



Daimler Sovereign Coupe (MkII) 1975–77

1. Audi A4, A5, A6, A7 och Q5 återkallas.
2. Nu kan du beställa ett elmotorkit till gamla Mini Cooper.
3. GTO Engineering Moderna är en hyllning till Ferrari på 60-talet.
4. Kia Sorento Plug-In Hybrid får sänkt pris.
5. Välkommen tillbaka, tvåekrade ratten.
6. Betala för att betatesta.
7. Polestar 2 får integrerad parkeringsapp från EasyPark.
8. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 11.
9. Porschebossen: Nej, 911 blir inte elektrisk än på ett tag.
10. GM visar miljardvinst tack vare pickuper och suvar.
11. BMW M8 Competition.
12. Aircar är en äkta "flygande bil".
13. Audi A8 en lyxbil med valfrihet.
14. Chevrolet's okända kraftpaket - Z16.
15. Nissans första Silvia.
16. Shamrock var Irlands bildröm – som floppade totalt.
17. Nya Fiat 500.
18. Vad heter Sveriges nya världmästare?

1. Audi A4, A5, A6, A7 och Q5 återkallas – mildhybriderna kan överhettas.

Publicerad 2020-11-09 kl 6:45.

TEXT Erik Söderholm.

Generatoren i tusentals Audihybrider kan överhettas vilket kan leda till brandrisk. ”Parkera utomhus”, är Audis råd.



Nästan alla stora bitillverkare har lanserat så kallade mildhybrider för att sänka den officiella utsläppssiffran.

De kan sällan köra några längre sträckor på el – tanken är istället att en liten elmotor ska driva bilens finesser och på så sätt sänka förbrukningen.

Audi har stött på problem med mildhybridsystemet i flera modeller, kan Vi Bilägare avslöja. Det handlar om den så kallade integrerade startgeneratoren (RSG) som kan utsättas för fukt och därmed kortslutas. I värsta fall kan det leda till ”lokal överhettning” och risk för brand.

Eftersom startgeneratoren hela tiden har tillgång till ström kan felet även inträffa när bilen stått parkerad under en längre period. Modellerna som omfattas är Audi A4, A5, A6, A7 och Q5 byggda mellan maj 2017 och mars 2020.

Totalt 6 740 bilar av dessa modeller ska nu återkallas och ägarna måste därmed tillbaka till verkstaden för att få felet åtgärdat. Bilarna har antingen dieselmotor (TDI) eller bensinmotor (TFSI) och det som görs är att generatoren helt enkelt byts ut.

”Ägarna ombedes under tiden undvika motortvätt och parkera bilen utomhus tills bilen är åtgärdat”, skriver Irene Bernald, informationschef på svenska Audi, till Vi Bilägare.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[BMW återkallar igen – brandrisk i tusentals bilar](#)

[BMW tvingas gå ut med en ny återkallelse för över 26 000 laddhybrider som i värsta fall kan börja brinna.](#)



[Hyundai Kona Electric återkallas för brandrisk – inget besked om svenska bilar](#)

[Men som det ser ut nu gäller återkallelsen bara bilar i Sydkorea. 9](#)



[Volvo återkallar över en halv miljon bilar](#)

[507 000 bilar är drabbade, varav 86 000 i Sverige. Orsaken är en felaktig motorkomponent som kan leda till brand.](#)

Feber

2. Nu kan du beställa ett elmotorkit till gamla Mini Cooper.

AV BOBBY GREEN.

TORSDAG 5 NOV 2020 KL 12:00.

Men det kommer inte bli billigt.



