Rovers fabrik i Nitra, Slovakien.

Skogsstigen som leder fram till sandtaget är nästan igenvuxen och nerfallna grenar skulle hindra framfarten för en vanlig bil. I Defender märks ingenting. Den kan tuffa på nästan som på asfalt utan att vi som sitter i kupén skumpar runt. De första Defender-bilarna som kommer hit till Sverige är standardutrustade med luftfjädring som höjer komforten, men också framkomligheten. Defender kommer att kunna beställas med vanliga stålfjädrar, men då kan inte markfrigången höjas från grundnivån på 21 cm till maximala 29.

Om det hade funnits ett vattenhål här hade vi kunnat forcera det. Vadningsdjupet är hela 90 centimeter (med snorkel), vilket är upp till ytterbackspeglarnas underkant. Vi nöjer oss med att kasta runt Defendern i sanddynerna och trots att den inte har terrängdäck visar den aldrig något tecken på att köra fast. Upp för branta, helt sandtäckta backar klättrar den med lätthet. Fyrhjulsdriften är permanent och man väljer mellan hög- och lågväxel. Det görs inte som på föregångaren med en extra spak, utan med en liten knapp till höger om växelväljaren. Där kan man också välja mellan olika terrängkörlägen och höja eller sänka fjädringen. Som tillval finns en diffspärr på bakaxeln och den som vill förbereda sin Defender för rejäl terrängkörning kan fabriksutrusta den med bland annat vinsch, terrängdäck och snorkeln som sitter på provkörningsbilen.



Takfönstren "Alpine light" är ett klassiskt Land Rover-kännetecken.

Bilen vi kör har motoralternativet som kallas D240. Det är en fyrcylindrig dieselmotor med 240 hästkrafter och 430 newtonmeter som räcker gott och väl. Samma motor finns med effektuttag på 200 hästkrafter och vill man hellre köra på bensin så kan man välja mellan fyrcylindriga P300 och sexcylindriga P400 som har mildhybridteknik. En laddhybrid, kallad P400e, kommer längre fram i tiden.

D240-motorn gör som sagt jobbet bra, men utan att glänsa. Vid normal körning, stad och motorväg, drar den omkring 0,9 liter per mil och koldioxidutsläppet är 240 gram per kilometer. Det gör att skatten blir smärtsamt hög – drygt 18 000 kronor de första tre åren.

Första provkörningen av nya Defender sträcker sig bara över en dag, och det är inte helt lätt att sätta fingret på vilken plats den ska ta i Land Rovers flora. Sett till dimensionerna är den mycket lik Discovery, men har bättre frigångsvinklar och klarar kraftigare sidolut som gör den mer kapabel i terräng. Defender är dock en rejäl slant dyrare än Discovery (cirka 180 000 kronor med samma motor och liknande utrustning).

Den som är orolig för att Land Rover har gått och gjort Defender alldeles för lyxig och fin i kanten kan känna ett visst lugn. Provkörningsbilen har förvisso ett lyxbilmässigt pris (924.000 kronor med utrustning), men den upplevs också slagtdålig och robust på ett sätt som få andra. Framöver kommer det att vara möjligt att beställa basutrustade bilar med lägre pris och färre lyxdetaljer som kan gå sönder. Vi ser särskilt fram emot att köra tredörrarsmodellen Defender 90 med stålfälgar och noll extrautrustning. Och den som vill ha en ny gårdstraktor kan se fram emot transportbilsversionerna av både 90- och 110-modellen. Det nya kapitlet i Defender-historien har bara börjat.



Snorkeln kostar 8 400 kronor extra och gör att Defender kan andas när den körs delvis under vatten.

Land Rover Defender 110 D240 First Edition

Pris: 881 900 kronor, säljs nu, första kundleverans augusti.

Motor: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 9,6:1. Borrning/slag 83,0/92,3 mm, cylindervolym 1 999 cm³. Max effekt 240 hk (177 kW) vid 4 000 r/min, max vridmoment 430 Nm vid 1 400 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda. Hög- och lågväxel.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,8 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 255/60 R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 302, längd 476 (502 med reservhjul), bredd 201, höjd 197, spårvidd f/b 170/170. Markfrigång 21-29, vaddjup 90. Tjänstevikt 2 323, maxlast 597, max taklast 168, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 85 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 646-1 946 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,1 s, toppfart 188 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP): Låg 1,11 l/mil, extra hög 0,96 l/mil, hög 0,80 l/mil, medium 0,88 l/mil, blandad körning 0,91 l/mil. CO₂ 240 g/km.

Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 6 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt: 18 244 kronor per år de första tre åren. Därefter 6 692 kronor per år.

Rivaler



Mercedes G 350 d

Terrängmercan har sett ungefär likadan ut sedan 70-talet men moderniserades kraftigt år 2018. Terränegenskaperna är dock oförändrade.

Pris: 1 014 000 kronor.



Toyota Land Cruiser 150 Premium

Toyota har förnyat sin terrängklassiker fortlöpande genom åren. Mer fokus på tillförlitlighet och duglighet, mindre på image och komfort.

Pris: 710 900 kronor.

Historien om Defender

Det brukar sägas att de flesta tekniska innovationer och konstruktioner här i världen är sprungna ur krig men i Land Rovers fall stämmer det faktiskt inte. Moderföretaget Rovers syfte med Land Rover var något så Hem till Gården-puttrigt som att skapa en gårdstraktor.

Rovers chefsingenjör Maurice Wilks hade kört slut på den Willys Jeep som blivit kvar efter kriget och använts som traktor på Wilks gård. När han funderade på vad han skulle byta ut den mot kom han fram till att det inte fanns något annat än Jeep. Därmed hade Rover funnit en lucka i marknaden och de första Land Rover-bilarna började säljas 1948.



Serie I började sitt liv 1948 och kallades kort och gott Land Rover för att skilja den från de andra Rover-modellerna som byggdes för väg.

MOTORNYTT

Priset var endast 450 pund och kunderna nöjde sig inledningsvis med vad de fick men började snart efterfråga mer utrustning. Rover svarade genom att uppdatera Land Rovern i flera omgångar.



Först med serie II, lanserad 1958, kopplades designavdelning in. Här föddes den markerade sidolinjen som är typisk för Defender.

1958 kom Land Rover Series II. 1971 hade Rover hunnit sälja en kvarts miljon Land Rovers men det var med Series III, lanserad samma år, som försäljningen verkligen skulle ta fart. 440 000 exemplar av Land Rover Series III skulle komma att byggas fram till 1985 då Defender tog över.

Den sista Defendern rullade ut ur fabriken i Solihull 2016 då modellen inte matchade moderna säkerhetskrav.



Serie III är den absolut vanligaste av de ursprungliga Land Rover-bilarna. Här flyttades strålkastarna från grillen till framskärmarna.



*Den första Defender-modellen föddes 1983.
Många moderniseringar, men i grunden samma konstruktion som 1948.*



[GALLERI](#)
[Land Rover Defender 2020](#)
[126 bilder](#)

7. Land Rover Defender får nytt taktält för rätta safarikänslan

Publicerad 2020-07-03 kl 10:46 text Erik Söderholm

Nu kan Land Rover Defender-köparna campa på taket.



Mer än 70 år efter premiären har Land Rover visat upp en [helt ny generation](#) av en riktig långkörare i bilvärlden, nämligen Defender. Den nya modellen är förstås betydligt modernare men ska ändå locka med ett ruggat utseende och tåliga material.

Land Rover Defender har precis [anlänt till Sverige](#) och lanseras nu även med ett taktält. En vältajmad nyhet med tanke på att många planerar att semestra hemmavid i år – och det passar också in i ”fricampingtrenden” som vuxit sig stark i campingvärlden de senaste åren.

Taktältet har plats för två vuxna med lyxiga madrasser, kuddar och täcken. Det finns inbyggda LED-lampor, aluminiumstege och två öppningar.

Under körning när taktältet är ihopfällt ska det inte ta mer plats än en takbox. Att fälla upp tältet ska gå på några sekunder, lovar Land Rover.

Prislappen ligger på strax över 41 000 kronor så det vill till att du verkligen utnyttjar taktältet till max för att det ska löna sig framför ett bekvämt hotellrum eller att hyra en husvagn. Taktältet ger dock betydligt mycket mer safarikänsla för pengarna.



