



*Edsel Citation 4-door Hardtop 1958*

1. Svenska Lusitano Cars i konkurs.
2. Brand i elbil mindre farligt än befarat.
3. Volkswagens vd: omställningen till elbilar en överlevnadsfråga.
4. Nuro säkrar ny investeringsrunda.
5. Biltillverkaren Bizzarrini återupplivas.
6. BMW iX — elektriskt flaggskepp med 500 hästar.
7. Svenskt pris på Citroën C5 Aircross.
8. Provkörning av Land Rover Defender.
9. Land Rover lyfter Discovery.
10. HiPhi X är nya elsuven som siktar på Tesla.
11. Första Kina-tillverkade Tesla-bilarna på väg till Europa.
12. Svenskarna missar mycket när de köper begagnad bil.
13. Trafikverket ändrar hastigheten på 135 mil väg.
14. Arbetsbilen för dig som inte behöver jobba!
15. Ford Consul/Granada 1972–77.
16. Nico Rosberg kör Porsche Taycan Turbo S på Nürburgring.
17. Lewis Hamilton världsmästare i Formel 1 för sjunde gången.

## 1. Svenska Lusitano Cars i konkurs.

Text: Björn Magnusson.

Publicerad: 2020-11-10 kl 06:40.

**Minns ni Jösse Car och deras Indigo 3000 som såldes under några år på 1990-talet?**



*Von Braun Indigo 3000R vid premiärvisningen 2017.*

En svensk sportvagn med underliggande teknik hämtad från Volvo 960. Tyvärr gick företaget i putten efter endast 47 tillverkade exemplar. Men von Braun Sports Cars startades småningom upp med samma koncept och tillverkade von Braun 3000R, vilken blev Indigo 3000R och till sist Lusitano 3000R. Men nu är det Skenebaserade företaget Lusitano Cars AB satt i konkurs.

Ja, det blev en helsvensk sportbil. Under några år i alla fall. Men nu har sagan nått sitt slut. Åtminstone för den här gången. Efter att ha uppvisat förlust de fem senaste åren har äventyret slutat i konkurs.

## 2. Forskare: Brand i elbil mindre farligt än befarat.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-11-10, 10:55, uppdaterad 2020-11-10, 15:41.

En bilbrand kan ge utsläpp av den farliga gasen vätefluorid (HF). Många har befarat att bränder i elbilar ska ge farligt höga utsläppsnivåer. Två olika forskningsprojekt visar på överraskande låga utsläpp.



*Brandmän släcker en bilbrand.*

**Stora utsläpp av gasen vätefluorid (HF) är farligt** eftersom gasen kan tränga igenom huden. Det har funnits en oro att räddningspersonalens skyddsdräkter och andningsmasker inte ska ge tillräckligt skydd.

Nu visar en studie som genomförts vid det svenska institutet Rise att mängden vätefluorid som frisläpps är mindre än befarat. En franskt forskningsprojekt har kommit till liknande resultat som Rise.

**Rise har eldat upp flera elbilar** och mätt utsläppen. De har också eldat upp en bil med förbränningsmotor som referens. Den bilen var en skåpbil av samma modell som en av elbilarna.

Om man jämför de både skåpbilarna, en elbil med ett batteri på 40 kWh och en bil med 44 liter diesel i tanken, så är det stora skillnader i mängd vätefluorid i brandgaserna. Elbilen gav upphov till 573 gram vätefluorid och dieselbilen gav 11 gram.

**Det kan låta mycket med 573 gram vätefluorid**, och det är det, men det ska sättas i relation till tidigare uppgifter från Chalmers om att en elbil ska ge upphov till 2 till 20 kilo vätefluorid.

Ola Willstrand, projektledare på Rise, tror att skillnaderna i resultat beror på att Chalmers bara eldade enskilda battericeller och sedan interpolerade upp uppgifterna att gälla en hel bil istället för att som Rise elda upp riktiga bilar.

– **Man vet att gasen är farlig** och har gjort ett "worst case"-antagande. Det är sunt ur säkerhetssynpunkt att inta en ganska försiktig hållning. Men frågan är alltså om man verkligen behöver vara så försiktig, säger Ola Willstrand [till Ny Teknik](#).