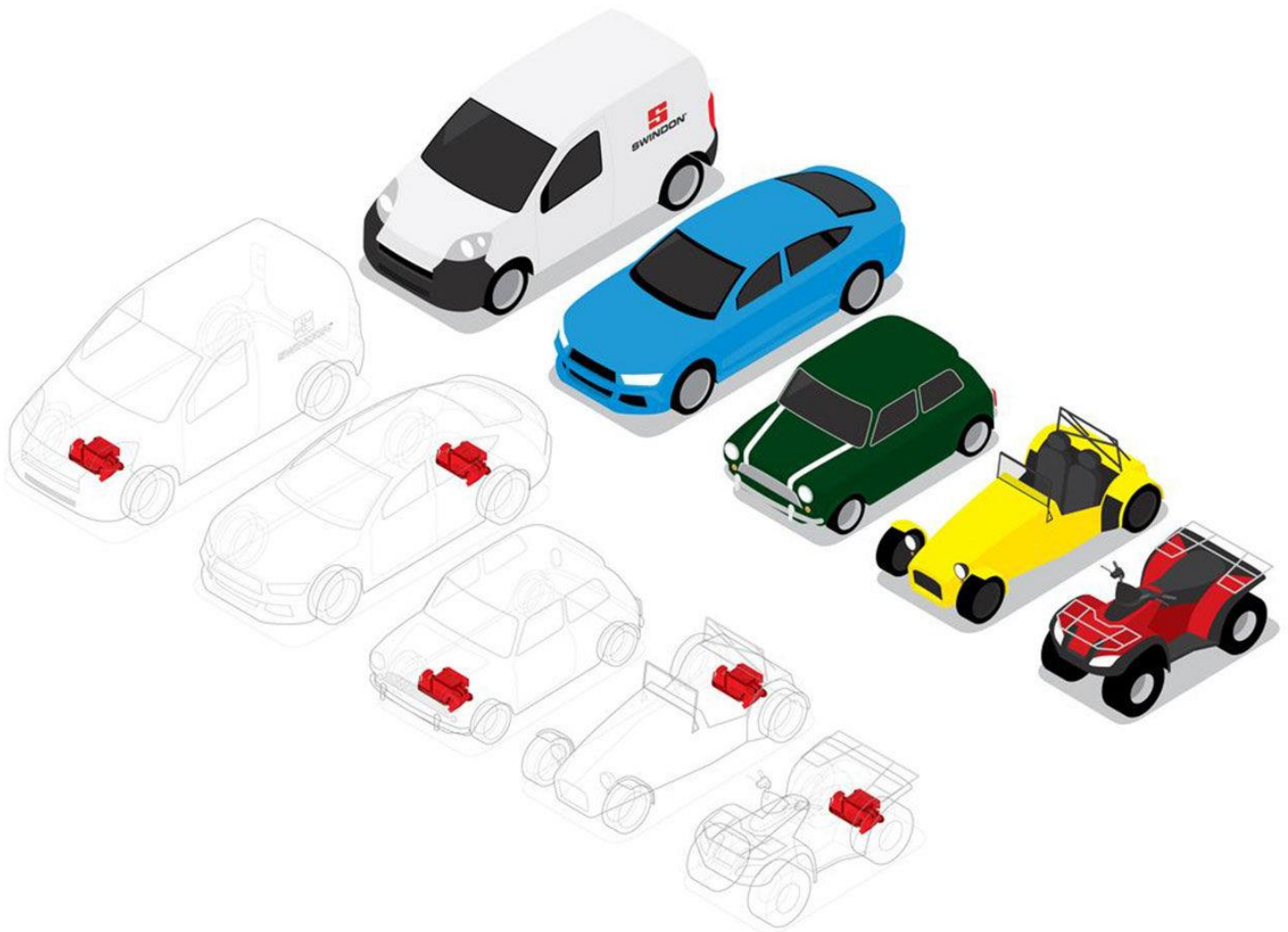
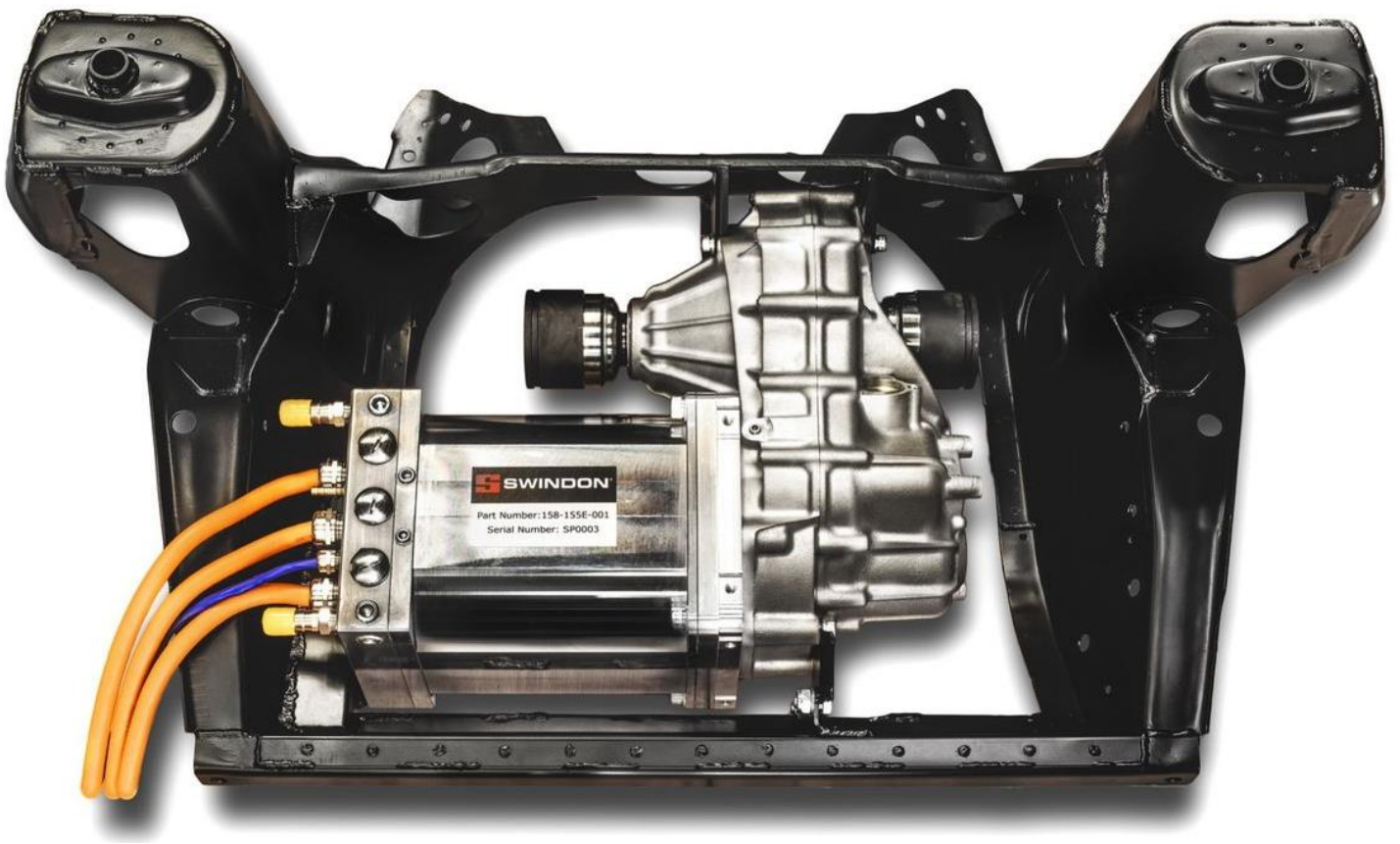
För ett år sedan skrev vi om Swindon Powertrain som höll på att ta fram elkonverteringskit till olika bilar. Nu är [deras paket till klassiska Mini Cooper](#) klart och beställningsbart. Men det är som väntat inte gratis, 8850 pund vill man ha för grejerna.

I kitet ingår en original subframe där elmotorn som är på 80 kW (109 hästar) sitter monterad. Inre drivknutar sitter redan på plats och i dessa monterar du original drivaxlar. Hela paketet väger in på 70 kilo. Vad som dock inte ingår i kitet och som man också måste ha för att få allt att fungera är kontrollsystem, batteripack, kylsystem och annat. Det säljer företaget också och då erbjuds bland annat ett batteripack på 12 kWh som är tänkt att monteras under huven.

Spana in allt som firman säljer på länken nedan.

swindonpowertrain.com +

MOTORNYTT



Kompakt elmotor redo att stoppas i ditt projekt
Framtidens motorbyte?



3. GTO Engineering Moderna är en hyllning till Ferrari på 60-talet.

AV BOBBY GREEN TORSDAG 5 NOV 2020 KL 18:00.

Mamma mia!



Den brittiska Ferrari-specialisten GTO Engineering presenterar nu den helt egna modellen Moderna. Det här är en sportbil med V12:a och kolfiberkaross som man vill hylla 60-talets Ferrari-modeller med, fast med en uppdaterad touch.

Den färdiga produkten ska väga omkring 1000 kilo och vinkeltolvan ska ge över 350 hästar. Bilen byggs för hand och den har ett rörramschassi i stål och en subframe i aluminium. Även dörrar och huv är i aluminium.

Utvecklingen är i full gång och man ska kunna lägga en beställning nu om man är intresserad. Vad man får betala är dock oklart, men det lär bli mer än den [250 SWB Revival](#) man släppte för en månad sedan. Den börjar på 800.000 pund.





[Det här får du för 48,4 miljoner dollar](#)
[Ferrari 250 GTO såld för rekordsumma](#)



[Ares Design vill göra modern tolkning av Ferrari 250 GTO](#)
[För mig är det helt okej om de skippar](#)



[Spana in den här unga damens grymma bilsamling](#)
[Stuart Gurr bygger fantastiska mini-replikor](#)



4. Kia Sorento Plug-In Hybrid får sänkt pris.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-11-04 kl 15:10.

I samband med säljstarten av Kia Sorento laddhybrid sänks priserna.



Kia Sorento Plug-In Hybrid är en av få laddhybrider med sju sittplatser. Bilen är mer än 200.000 kronor billigare än Volvo XC90 T8 och kan därför vara ett intressant alternativ för större familjer.

Sorento laddhybrid kommer i fyra utrustningsnivåer: Action, Advance, Advance Plus och Advance Plus Panorama.





Drivlinan i Sorento Plug-In består av en 1,6-liters turbobensinare som jobbar tillsammans med en elmotor på 91 hk. Tillsammans ger de en systemeffekt på 265 hästkrafter och 350 Nm som skickas till alla fyra hjul via en sexväxlad automatlåda.

Batteriet är på 13,8 kWh och ligger ovanför kardanaxeln och den bakre differentialen. Batteriet inkräktar inte på bagageutrymmet. Det rymmer 197 liter last med dubbla baksäten. Men det bakre fällt växer utrymmet till 809 liter. Med båda baksätena fällda rymmer 1.988 liter bagage.

Ombordladdaren är på 3,3 kW och bränsletanken rymmer 67 liter. Räckvidd på el är inte fastställt ännu.

Dragvikten är maximalt 1.500 kg för laddhybriden jämfört med 2.500 kg för dieselsversionen.

Säljstarten sker inom kort och de första leveranserna ska ske i början av nästa år.