Erik Söderholm



8. Gamla Land Rover Defender återuppstår

AV BOBBY GREEN

2020-07-02 KL 18:00

Det här är Ineos Grenadier



FILM: <https://youtu.be/4stORSTFKHE>

Ineos är ett brittiskt petroleumföretag vars grundare Jim Ratcliffe väldigt gärna vill skapa en spirituellt efterträdare till Land Rover Defender. Han ville köpa de fabriksgrejer Land Rover använde till den gamla Defendern men de ville inte sälja grejerna till honom, så han tog istället saken i egna händer och skapade Ineos Grenadier. Så här säger man om den: "The brief was simple. We set out to design a modern, functional and highly capable 4x4 vehicle with utility at its core. A design that is 'easy-to-read', with no ambiguity about the Grenadier's role in life. There to do everything you need, and nothing you don't. Nothing is for show. Modern engineering and production techniques ensure the Grenadier is highly capable, but we have been able to stay true to the essence of creating a utilitarian vehicle that will stand the test of time."

Planen är att det under huven ska sitta motorer från BMW - bensindrivna B58 och dieseldrivna B57. Till dessa åttastegad automat från ZF. Målet är att bygga hela 25.000 exemplar om året och att prislappen för ett exemplar ska landa på omkring 50.000 pund.

via [Autoexpressineosgrenadier.com](https://www.autoexpressineosgrenadier.com) +



[Arkonik förvandlar Land Rover Defender till stranddraggabil](#)
[Skön färg](#)



[Eldriven Land Rover Defender får drivlina från Tesla](#)
[ECD har nytt projekt på gång](#)



[Doug tar sig en titt på nya Land Rover Defender](#)
[Bjuder på en del quirks and features](#)

9. Ford Bronco gör comeback – tre nya modeller smygvisade

Publicerad 2020-07-07 kl 16:01, text Erik Söderholm

Ford ska lansera en modern version av suven Bronco i tre olika versioner.



En av de viktigaste biltrenderna de senaste 20 åren har varit att väcka liv i klassiska modellnamn. Vi har till exempel fått se "pånyttfödda" versioner av Mini och Fiat 500, och Ford ska klämma in en [eldriven suv under modellnamnet Mustang](#).

Ford har ännu större planer än så. I sommar lanserar märket ett klassiskt modellnamn som varit insomnat sedan länge, nämligen Bronco.

Ford Bronco tillverkades i olika generationer mellan 1965 och 1996. När den lanserades var Ford Bronco nyskapande med sin tvådörrarskaross och en föregångare till många av dagens suvar.

Förslaget att väcka liv i Bronco dök upp 2015. Med tanke på att försäljningen av suvar fortsätter öka, och att intresset och priserna på klassiska Ford Bronco också ökat på sistone, tycker Ford det är en bra idé att ta tillbaka modellnamnet för helt nya modeller.



Tre versioner

Vid lanseringen, som alltså inte ligger långt borta, ska Ford lansera tre versioner av Bronco: en tvådörrarsmodell samt två modeller med fyra dörrar.

Tvådörrarsmodellen och en av fyradörrarsmodellerna blir kantiga modeller med fokus på terrängprestanda och utseende. På teaserbilden som Ford släppt ser de ut att bli konkurrenter till Jeep Wrangler och Land Rover Defender.

En egenhet med tvådörrarsmodellen är att den får borttagbara sidodörrar för den rätta strandkänslan.

Den andra fyradörrarsmodellen, Bronco Sport, får däremot en betydligt mer rundad design och ser ut som en mer generisk crossovermodell. Med den här modellen vill Ford bredda målgruppen för Broncofamiljen.

Ford Bronco-familjen ska visas upp den 13 juli och då ska Ford även öppna en entusiatsida kallad Bronco Nation för märkesfans.