Totalförsvarets forskningsinstitut FOI genomför just nu en studie av hur räddningstjänstens larmställ står emot vätefluorid.

Det är värt att notera att det tar lång tid innan en brand når till batteriet. Ofta hinner räddningstjänsten släcka en elbilsbrand innan vätefluorid börjar läcka ut.



### [Bensin- och dieselbilar brinner fem gånger oftare än elbilar](#)



### [Bränder i elbilar: "Riskerna är väldigt överdrivna"](#)



### [Ska släcka bilbrand – sen går allt fel](#)



### [Skogsbrand förstörde 175 veteranbilar](#)





### 3. Volkswagens vd: omställningen till elbilar en överlevnadsfråga.

Anders Nilsson 2020-11-10.

Covid-19 riskerar att ställa till det ekonomiskt.



Volkswagens vd, Herbert Diess, menar att övergången till elbilar är en överlevnadsfråga för koncernen, men samtidigt riskerar covid-19 att ställa till det ekonomiskt på grund oförutsägbarheten.

[Volkswagens](#) vd, Herbert Diess, säger att biltillverkaren kommer att driva igenom en allomfattande övergång till elbilar och menar att det är en överlevnadsfråga. Dessutom riskerar covid-19 att vända upp och ned på affärerna, på kort sikt rapporterar [Autotive news Europe](#).

Herbert Diess menar att de har en hälsosam mängd med beställningar, men beror på utvecklingen under de kommande månaderna. Allt bottnar i hur ekonomin kontrollerar viruset och samhället undviker restriktioner som kan skada efterfrågan och förtagande.

Trots osäkerheten kommer Volkswagen fortsätta med sin aggressiva taktik att investera i ny teknologi, så att de undviker att hamna bakom sina konkurrenter. Hela bilindustrin är på väg att förändras i grunden på grund av elektrifieringen.

– Om du inte är snabb nog så kommer du inte överleva. I längden kommer klimatförändringarna vara den svåraste utmaningen mänskligheten haft, säger Herbert Diess.

Han menar också att nya nedstängningar av samhällen skulle vara svåra att hantera, men biltillverkaren har visat att de kan härda ut. Volkswagen, [Tesla](#) och [Ford](#), med många andra biltillverkare, vände tillbaka till vinst under det tredje kvartalet.

En ny våg av covid-19, plus en rörig Brexit, är de nya riskfaktorerna för bilindustrin. I oktober föll bilförsäljningen, vilket [Bytbil tidigare skrev som](#) och signalerar att återhämtningen är på väg att plana ut.

De kommande månaderna kommer bli kritiska för Herbert Diess, eftersom han måste visa att den elektriska omställningen fungerar. Efter att lanseringen av ID.3 försenats på grund av mjukvarufel, lanseras nu ID.4, som både produceras och säljs i Tyskland.

### **LÄS MER: [Officiell: Volkswagen Golf R – den kraftfullaste någonsin](#)**

Volkswagen planerar att öka teknikinvesteringarna, bygga upp batterikapaciteten och omvandla hela fabriker till att producera elbilar. Till och med [Bentley](#) kommer bli helt elektrifierad inom fyra till fem år.

Volkswagens styrelse kommer inom kort mötas för den årliga utvärderingen av koncernens investeringsplan. De är redo att minska storleken på budgetar eftersom pandemin påverkat de ekonomiska förutsättningarna.

Utvärderingen kommer kan även besluta om koncernen kan bli smidigare, genom att primärt fokusera på bilmärkena Volkswagen, [Audi](#) och [Porsche](#). De fyra senaste åren har Volkswagen även utvärderat sina alternativ för tillverkarna som inte är del av kärnverksamheten, såsom Ducati, [Bugatti](#) och [Lamborghini](#).

Volkswagen siktar på att dubbla sina elbilsförsäljning 2021, eftersom koncernen försöker anpassa sig till de allt strängare utsläppskraven i Europa och på andra håll. Detta är en del i deras strategi att anpassa sig till klimatförändringarna.