Svenska priser:

Kia Sorento 1,6 T-GDi 265 hk Action: 569.900 kronor

Kia Sorento 1,6 T-GDi 265 hk Advance: 599.800 kronor

Kia Sorento 1,6 T-GDi 265 hk Advance Plus: 629.700 kronor

Kia Sorento 1,6 T-GDi 265 hk Advance Plus Panorama: 644.600 kronor



5. "Välkommen tillbaka, tvåkrade ratten – allt är förlåtet".

Publicerad 5 november, text Erik Söderholm.

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Den tvåkrade ratten är på väg att göra efterlängtd comeback.



Det spelar väl ingen roll vad det är för ratt i bilen, tycker nog de allra flesta bilköpare – åtminstone de som likställer bilen med en tvättmaskin eller något annat praktiskt snarare än roligt.

Men vi bilentusiaster vet ju att det knappt finns något viktigare än ratten – det enda som tillsammans med pedalfoten faktiskt fysiskt länkar ihop oss med vart vi är på väg.

Trekrade rattar har av någon anledning länge varit intimt förknippade med sportighet. Vissa är supersnygga, men många moderna trekrade sportrattar är för tjocka och andra – som Volvo – lägger bara till någon plastdetalj på sin vanliga ratt för att kalla den sportratt och ta några tusen kronor extra.

Fyrekrate rattar tycker jag mest är tråkiga och fula, och enekrat verkar vara svårt att kombinera med dagens krockkrav.

Men tvåkrat då? Den tvåkrade ratten förknippar jag med avslappnad körning i en riktigt bekväm bil. Men tyvärr har tvåkrade rattar varit ovanliga de senaste åren. Det kanske har med krockkuddens storlek att göra, men Mini och Mercedes har i flera år haft tvåkrade rattar så det argumentet håller inte heller.

Hur som helst – nu verkar något hända! Vi medlemmar i Klubben för Tvåkrade Rattars Främjande noterar att även Skoda är på att rulla ut tvåkrade rattar i flera kommande modeller.

– **När man vrid**er på ratten är det bekvämare med färre ekrar, förklarar Skodas interiördesignchef Peter Olah. Han får medhåll av sin kollega Marwan Khatib som är interiör projektledare:

– Vi hade länge drömt om en tvåekrad ratt och nu har våra ingenjörer lyckats skapa en tillräckligt stark struktur för den.

Den tvåekrade ratten har Skoda lyckats klämma in hela 14 knappar på. De är dock inte pekkänsliga utan helt vanliga fysiska knappar som ger bra feedback vid ett tryck.

14 knappar kanske är lite i överkant men vi i tvåekersklubben får inte klaga nu när framtiden äntligen börjat ljusna.

Läs också: [Miljöbonusen hamnar i rikemansfickor: "Ett klavertramp"](#)



6. Betala för att betatesta.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-11-06 13:30, uppdaterad 2020-11-06 19:07.

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Så har bilbranschen blivit som dataspelsbranschen.



Nedan: Det ambitiösa spelet Cyberpunk 2077 har tagit 7 år att utveckla och skjutits upp ett otal gånger till fansens stora förtret och (tveklöst) spelutvecklarens monetära förlust. Borde Volvo och Volkswagen ta efter?

En konversation som hade kunnat äga rum idag:

"Har du kört nya betan?"

"Ja, den är grym ju! Jag gillar alla nya features."

"Jag med! Lite buggigt är det bara, fryser i menyerna ibland..."

"Ja men lite skit får man räkna med, det är ju trots allt en beta!"

"Jo sant, fast igår dog den vid rödlyset också så jag blev fast. Fick ringa bärgaren."

"Bärgaren? Pratade vi inte om Call of Duty?"

Hur kan stora biltillverkare som Volkswagen och Volvo (Polestar) låta bilar gå till marknad innan de är helt färdiga? Den frågan har vi och [våra läsare ställt förargat](#) den senaste tiden.

Både Volkswagen ID 3 och Polestar 2 har levererats ut till ivriga "early adopters" trots att de, egentligen, inte är helt färdigutvecklade. Mjukvaruuppdateringar över nätet, så kallade "over the air"-uppdateringar, utlovades tidigt men kommer inte aktiveras förrän nästa år... med en uppdatering.

– Tyvärr tog programmeringen mer tid än vad vi planerade för. Arbetet med digitala funktioner tar helt enkelt mer tid än vad vi trodde. Att vi inte har alla uppdateringar klara är givetvis tråkigt men allt ska realiseras löpande, over the air-funktionen kommer under nästa år, sa Polestar Sveriges vd Martin Ölund i [en intervju med Recharge](#) nyligen.

Visst förtjänar de en känga för det. Uppstickaren som vägrar dö, Tesla, har trots allt haft funktionen i sina bilar i ett drygt decennium nu. Att ens Tesla på sikt kan uppdateras och få nya funktioner ses som något positivt och önskvärt.

Vi ska dock inte ta Tesla som något lysande exempel, de dras trots allt än idag med [kvalitetsproblem med sin hårdvara](#) precis som [Polestar uppenbarligen också har](#). På mjukvarusidan lovar man precis som VW och Volvo funktioner som ännu inte finns eller fungerar fullt ut. Ta bara funktionen Total Självkörningsförmåga som kostar 77.700 kr att köpa till i skrivande stund.

Endast ett fåtal betalande Teslaägare [har just nu tillgång till fullversionen av den](#) – om de går med på att bli så kallade betatestare. Klart de gör det, vem vill inte prova den senaste häftiga tekniken? Lite buggar stör plötsligt inte lika mycket när det står "beta" i stora bokstäver på skärmen.

Jag känner igen det där allt för väl från mina skolår. Då vägde det där med att få köra något först av alla blytungt i vågskålen.

Jag minns inte längre hur många så kallade alpha- eller betatest jag betalade för att få vara med på då. Allt som är klart är att det nog var för många. Men, när det jag testade strulade blev jag inte strandsatt vid vägkanten. Möjligen hamnade jag längst ner i poängställningen.

Det hör även till att jag inte betalat ens i närheten så mycket pengar som en ny elbil kostar.

Cheferna i bilindustrin verkar numera resonera precis som man gör i en helt annan bransch, dataspelens:

"Produkten måste ut! Vi fixar buggarna med en patch sen."

Och som konsumenter betalar vi glatt för den ändå.

Volkswagen medgav i veckan att man [bara lyckats få in dryga 40.000 kundordrar på ID 3](#) i Västeuropa hittills.

Är det ett tecken på att Tesla redan dragit till sig alla förlåtande, teknikintresserade early adopters här för länge sen? Inte omöjligt.