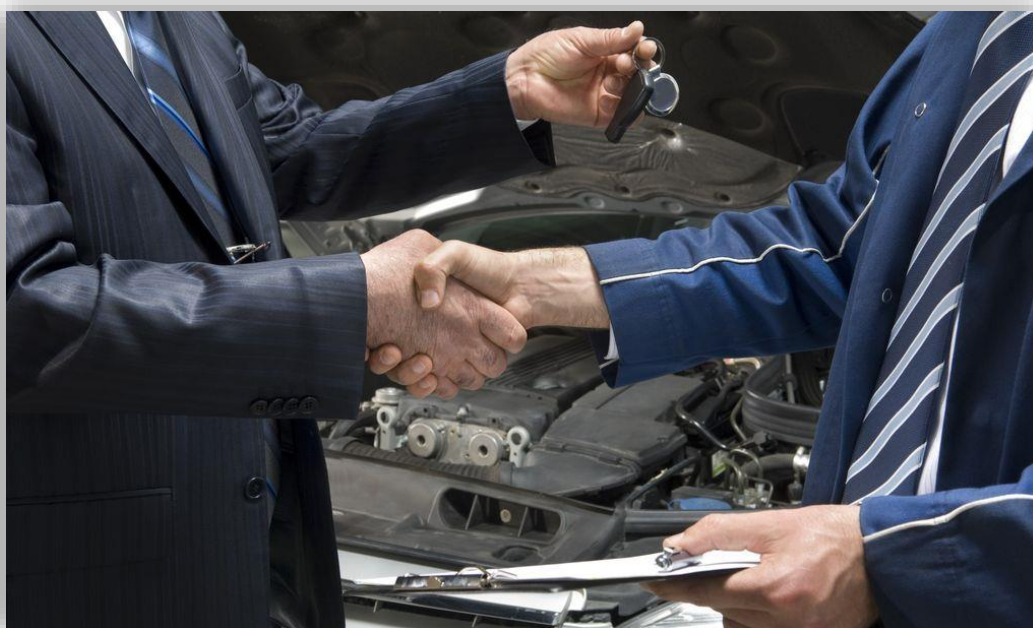




10. Reparationsobjekt eller "gör-det-själv-bil" – vad gäller?

Av Motorbranschen, Publicerad 2020-07-07, 09:30, uppdaterad 2020-07-07, 11:43

Kan en bilhandlare friskriva sig genom att sälja en bil som ett reparationsobjekt eller "gör-det-själv-bil"? Två handlare har hamnat i tvister med köpare och ber nu MRF:s expertpanel om råd. Båda får bakläxa av experten.



Att man ska se upp med bilar som säljs som reparationsobjekt eller "gör-det-själv" kanske säger sig självt. Särskilt när du köper bil av en privatperson är det viktigt att vara varsam, eftersom svensk konsumentlagstiftning inte gäller för köp mellan privatpersoner.

Bilhandlare ska dock följa svensk konsumentlagstiftning. Men, kan de friskriva sig genom att skriva i annonsen att bilen som säljs är i behov av reparation? Två olika handlare har skrivit in till Motorbranschens expertpanel med snarlika frågor om detta.

Sålde en "gör-det-själv-bil"

Den första handlaren, som kallar sig Göran, skriver att han sålde en cirka tio år gammal bil med 18.000 mil på mätaren. Den ska ha varit i fint skick men de informerade ändå köparen "tydligt att det fanns lite skador och att tillförlitligheten inte var som på en ny bil".

"Vi var också tydliga med att vi inte lämnade någon garanti och att vi sålde den som en "gör-det-själv-bil"", skriver Göran till Motorbranschens expertpanel.

En månad senare kommer kunden och påtalar dels att bilens vattenpump läcker och att den har gjort det sedan köpet, dels att en fönsterhiss inte fungerar.

"Kunden hotar med ARN. Vad ska jag göra för att slippa bli ett ARN-fall?" skriver Göran.

Sålde ett reparationsobjekt

Handlaren Johan fick in en gammal bil som inbyte. Den var i "riktigt dåligt" skick och de valde att sälja den vidare som reparationsobjekt

"Vi iddes inte ens testa den eftersom det var så många fel på den", skriver Johan.

"Vi markerade "F", det vill säga "fel finns", i alla rutor på VDN-protokollet, vi skrev att bilen inte var testad och att motorvarningslampan och ytterligare en varningslampa lyste samt att det är ett reparationsobjekt."