– Regeringar spelar en stor roll genom att de fattar beslut som påverkar konsumenternas val. För många personer kommer det bli väldigt svårt att inte välja en elbil, säger Herbert Diess.

Medan de nuvarande biltillverkarna brottas med omställningen av dess verksamhet, har Tesla forsat förbi alla och blivit världens mest värdefulla biltillverkare, även om de genererar mindre pengar och säljer färre antal bilar än Volkswagen eller Toyota.

Detta pressar Volkswagen att hålla jämn takt på teknikfronten, även om covid-19 påverkar den dagliga biltillverkningen. Vad som står på spel för Volkswagen, är vad för roll de kommer spela i framtiden.

### **LÄS ÄVEN: [Volkswagen ID.3 får högsta betyg](#)**



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar:**



**Volkswagens mål för Norge: 90 procent av försäljningen ska vara elbilar**



**Volkswagen ID.3 får högsta betyg**



**Porsches vd: Inte aktuellt med 911 som elbil**



**En Ferrari som renodlad elbil? Glöm det**



## 4. Nuro säkrar ny investeringsrunda.

AV BOBBY GREEN 2020-11-10 KL 19:00.

Tillverkar självkörande leverans-poddar.



**FILM:** <https://youtu.be/yFYIjZc968I>

**Nuro** som tillverkar självkörande små leverans-poddar har säkrat en ny investeringsrunda om 500 miljoner dollar. Nya investerare är Fidelity Management & Research Company och Baillie Gifford medan tidigare investerarna SoftBank och Greylock gått in med mer pengar. Summan läggs på de 940 miljoner dollarna man fick in förra året. Företaget är just nu värderat till fem miljarder dollar. Vi skrev om dem redan i början av 2018 och de nya pengarna ska man använda för att utöka teamet som jobbar med modellen R2 och även rampa upp tillverkningen av denna.

I februari tidigare i år gav National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) Nuro tillstånd att skicka ut upp till 5000 stycken R2 på vägarna under två års tid. För tillfället finns poddarna i Houston, Texas, Scottsdale, Arizona och Kalifornien där de åker omkring och levererar olika saker, bland annat pizza som vi har skrivit om tidigare.

[Före detta Google-ingenjörer visar självkörande budbil  
Framtagen för mindre transporter](#)

[Kolla in Dominos självkörande pizzatruck  
Kommer kanske ersätta mycket av matbuden i framtiden](#)



## 5. Biltillverkaren Bizzarrini återupplivas.

AV BOBBY GREEN 2020-11-10 KL 16:00.

Före detta Aston Martin- vd håller i spakarna.



*Bizzarrini 5300 Spyder S.I 1966*

1964 grundades den italienska biltillverkaren [Bizzarrini](#) av Giotto Bizzarrini. Giotto hade tidigare jobbat som både ingenjör och testförare hos Ferrari och Alfa Romeo och kände sig mogen att dra igång något eget. Under fem års tid deltog man i flera olika race, bland annat 24-timmars på Le Mans. Modellerna Strada, Europa och P538 blev till och även en del specialare under 2000-talet.

Nu ska märket återupplivas ytterligare en gång och bakom står den London-baserade lyx-bilshandlaren Pegasus Brands. Tre stycken före detta Aston Martin-chefer ska basa över märket och en av dem är [Ulrich Bez](#) som mellan 2000 och 2013 var vd för Aston. Ulrich har även jobbat hos Porsche där han var med och utvecklade 911 Carrera RS 2.7, 968 och 993. Andra namn som är med i det nya projektet är Christopher Sheppard och Janette Green.

När "nya" Bizzarrini ska presentera något är oklart men det lär vi få reda på.

[En åktur med en Bizzarrini 5300 GT Strada](#)

[Bizzarrini P538 får sin första tvätt på 32 år](#)

[Bizzarrini GT 5300 Strada och Ferrari 250 TdF](#)



## 6. BMW iX — elektriskt flaggskepp med 500 hästar.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-11-11, 13:59.

Konceptbilen iNEXT har omvandlats till produktionsbilen BMW iX. En bil som är tänkt att vara BMW:s elektriska flaggskepp.