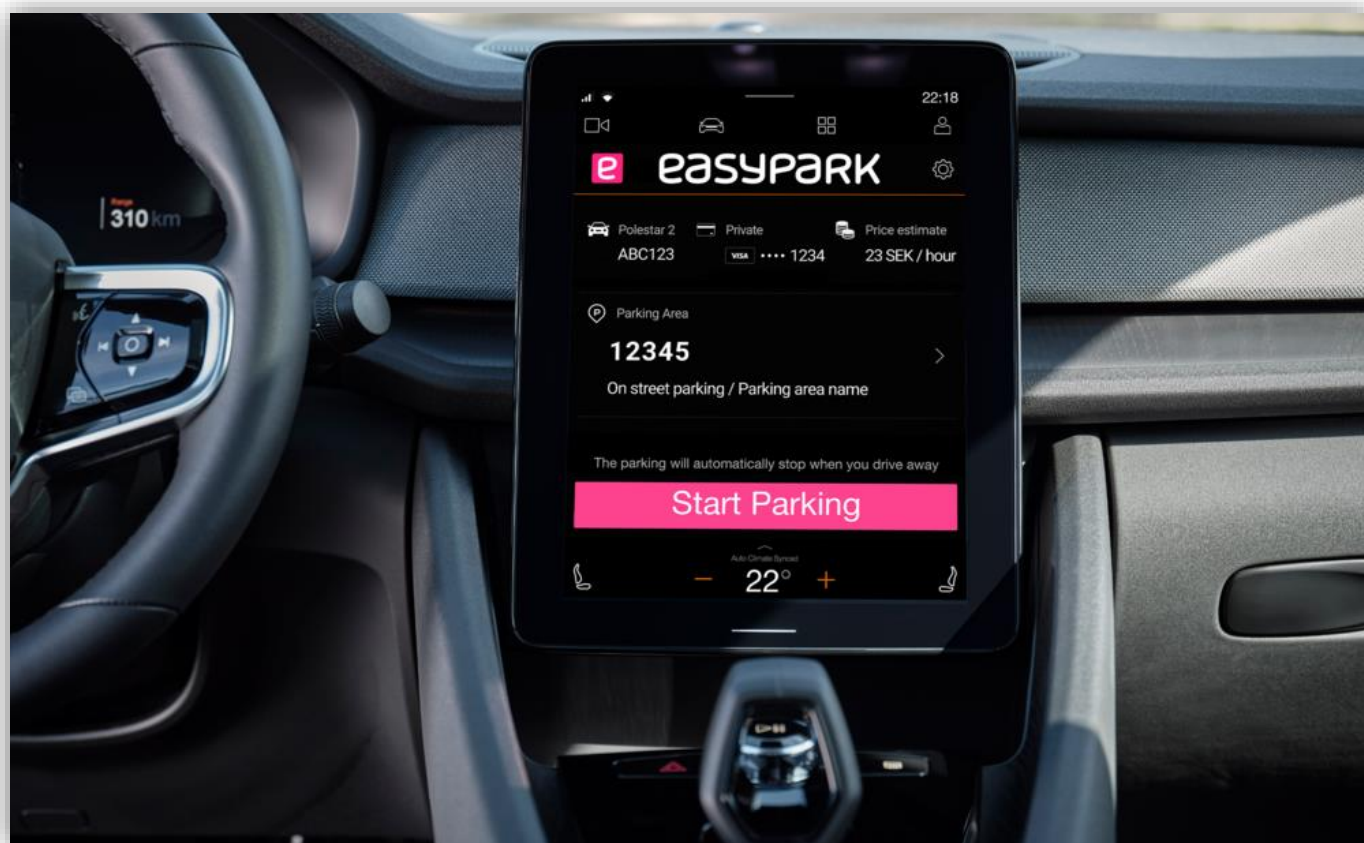
Wiggo Björck



7. Polestar 2 får integrerad parkeringsapp från EasyPark.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-11-05 12:45, uppdaterad 2020-11-05 22:15.

Det ska nu bli smidigare för Polestar-förarna att parkera. Tillverkaren har inlett ett samarbete med parkeringsföretaget EasyPark och lanserat en integrerad app till Polestar 2:s infotainmentsystem.



Polestar 2 var först i världen med sitt Google Android-baserade infotainmentsystem vid lanseringen. Precis som smarta telefoner som använder Android-operativsystemet kan appar enkelt laddas ner och installeras via Google Play Store direkt i bilens system. Systemet återfinns även i [systerbilen Volvo XC40 P8 Recharge](#).

Nu tillkommer även en parkeringsapp från EasyPark som ska underlätta parkeringen för Polestar 2-ägarna.

– Tillsammans med EasyPark har vi utvecklat en bilapp som förenklar vardagen för alla Polestar 2-användare. Det kommer att göra livet med bilen både trevligare och smidigare, säger Polestars vd Thomas Ingenlath i ett pressmeddelande.

Appen kan betala för parkeringen automatiskt utan att föraren behöver använda vare sig parkeringsautomater eller sin mobil. Inte helt förvånande funkar den dock bara inom EasyParks parkeringsområden.

Dessutom finns funktionen "autostop" som automatiskt avslutar parkerings-sessionen när bilen lämnar parkeringsplatsen. På så sätt säkerställs att användaren bara betalar för den parkerade tiden.

– Vi vill, tillsammans med Polestar, hjälpa till att underlätta parkering så mycket som möjligt och vi är säkra på att Polestar 2-ägarna kommer att uppskatta det användarvänliga gränssnittet i den integrerade appen, säger Johan Birgersson, vd för EasyPark Group i ett pressmeddelande.

Appen ska fungera i de "över 2000 städer" i 20 länder som EasyPark har parkeringsområden i. Polestar 2-förare i de länderna kan ladda ner appen nu.



[Polestar i samtal med investerare – vill ta in åtta miljarder i bolaget](#)



[Volvos nya elbil får infotainmentsystem från Google – med uppdateringar via nätet](#)



8. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 11.



FILM: <https://youtu.be/a00vIOoYakY>



9. Porschebossen: Nej, 911 blir inte elektrisk än på ett tag.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2020-11-09, 17:00.

Porsches ikon ska få behålla sin förbränningsmotor ett bra tag till, slår vd Oliver Blume fast. Däremot tittar man nu på att på sikt göra legendariska "Elfer" till en prestanda-hybrid.



Europas populäraste sportbil ska inte bli någon elbil. I alla fall inte inom någon snar framtid. Det är beskedet som Porsches vd Oliver Blume gav under ett konferenssamtal i slutet av förra veckan.

– Låt mig vara tydlig: vår ikon, 911:an, kommer ha en förbränningsmotor en lång tid framöver, sa Blume under konferenssamtalen enligt [Bloomberg](#).

– 911:an är ett koncept som är gjort för förbränningsmotorn. Det är inte användbart att kombinera det med ren elektrisk mobilitet. Vi tror på bilar som designats för ändamålet för elektrisk mobilitet.

Det går emot vad som sades ifjol av Porsche Nordamerikas chef Klaus Zellmer, noterar Bloomberg. Zellmer ska ha indikerat att modellen visst ska bli elektrisk på sikt.

Blume ska själv ha sagt under konferenssamtalen att beslutet att låta 911 förbli förbränningsmotoriserad avviker från Porsches plan att varannan bil man säljer 2025 ska vara laddbar – det vill säga antingen en laddhybrid eller en elbil.

Det lär dock glädja den 56-åriga sportbilens fans att dess kör- och ljudmässiga karaktär kommer bevaras.

Oliver Blume utesluter dock inte att Porsche bygger en ren elsportbil på sikt, men i sådant fall blir det en helt ny modell.

– Jag tror att det i framtiden också finns utrymme för att lägga till en väldigt sportig ren el-sportbil bland de andra sportbilarna. Det finns stora möjligheter, sa Blume.

Samtidigt arbetar Porsche sedan tidigare på [en laddhybridversion av 911](#). Den nuvarande åttonde generationen (992) har utrymme för en sådan drivlina. Det är fortfarande på tavlan enligt Oliver Blume.

– I 911:ans framtid finns det bra idéer för en speciell sorts hybrid, en väldigt prestanda-orienterad hybrid, där vi använder – till exempel – ett 400-voltssystem för vår elmotor. Det är mer eller mindre vår idé för hur vi ska fortsätta med 911:an.