Så kom en man in som hade sett bilen på handlarens gård och undrade om han fick köpa bilen. De gjorde upp affären, var "tydliga" med att bilen verkligen behövde tas om hand och berättade att den var kraftlös. De kontrollerade ändå bilen på sin verkstad före leverans för att säkerställa att den inte var trafikfarlig eftersom kunden inte hade ett släp.

Tre veckor senare återkom köparen och klagade på att bilen inte gick att köra. Det visade sig att han använt den utan att ha gjort något åt den.

En av handlarens mekaniker åkte hem till mannen och konstaterade att bilen inte gick framåt men att backen fungerade, varvid mekanikern, som är enligt handlaren är drivline-expert, "konstaterade att automatlådan var slut och måste renoveras eller bytas. Troligen hade lådan slirat hela tiden och varit orsaken till att bilen varit kraftlös", skriver Johan.

Bilköparen kräver nu att handlaren ska reparera växellådan, något som de noterar kostar minst fem gånger mer än köpeskillingen.

"Vi bestrider, menar att felet var kända och att bilen användas i det skicket men kunden hotar med att gå till ARN. Hur gör vi?", skriver Johan till Motorbranschens expertpanel.



Klaus Silfvenius, ansvarig för frågor gällande bilhandel hos Motorbranschens Riksförbund (MRF)

MRF-experten: "Benämningen existerar inte"

Till handlaren Göran som den runt 10-åriga bilen som gått 18.000 mil som en "gör-det-själv-bil" skriver MRF:s Klaus Silfvenius, ansvarig för frågor gällande bilhandel, att de borde ha varit mer tydliga i köpekontraktet.

Det enda du kan göra för att säkra att kunden inte går till ARN är att gå honom till mötes. *Själva idén med ARN är att det ska vara en enkel väg för konsumenter att få sin sak prövad, att vi som näringsidkare alltid ska veta att den möjligheten finns för konsumenter.*

Att ni angett att det saknas garantier betyder att ni som säljande bolag inte garanterar funktionen. Kan kunden påvisa avvikelser, som rimligen skulle kunna vara ursprungliga fel och är av sådan art att det skulle kunnat ha funnits där vid köpet, så har han rätt att reklamera. Eftersom reklamationen är gjord inom sex månader från köpet råder dessutom omvänd bevisbörda; det är ni som säljare som ska bevisa att felet inte fanns vid försäljningstillfället.

Ni ska alltså bevisa att vattenpumpen inte läckte vid försäljningstillfället och att fönsterhissen fungerade. Det skulle kunna vara en besiktning gjord i anslutning till försäljningen med en läckande vattenpump som anmärkning.

Gällande fönsterhissen så skulle ett inbytestest som angav att det inte fanns någon anmärkning och där det kan refereras till en rutin eller checklista som anger att fönsterhissarna ska kontrolleras. Givetvis kan ni ha andra typer av bevisning att hänvisa till. Men kan ni inte bevisa att fönsterhissarna fungerade är det troligt att det bedöms som ursprungligt fel.

Att ni har skrivit "gör-det-själv-bil" betyder tyvärr ingenting, benämningen existerar inte. Enda möjligheten att slippa ersätta en reklamation för ett ursprungligt fel är att det specifikt har angett i köpekontraktet eller i bilaga.

Klaus Silfvenius

"Stå på dig"

Till Johan som sålt det otestade reparationsobjektet med tända varningslampor och defekt växellåda skriver däremot Klaus Silfvenius att han borde stå på sig. De kan däremot fortfarande bli fällda av Allmänna Reklamationsnämnden (ARN) eftersom de inte heller varit helt tydliga skriftligt.

Mitt första svar är att du ska stå på dig, du har varit uppriktig och tydligt klargjort att det fanns fel. Jag kan dock inte garantera dig ett positivt utfall i ARN. Att markera alla områden som felaktiga utan att ange vad som är fel, brukar ARN inte vara helt nöjda med.

Att ni inte angett ett specifikt fel på växellådan kan skapa en osäkerhet men ni har ändå oddsen på er sida då ni angett att bilen inte är testad, att det finns flertalet fel och att befintliga anmärkningarna kan antyda fel i drivlinan som nu visat sig.

Summerat anser jag att ni inte ska gå kunden till mötes om ni inte tror att ni med små medel skulle kunna göra honom nöjd genom någon goodwill.