BMW iX3 – den elektriska motsvarigheten till X3 – är på väg ut på marknaden. Den följs av iX som kan liknas vid en elektrisk motsvarighet till X5. De är ungefär lika långa och breda, men iX är låg som X6. Hjulen är lika stora som för X7. Det är 21 eller 22 tums fälgar som gäller.



*Smala ljus bak och fram är kännetecknande för BMW iX.  
Bilen är bred och lång som X5, och hög som X6.*



**BMW iX är ingen riktigt SUV**, BMW vill istället kalla bilden för en SAV - Sports Activity Vehicle. För att ge bilen bra räckvidd har lågt luftmotstånd varit en prioritet. Därför har bilen många rena ytor och dörrhandtagen sticker inte ut vid körning. Luftmotståndet anges till 0,25.

BMW iX har två elmotorer som tillsammans ger mer än 500 hästkrafter. 0-100 km/h ska klaras av på mindre än 5 sekunder.

**Räckvidden utlovas till mer än 600 km.** Snittförbrukningen enligt WLTP ska vara mindre än 21 kWh per 100 km. DC-laddning är möjlig upp till 200 kW.





**Interiören är rätt olik dagens BMW-modeller.** Den är nydesignad från grunden. Tanken har varit att ge en så enkel och avslappnande förarmiljö som möjligt. Antalet knappar och rattar har reducerats och ventilationsutblåsen har gjorts större. Istället finns en stor bred skärm för instrumentering och infotainment.

BMW iX kommer ut på marknaden under det andra halvåret 2021.





[BMW iNext vintertestas i Sverige – elmotor och batteri sätts på prov](#)



[Nya uppgifter: BMW i5 läggs ned – nu är det "iNext" som gäller](#)



[Officiell: Här är elsuven BMW iX3](#)

## 7. Svenskt pris på Citroën C5 Aircross – så mycket kostar nya laddhybriden.

Publicerad 2020-11-12 kl 9:43.

Text Erik Söderholm.

**Citroën har släppt den svenska prislappen för laddhybridsuven C5 Aircross.**



**Citroën C5**, som tidigare var en bekväm mellanklassmodell, har sedan några år flyttat upp en våning och blivit suv med tilläggsnamnet Aircross. Men enligt Citroën ska modellen fortfarande locka köpare som är ute efter hög komfort.

För ett drygt år sedan stod det också klart att [Citroën C5 Aircross skulle erbjudas som laddhybrid](#) med samma teknik som koncernsystersonen Peugeot 3008 och 508.

**Säljstarten blev** uppskjuten på grund av coronapandemin, men nu har Citroën släppt de svenska priserna för Citroën C5 Aircross Plug-in Hybrid som börjar på 403 990 kronor i utrustningsnivå Feel. Ett snäpp upp finns nivån Shine Exclusive som kostar 439 990 kronor.

– Vi har en hel del trogna kunder som gått och väntat på sin Citroën C5 Aircross Plug-In Hybrid ett tag och det känns extra bra att vi nu kan leverera bilar till dessa Citroën-ambasadorer, säger Martin Ling, produktchef för Citroën i Sverige.

5,5 mils elräckvidd

**Den nya laddhybridversionen** har framhjulsdraft, bensinmotor på 225 hk plus eldrift och en åttastegad automatlåda. Rääckvidden på el ligger på 5,5 mil enligt WLTP-körcykeln.

Prismässigt hamnar Citroën C5 Aircross Plug-in Hybrid i samma klass som Jeep Renegade, som kostar 409 900 kr. Konkurrenterna Ford Kuga, Opel Grandland X, Peugeot 3008 och Volvo XC40 är något dyrare.

**Steget upp till Toyota RAV4** är nästan 100 000 kr, men den har å andra sidan längre elrääckvidd och högre effekt.



Den billigare versionen av Citroën C5 Aircross Plug-in Hybrid har bland annat Apple CarPlay, ombordladdare på 7,7 kW, digitala instrument, autobroms och backkamera. Den dyrare utrustningsnivån adderar utrustning som adaptiv farthållare, helljusassistent, Full LED-strålkastare, filhållningsassistent, elbaklucka, parkeringsassistent och trådlös mobilladdning.