Porsche håller även på att leta efter partners för att utveckla syntetiska så kallade "e-fuels" som tillverkas från helt förnyelsebara energikällor för att klara av allt hårdare utsläppsregler som annars på sikt kan leda till förbränningsmotorerna försvinner helt från vägarna. Det vill inte Oliver Blume.

– Att stoppa förbränningsmotorer är inte rätt diskussion. Vi kommer från båda hållen (el och "e-fuels", reds. anm.) för att minska CO₂-utsläppen.



Förnuft & Känsla: Porsche 911 Turbo S vs Taycan Turbo S



Nya Porsche 911 som laddhybrid – elmotor i växellådan



Wiggo Björck

10. GM visar miljardvinst tack vare pickuper och suvar.

Publicerad 5 november, text Erik Söderholm.

De stora pickup- och suv-modellerna från Chevrolet och GMC leder till en miljardvinst för biljätten.



Amerikanska biljätten General Motors verkar återhämta sig snabbare än väntat från coronakrisen. GM kunde visa upp en vinst på fyra miljarder dollar, knappt 35 miljarder kronor, under årets tredje kvartal.

Det är nästan 390 miljoner kronor om dagen och en förbättring med hela 74 procent jämfört med samma period förra året.

Anledningen till jättevinsten är framför allt de höga marginalerna på GM:s suvar och pickuper, som länge varit biljättarnas vinstmaskiner.

– Försäljningen i USA och Kina återhämtar sig snabbare än många väntat, säger finansdirektören John Stapleton.

Läs också: [Volvo ökar försäljningen trots krisen – laddbilarna rusar](#)

Relaterade artiklar:

[Volvo ökar försäljningen trots krisen – laddbilarna rusar](#)

[Två suv-modeller tävlar om förstaplatsen.](#)

[Teslas rekordsiffror – betydligt bättre än förväntat](#)

[Men årets mål kan ändå bli svårt att nå.](#)



11. Förnuft & Känsla – BMW M8 Competition.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-11-09, 08:40.

"Sätt inte den här bilen i händerna på någon som inte kan köra ...".



FILM: <https://youtu.be/Qh0IARlvpfE>

"Sätt inte den här bilen i händerna på någon som inte kan köra ..." Den starkaste motorn som lämnat BMW M:s motorverkstad ger 625 väldigt hungriga hästkrafter. Den sitter i en vacker coupékaross och har hjälp av extremt avancerad teknik, men man kan också koppla bort framhjulsdriften om man vill drifva lite mer...

Det blir både sladdfest och varvrekord på vår hemmabana Ös We Ring! Men hur är det med GT-egenskaper som komfort och utrymmen? Och är den värd en halv miljon mer än BMW M5? Har Kungen gjort rätt bilval? Många frågor – ännu fler svar.

[Förnuft & Känsla: Dacia Duster 4x4](#)

[Förnuft & Känsla – Volkswagen ID. 3](#)

[Förnuft & Känsla: Volvo XC40 P8 AWD Recharge](#)



Patrik Lundin

12. Aircar är en äkta ”flygande bil” – nu har den lyft.

John Edgren

2020-11-08 07:15.

Termen används svepande för många farkoster, men Klein Visions flygande bil kan verkligen köra på vägen. Nu har Aircar genomfört sin jungfruflygning.



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

Stefan Klein arbetade tidigare för slovakiska Aeromobil, på den flygande bil som bolaget visade upp 2017. Redan året innan gick designern dock sin egen väg och startade Klein Vision, för att förverkliga sin egen version av ett fordon som både kan rulla i trafik på fyra hjul och flyga.

Nu har bolaget bevisat att konstruktionen fungerar, för prototypen av Aircar har genomfört sin jungfrutur i luften. Det rapporterar [New Atlas](#). Se klippet nedan.

Den stora svårigheten med att korsa funktionen som bil med flygförmåga är att få till en fällbar vinge som samtidigt erbjuder en nog stor yta för att ge lyftkraft. Klein Vision har löst det genom att vingen viks längsgående. Den fälls rakt upp 90 grader och faller sedan rakt bakåt ned i flygkroppen. Avslutningsvis dras bommarna som håller stjärtfenan in över vingarna, vilket kortar fordonet avsevärt. Allt sker med en knapptryckning.

Den flygande bilen byggs i Slovakien. Enligt bolaget är det möjligt att framtida versioner av Aircar blir både 3- eller 4-sitsiga och eventuellt får dubbla propellrar – deras prototyp är dock tvåsitsig och har en skjutande propeller. Utöver att flygkroppen är byggd i lättviktskomposit har Klein Vision inte avslöjat några övriga fakta, exempelvis om motorn och dess styrka, eller farkostens toppfart och räckvidd.

BILSPORT

13. Audi A8 en lyxbil med valfrihet.

Publicerad: 2020-11-03 02:15, text Emanuel Gylling.

Andra generationens Audi A8 öppnar för en värld av möjligheter. Från de enklaste instegsmotorerna, V6:or för bensin eller diesel, upp till V8:or för båda bränslesorterna och till och med en W12. Och du, vad sägs om att köra en lyxbil med V10? Det finns här också!



Lyxbilssegmentet är det mest konservativa av alla bilsegment. Tjock skinnklädsel och träpaneler är vardagsmat. Bland motoralternativen är det traditionellt V8 och V12 som gäller. Audis inträde i lyxbilssegmentet var en tapper satsning. Modellen som introducerades 1988 hette kort och gott Audi V8. Den såg ut som en lyxigare och något större version av dåtida Audi 100/200, men hade så klart sina unika fördelar. Framför allt fyrhjulsdrift, vilket varken Mercedes eller BMW hade försett S-klassen respektive 7-serien med. Audi V8 marknadsfördes bland annat genom att tävlas med i DTM, men imagemässigt nådde den inte upp till samma nivå som konkurrenterna.





Till nästa lyxbil kavlade Audi upp ärmarna rejält. Det blev ett helhjärtat försök att slå sig in i nischen. Den nya bilen som hette A8 kom 1994 och hade aluminiumkaross. Audis utvecklingsarbete med serietillverkade aluminiumkarosser började redan 1982 och innefattade 40 nya patent.

Fram till 2002 byggdes första generationens Audi A8 i drygt 100.000 exemplar, en liten del av dem med W12-motorn som kom 2001.

Där och då var Audis lyxbil etablerad. A8 – och 360 hk starka sportmodellen S8 – var slankare i formen än konkurrenterna och öppnade upp för en målgrupp som ville ha en spännigare lyxbil än konkurrenternas trä- och läderskepp.

Aluminiumkaross

Till modellåret 2003 var det dags för en ny generation av Audi A8. Den visades på bilsalongen i Paris hösten 2002 och bland höjdpunkterna fanns luftfjädring (inte en självklarhet vid den här tiden) samt kontrollvredet MMI, som ansågs betydligt enklare än BMW:s komplicerade Idrive-system.



MAFFIG. Den maffiga single frame-grillen blev ett senare inslag i andra generationens A8. Samtidigt byttes de runda dimljusen mot rektangulära.



TOPPKVALITET. Här var det beigefärgat! Men dystrare färger är också vanligt, för den som önskar. Kvalitetskänslan är så gott som fulländad i A8.

Likaså kom A8 med strålkastare som följer ratt rörelserna, förvisso långt efter att Citroën DS och SM kunde locka med samma finesse.

Karossens stomme var även här gjord av aluminium och heter Audi Space Frame. Denna aluminiumstruktur vägde 220 kg, vilket enligt Audi var mer än 40 procent lättare än motsvarande stålkarosser vid samma tidpunkt.