Om hans krav på reparation av växellådan kvarstår har ni inget att förlora ekonomiskt på att han går till ARN.

Klaus Silfvenius

Läs fler frågor och svar från Klaus Silfvenius och MRF:s expertpanel

[Här på Motorbranschens sajt](#)

[Bakläxa för bilsäljarnas fula knep – får inte reservera sig mot felskrivning](#)

[Bilägaren: Bilen tycks ha missbruksproblem med motorolja](#)

[Bilhandlaren: "Jag vet inte vad mekatronik är"](#)

[Bilhandlaren: "Vi känner oss hotade"](#)

Av Motorbranschen

Foto: Getty Images

Feber

11. En fin genomgång av Nissan Figaro

AV ROGER ÅBERG 2020-07-07 KL 23:24

Kanske världens sötaste bil



FILM: <https://youtu.be/HE2dKZ492TA>

Nissan Figaro är en extremt söt bil som verkligen är retro utan att försöka vara modern retro. Den gjordes i en liten upplaga av Nissan och baserades på deras Micra-modell så under skalet är allt normalt och japanskt fungerande.

Bonusvideo nedan när Figaron i videon ovan får sig en liten genomgång.



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

12. Opel GT var turbocabben som höll överraskande hög klass

Publicerad 2020-07-05 kl 15:26, text Calle Carlquist

FRAMTIDA KLASSIKER

Snygg, snabb och prisvärd. Succén uteblev ändå, efter bara tre år tog det roliga slut.



Badge engineering är ett illa omtyckt begrepp men när det gäller Opel GT och dess snarlika, likvärdigt motoriserade syskon Pontiac Solstice, Saturn Sky och Daewoo G2X användes det för en väldigt rolig och prisvärd bil.

Opel GT for runt i gränslandet mellan Mazda MX-5 och BMW Z4, med läcker, egen profil, en rask och stark snarare än varvvillig turbomaskin och en snygg, funktionell inredning som tyvärr hade väldigt ont om förvaringsfack. En ren nöjesbil som om den varit något lite mer praktisk kanske hade överlevt ännu.

Motorn var på bara två liter men gav 264 hk, alltså en litereffekt så hög som 132 hk. Chassit var en udda ramkonstruktion, med två längsgående rör och ett golv delvis av glasfiber. Dubbla triangellänkar fram och bak höll i hjulen och det fanns stora doser av gammaldags, bakhjulsdriven körglädje med mekanisk nerv. En växellåda med lite kärva ingångsvärderna förhöjde känslan av grabbatag i ekonomiklass.

På papperet och i vårt test höll Opel GT förbluffande hög klass i allt utom möjligen bromsarna.

Tre år, längre höll inte detta försök att vässa Opels image, gud vet för vilken gång i ordningen. Det har alltid varit som fördömt vare sig märket satsat på sport- eller lyxbilar genom åren. Ändå avhöll man sig denna gång noga från att skriva ut namnet Opel på GT, bara märkessymbolen fanns!



Enkel förarmiljö med lätt plastöverdos. Bekväma snarare än kurvgreppande stolar.



*Motorn är faktiskt den samma som driver generatoren i Fisker Karma.
Kvick turboreaktion, gott om drag på lågvarv.*



Suffletten under de båda strutarna är manuell, ganska tunn och lite knepig att hantera, men vad gör man inte för en sådan här form på karossen.

Opel GT Turbo

Svensk nypris 2007: 299 000 kronor.

Import/produktion: Omkring 70 bilar nysålda i Sverige. Totalt byggdes 7 519 exemplar av Opel GT under 2007–juli 2009.

Snabbfakta: R4, 1 998 cm³, 4 ventiler/cylinder, 264 hk, 350 Nm, 5-växlad manuell, bak-hjulsdrift, toppfart 229 km/h, 0–100 km/h 5,7 s, förbrukning 9,2 l/100 km.

Läs mer om:



Provkörning: Opel GT

Opel GT är snabb och har ett utseende som sticker ut. Dåligt bagageutrymme begränsar dess användningsområde främst till korta dagsutflykter. Dessa får dock gärna gå längs slingrande småvägar. Trots sitt amerikanska ursprung är GT en riktig sportbil.

SLUT