Det låter som att A8 är en smärt sak att ratta, men riktigt så är det inte. Totallängden är 505 cm, och den förlängda versionen adderar ytterligare 13 cm. Med det kanske vanligaste motoralternativet, en 4,2-liters V8 335 hk, är tjänstevikten en hårsman under 2.000 kg.

Det andra motoralternativet vid lanseringen i Sverige 2003 var en något mindre V8 på 3,7 liter. Både den och den större motorn byggdes med 5-ventilsteknik. Växellådan var en 6-stegad automatlåda.

Citatet

"Ute på landsvägen flyter Audis flaggskepp fram. Servoverkan i styrningen avtar märkbart när farten ökar." Bilspport nr 21/2002

Rekordstark diesel

Till modellåret 2004 ströks den mindre V8:an ur programmet. I stället tillkom en dieselmotor: en 4-liters V8 med 275 hk vid 3.750 rpm och ett maximalt vridmoment på 650 Nm mellan 1.800-2.500 rpm.

När ytterligare ett år hade passerat fanns en mindre 3-liters TDI i motorprogrammet. Desto mer spännande och inte alls lika förnuftig var W12-motorn på 6 liter: 450 hk och 580 Nm i maxvrid! Den 12-cylindriga bjässen väger in på 2,1 ton men uppgavs ändå klara 0-100 km/h på 5,2 sekunder.



A4 I XL-FORMAT. *Precis som föregångaren fick Audi A8 ett utseende som starkt visar släktskapet med samtida Audi A4.*

Till 2006 fick det svenska modellprogrammet tillskott av en 3,2-liters bensenmotor, och den 4 liter stora diesel-V8:an ersattes av en på 4,2 liter med hela 326 hästkrafter. Den sistnämnda försågs med två turboaggregat, ett för varje cylinderbank. Inte nödvändigtvis en motor för den som ville spara pengar vid pumpen, snarare ett bra val för den som ville köra världens starkaste personbilsdiesel.

Utseendet fick en finputsning 2005. Samtliga motoralternativ fick nu samma slags grill som W12-versionen, nämligen en stående "single frame-grill" som ger ett minst sagt stödig utseende.



KRONJUVELEN. *Du hittar inte en W12-motor i särskilt många bilmodeller, men Audi A8 är en av få. Om detta är kronjuvelen i A8-flottan tvistar de lärde, en del tycker att V10:an i S8 är ännu mer tilltalande.*



LYX MED V10. Audi S8 är ett rivjärn i lyxklubben.
V10-motorn lämnar efter Audis behandling 450 hästkrafter.

Värstingen S8

Sedan lång tid tillbaka räcker det inte alltid att lyxbilar är ... tja, lyxiga. De ska vara sportiga också. En version för att steka Porschar och annat på motorvägen måste finnas. I Audis fall heter den versionen S8. En sådan fanns till första generationens A8 och andra generationen presenterades 2005.

Höjdpunkten i S8 är motorn, en 5,2-liters helaluminium-V10 som har rötterna i Lamborghini Gallardos 5-litersmaskin. I det här utförandet har den större slaglängd och lämnar 450 hk med ett maxvrid på 540 Nm. Till detta används Audis direktinsprutning FSI, så det fullständiga modellnamnet är S8 5,2 FSI quattro.

Växellådan är en 6-stegad ZF-låda med tiptronic-funktion och ett sportprogram, som även kan växlas via rattpaddlar. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h och spurten från 0-100 km/h ska klaras på 5,1 sekunder.

Prestandamässigt är det alltså dött lopp mellan S8 och den längre samt tyngre A8 L W12. Men S8 är så klart betydligt trevligare att köra hårt med, tack vare lägre vikt, hårdare chassissättning och kraftigare bromsar.



FÖRVANDLINGSNUMMER. Den förlängda versionen av A8 är dryga decimetern längre, men ändå ger den ett slankt intryck.

Facelift 2007

Till 2007 genomgick hela A8-serien en större facelift. I fronten blev de runda dimljusen rektangulära och i andra änden användes nu mer energieffektiva led-ljus.

Ett nytt tillval var den radarstyrda farthållaren som kunde operera inom ett större hastighetsområde, och dessutom följa framförvarande bil ända till stillastående. Dessutom infördes system för att upptäcka bilar i döda vinkeln samt lane assist för att undvika oavsiktliga filbyten.

I november 2009 upphörde tillverkningen, och samma månad presenterades den nya generationen Audi A8. Den ersattes i sin tur av fjärde generationens A8 år 2017.

SNABBA FAKTA**Audi A8 -03**

Kaross:	4-dörrars sedan.
Motor:	V8, 4.172 cc.
Max effekt:	335 hk/6.500 rpm.
Max vridmoment:	430 Nm/3.500 rpm.
Transmission:	6-stegad automat, fyrhjulsdraft.
0-100 km/h:	6,3 sekunder.
Toppfart:	250 km/h.
Förbrukning:	11,9 l/100 km.
Nypris:	772.000 kr.



Första generationens Audi A8.



Andra generationens Audi A8.



Tredje generationens Audi A8.



Fjärde generationens Audi A8.

Tidslinje

1989 Föregångaren Audi V8 quattro tillverkades fram till 1994.

1994 Audis nya lyxbil A8 presenterades.

2002 Nu kom generation två av Audi A8.

2009 På hösten presenterades tredje generationens A8.

2017 Efter att ha visats i konceptform släpps fjärde generationens A8 på bilsalongen i Frankfurt.

Problem

Aluminium. Karosspaneler i aluminium har många fördelar, men är dyrare och mer komplicerade att laga än vanliga karossmaterial.

Elöppningar. Kolla så att bakluckan öppnas obehindrat med elmotorerna. Likaså ska den dolda MMI-skärmen i instrumentpanelen ta sig ut problemfritt. Generellt sett, kolla så att alla elfinesser funkar som de ska, att laga dem kan kosta mycket mer än det smakar.

Luftfjädring. En härlig funktion som dock inte håller i all evighet. Titta helst på bilen när den har stått stilla över natten. Om den har säckat ner sig över bakhjulen innebär det problem. Kanske "bara" bälgarna behöver bytas, men det innebär också att kompressorn har fått jobba övertid och snart kommer att säcka ihop.

Priser

Som de flesta vet – och somliga inte behöver vändas över – är det en ohyggligt dålig affär att köpa en ny lyxbil. Värdeinsnkningen är alltid brutal. Idag kostar begagnade Audi A8 av den här generationen från 40.000 kronor och uppåt. Detta förutsatt att du vill köpa en bil med diverse problem, inte sällan ingår minst en osläckt varningslampa i affären. De billigaste bilarna har överlag gått långt, drygt 30.000 mil, vilket de dock ska klara av så länge allt är välskött. För de sena årsmodellerna, 2007-2009, kan priset vara uppemot 150.000 kronor. Då är också miltalen generellt lägre. För ungefär samma peng – eller upp till 50.000 mer – kan du få en Audi S8.

Uppgraderingar

Audi A8 väckte stort intresse i tuning- och stylingbranschen, åtminstone för att vara en lyxbil. Även om eftermarknaden kanske har gått vidare till nyare bilar finns det fortfarande ett gott sortiment av exempelvis väghållnings- och stylingdelar. Mest trimpotential finns i dieselmotorerna. Är den bara välskött och frisk finns det inte mycket att tveka på – med en motoroptimering för några tusenlappar håller den jämna steg med moderna bjässe-dieslar.



Volkswagen Phaeton



BMW 7-serie (E65)

Alternativen

VW Phaeton. A8:ans kusin från koncernen är en mycket kompetent lyxbil, men har inte samma status bland gemene man.

BMW 7-serie. E65-generationen är aningen äldre än A8 och kan fås för betydligt mindre pengar. Designronden vinner den dock inte.

I korthet

- + Design
- + Kvalitetskänsla
- + V10 och W12
- Hög driftskostnad
- Föråldrat MMI
- Litet urval i Sverige



Emanuel Gylling

14. Chevroletlets okända kraftpaket - Z16.

Publicerad 2020-11-07 kl 17:33.

TEXT Mårten Carlsson

MUSKELBIL

Chevroletlets nya mid-size Chevelle kom rätt i tiden 1964. Den var syskonmodell till Pontiac Tempest, som ju var grunden för den vassa GTO. Chevroletdivisionen var inte sena med att undersöka möjligheterna att få Chevellen att gå fort den också.



Chevelle kom på marknaden 1964, och senare halvan av modellåret så kunde man få den med 327"-motorn på 300 hästar och SS-paketet. 1965 kom den nya bigblockmaskinen 396" och med den fick man precis vad man behövde - Chevelle Z-16 var född.

Nu var det inte bara att trycka ner den stora bigblocken i Chevellen. För att tåla effekten från den stora motorn som i Z-16 kallades mark IV, så byggdes dessa på cabrioletens styvare ram.

11 tums ventilerade bromsstrummor, specialgjorda fram och bakvangsdetaljer, 12 tums bakaxel togs från de större modellerna och smalnades av.

Rejåla krängningshämmare installerades och funkade så bra att diffspärr i bakaxeln inte behövdes.

Med 3:31 i utväxling och räckte för att skicka iväg bilen från 0-100 på 6,5 sekunder, kvartsmilstider talar om runt 15 sekunder.

Mark IV motorn var en civiliserad version av den så kallade 'mystery engine' som med framgång körts säsongen 1963 i NASCAR-serien.



Den speciella svarta panelen på bakstammen särskiljde Z-16 från de vanliga modellerna. Den må varit anonym på utsidan men under skalet skiljde det sig desto mer. Motorummet fylles upp av en 375 hästars 396" som fick lite uppsnopsning med kromdetaljer och emblemen på skärmarna talade om vad man hade att göra med.





Z-16 kom bara i tre färger. Röd, svart eller gul. Svart inredning med separata säten var standard.

AM/FM radio, bälten, stoppad instrumentpanel med varvräknaren ovanpå. Mark IV-motorn var varvillig och räkneverket gick ända upp till 6000 varv och en hastighetsmätare graderad till hela 160mph.



På pressfoton visades Z16 upp med vit inredning.



Här är den allra första produktions-Z16. Den var gul med svart vinyltak och såldes till [Dan Blocker](#). just det - Hoss i bröderna Cartwright.

Namnet Z-16 kommer av den snustorra interna rubriceringen - RPO Z-16.

Det stod för Regular Produktion Order Z16 – så hette hela paketet till Chevelen i listan. Z-16 var en officiell produktionsbil, fast den gjordes bara i en upplaga på 200 exemplar. Samtliga verkar vara byggda perioden februari-mars 1965 och allihop försågs med 'mag wheel simulate' navkapslar. (RPO N96)

Prislappen var rätt saftiga \$3932 mot den vanliga Malibu coupéns baspris \$2377.

Det gjordes nästan ingen reklam för den heller – djungeltelegrafan gick för dom köpare som skulle tänkas vilja ha en.

Andra celebriteter som tidiga Z-16 Cheveller öronmärktes för var racerförare som Phil Hill, AJ Foyt, Briggs Cunningham, samt Bob Peterson.

Vid sidan av de 200 stycken Z-16 coupéer så byggdes det faktiskt en cabriolet också.

Den gick till Bunkie Knudsen som då var chef för Chevrolet Motor division.

Läs mer om:



Kandidat #9: Chevrolet Chevelle!

Det är dags att rösta fram Årets Klassiker 2014! Här är kandidat nr 9 Chevrolet Chevelle SS 454!

Klassiker

15. Nissans första Silvia.

Publicerad 2020-11-09 kl 7:12, text Mårten Carlsson

Den visades upp på Tokyomässan som Datsun 1500 Sport coupé, men det lät ju inget vidare elegant. Så omgående döptes den om till Nissan Silvia.



När Silvia visades upp i september 1964 var det antagligen det lyxigaste som kommit ur den Japanska bilindustrin dittills.

För designen stod greven Albrecht Graf von Goertz, som på meritlistan även hade den vackra BMW 507.

Under skalet använde man rätt mycket delar från sportbilen Fairlady, även dess 1,6 liters fyra med överliggande kam och dubbla SU-förgasare. Den gav 96 hästkrafter.

Exklusiv var den, de handbyggdes i Nissans Shataifabrik, där man knackade karosserna för hand.

Det var en ganska nätt bil, 4 meter på längden och 150cm bred. Vikten landade på blott 975 kilo.

Av förståeliga skäl var produktionstakten ganska låg, men för en rent handbyggd bil så är summan 554 exemplar en rätt imponerande siffra ändå. De allra flesta byggdes under kalenderåret 1965. De sista lämnade fabriken 1968.

Några av dem fick åka utomlands med. 49 stycken skeppades till Australien, och ytterligare tio åkte till andra länder.

Två stycken skall ha kommit till Sverige någon gång på nittioalet, någon som vet något mer om dessa?

Läs mer om: [Grattis Datsun Silvia!](#)

16. Shamrock var Irlands bildröm – som floppade totalt.

Publicerad 2020-11-08 kl 6:53

TEXT Calle Carlquist

BACKSPEGELN.

Irländska Shamrock blev inte riktigt den succé som bilens skapare, William Curtis, hoppades på.



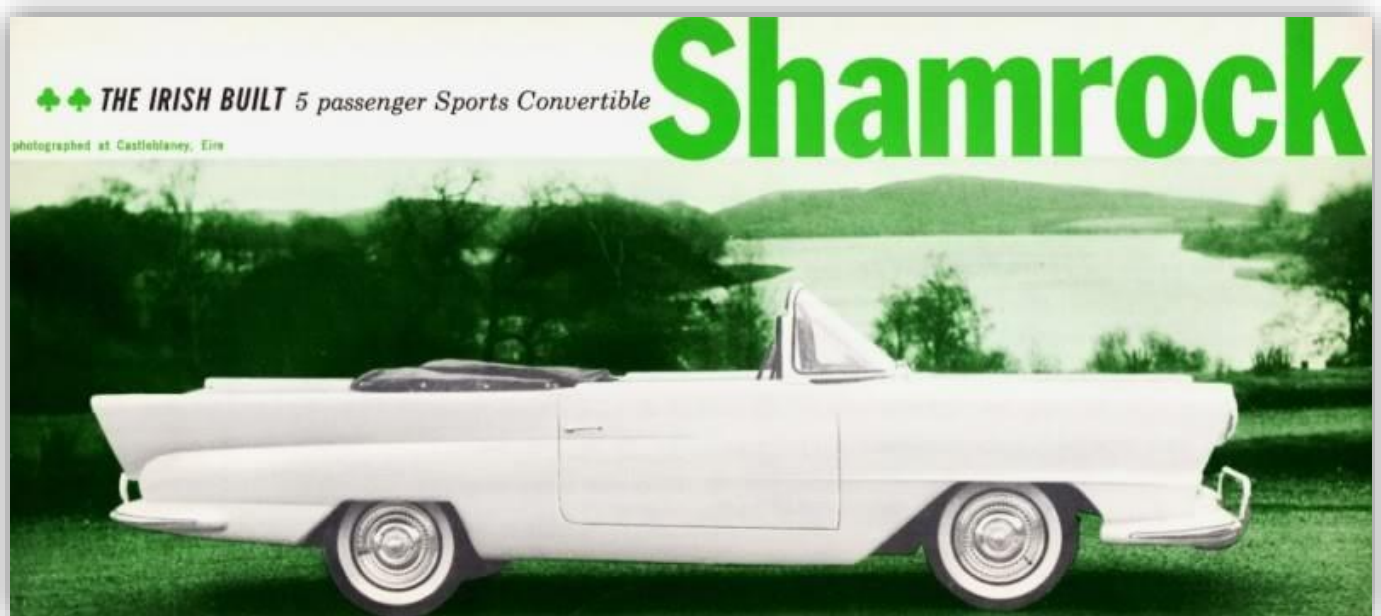
Lyss gott folk till balladen om bilen som skulle få fart på republiken Irlands ekonomi och göra succé i bilens förlovade land USA.

DeLorean? Nix, den byggdes ju på Nordirland och det här gäller Irland som knappast är känt för någon bilproduktion alls, trots att Ford och Volkswagen haft fabriker här. Den första VW Typ 1 som byggdes utanför Tyskland kom faktiskt till i en fabrik i Irlands huvudstad Dublin.

Sagan om Shamrock (treklövern) och dess skapare William Curtis börjar med att amerikanen 25 år gammal återvänder till sina förfäders ö i mitten av 1950-talet. Han noterar skillnaden i välstånd mellan länderna och får en idé: Varför inte bygga en bilfabrik som ger folk jobb och inkomst här och amerikanerna en häftig pjäs att ratta över there?

Tillsammans med en kompanjon grundas Shamrock Motors Ltd och fabriksmark köps i Castleblayney i grevskapet Monaghan vid gränsen till Nordirland.

Återstår att skapa själva bilen, ett uppdrag som går till en Alvin "Spike" Rhiando, en italiener som ska ha kört speedway och racing. Eller om han är amerikan. Eller kanadensare. Om han nu inte är från London, rent av. Ingen tycks veta.



Rhiando skapar hur som helst en öppen bil med uttalat amerikanska linjer, fenor där bak och avtagbar hardtop. När den sitter på ser bilen ut som en fransk nunna iklädd sin cor-nette, det veckade vita huvuddoket.

Shamrock saknar sidorutor och skapelsen är inte mindre än 518 centimeter lång. Karossen består av glasfiber, framtidsmaterial. Allt väl så långt, men undertill befinner sig teknik och chassi från en betydligt mindre bil, Austin A55. Det gör axelavståndet löjeväckande kort och överhängen löjeväckande långa.

Den fyrcylindriga stötstångsmotorn på blott 1,5 liter ger ynkliga 55 hk. Jämförelsen med den tänkta konkurrenten Ford Thunderbird haltar betänkligt från start. Än mer haltar bilen om den får punktering, ty det bakre hjulhuset är så ritat att bakhjulen inte kan demonteras med mindre än att bilen hissas upp och bakaxeln sänks ned.

Curtis plan att bygga 3 000 bilar 1959 och därefter 10 000 per år stupar magnifikt. Siffrorna varierar men det blir 15–20 exemplar av Shamrock innan produktionen upphör och fabriken slår igen. Enligt legenden körs överblivna karosser och delar ut med båt till mitten av närbelägna Lough Muckno och sänks i dess mörka vatten, never more to be seen.

Åtta Shamrock återstår i dag för världen att njuta av, alla oskuldsfullt snövita utom en bil som en entusiastisk amerikan gärna visar upp varje år på Saint Patrick's Day den 17 mars. Den är grön, förstås.

Läs också: [Volvos udda coupémodell som sålde bättre än väntat](#)



Calle Carlquist

Klassiker

17. Nya Fiat 500.

Publicerad 2020-11-08 kl 10:31, text **Mårten Carlsson**.

En film om 1957 års stora lilla bilnyhet - Fiat 500.



FILM: <https://youtu.be/b0LXQN2R1Vc>

Läs mer om:

[Liten men stor Legonyhet!](#)

[Lego fortsätter att ta fram nya byggsatser med klassiska bilar! Nu i mars introduceras Fiat 500 i en sats bestående av 960 delar.](#)

[Fiat med nya ögon](#)

[Denna Fiat 500-bilar har ett lite säreget och glosögt utseende, och det beror på att den är på väg till USA.](#)

[Föränderliga förunderliga Fiats - 500](#)

[Italienska karossmakare är flitiga, knappt hade 500:an haft premiär förrän flera presenterade egna varianter av den 1](#)

[Fiat Nuova 500: Små barn – små bekymmer](#)

[Fiat 500 får alla att le inklusive den som sitter bakom ratten. Räkna med låga kostnader, stabilt värde och mer plats över i garaget. Och ett och annat trånande ögonkast. 1](#)

[Inred vardagsrummet med Fiat](#)

[Helgen stundar, dags att möblera om. Krydda ditt hem med en italiensk bilklassiker, Fiat 500 från 1957 som glasbord.](#)

18. Vad heter Sveriges nya världmästare?

Publicerad: 2020-11-05 kl 14:45, text: Emanuel Gylling.

**A-traktorer borde få köra fortare än 30 km/h!
Volvos bilar borde inte spärras vid 180 km/h!
Skrota högerregeln!**



Ursäkta att jag ropar högt, och tack för uppmärksamheten. Det är nämligen så att Sverige än en gång har en svensk världsmästare i rallycross.

Vad han heter vet jag inte ännu, eftersom det i skrivande stund återstår två deltävlingar att köra. Men jag kan tänka mig att sätta en slant på Johan Kristoffersson, och då är jag inte ens typen som spelar om pengar.

Kristoffersson är sedan tidigare tvåfaldig världsmästare i rallycross, tvåfaldig mästare i både STCC och Carrera Cup, och dessutom en vass rallychaufför.

Han har just nu en ledning med 27 poäng före Mattias Ekström, som i sin tur är 29 poäng före regerande världsmästaren Timmy Hansen. De utgör alltså topp tre i tabellen.

Läser vi vidare bland förarna i topp tio hittar vi Kevin Hansen, Robin Larsson och Anton Marklund. Sex av de tio första i mästerskapet är svenskar!

Men vem bryr sig, egentligen? Med tanke på hur mycket medial uppmärksamhet som tillägnas fotboll och ishockey skulle man tro att Sverige är ännu mer framstående i de ädla sporterna. Men så är det tydligen inte, lyckas jag läsa mig till. Motorsport i allmänhet och rallycross i synnerhet verkar i det dolda i det svenska mediebruset.

Ja, vad Sveriges nya världsmästare heter kommer tyvärr inte spela så stor roll för den breda, sportintresserade massan. Snart kan vi återgå till att klaga på vädret, Volvos säkerhetsarbete och dubbdäckslagar. Och naturligtvis följa varenda fjärt som släpps i fotbollens och ishockeyns omklädningsrum.

Men först – var beredd på att fira en svensk världsmästare i rallycross! Den 21-22 november kör serien på Spa-Francorchamps och finalen äger rum i Nürburgring den 12-13 december.

SLUT