Läs också: [Första bilderna på nya Citroën C4 – nu med eldrift](#)

Läs mer om:

[Fler detaljer om ersättaren till Citroën C5 och C6  
Utmanar BMW och Audi med "flygande matta-känsla".](#)

[Citroën C5 återuppstår: "Den blir fantastisk"](#)

[Glada besked för citronister: C5-modellen kommer göra comeback trots att segmentet är på kraftig nedgång.](#)

[C5 Aircross blir laddhybrid](#)

[Citroënsuven får namntillägget "Hybrid" och upp till fem mils räckvidd.](#)



Erik Söderholm

# SVENSKA DAGBLADET

## 8. Provkörning av Land Rover Defender.

Julia Brzezinska

Publicerad 2020-10-27.

**Ikonen är tillbaka med stor karisma.**



*Få saker är så brittiska som Defender, även om märket nu byggs i Slovakien och ägs av indiska Tata Motors. Dagens bilindustri i ett nötskal.*

**Vi provkör ett stycke bilhistoria. För första gången sedan 1948 uppdaterar Land Rover brittiska ikonen Defender en bil lika helig som David Attenborough. Är terrängdugligheten kvar eller har entusiasternas farhågor om att den förvandlats till en lyxsuv besannats?**

**Vad är bättre reklam** för återkomsten av Defender än att göra extrema stuntrick i nya James Bond-filmen? No time to die skulle ha gått upp på bioduken i april men coronapandemin kom i vägen och sedan dess har man skjutit upp premiären två gånger. I filmen ser man helsvarta exemplar av den brittiska terrängvagnen komma flygandes genom luften för att offras i lerig terräng – dyrt men ack så snyggt och välplacerat.

Jag vet inte om det bara är jag men fordon av den här kalibern får mig att vilja smita från E4:an och styra mot tundra, stäpp och savann. Med det sagt hivar jag mig upp bakom ratten, här sitter man så högt att man ser ner i kupén på andra bilar.

Som fordon betraktat befinner Defender sig högst upp i näringskedjan tillsammans med jämlingar som Mercedes Geländewagen och Jeep Wrangler. De äter trottoarkanter, gräs, sand, grus, snö, sten, och lera som snacks.



*Du kan välja till en kyld minibar eller ett tredje säte mellan förar- och passagerarsätet.*

**Vi sätter kurs** mot lämpligare miljö. I Tungelsta utanför Stockholm har min motorkollega Mikael Lindberg en offroadbana som bör få Defender att bekänna färg. Motorvägskörningen är behaglig, tack vare den åttavxlade automatlådan är varvtalet lågt även i motorvägsfart.

I Tungelstas terräng byter vi språk och ursäktar på förhand vår grekiska. Lågväxel aktiveras, (som förenklat betyder att bilen går hälften så snabbt men blir dubbelt så stark) och diffar låses (som förenklat betyder att hjulen driver lika snabbt fram och bak samt på höger och vänster sida.)

I skogen tar det emot när grenarna rispar mot den blänkande lacken. Vi fortsätter genom finkornig sand, vilket för övrigt är anledningen till varför man har snorkel och inte för att motorn ska kunna andas i vatten som många tror. Bilen gungar över tuffa stenpartier och den kalla drycken i minibaren kluckar.

**Kontrasterna är stora** mellan den lyxiga innemiljön och den rustika utomhusmiljön. Uppför det branta berget aktiverar vi ett av de förinställda körlägena och fortsätter klättra, bitvis bara med två hjul i marken.

Tack vare – återigen grekiska – lågväxel, diffspärrar och korta överhäng sker det odramatiskt. Det knacker lite om den elektroniska diffen på bakaxeln (som inte är lika robust som en mekanisk diff). Och tack vare kameror som visar vad som finns runtom oss behöver vi aldrig kliva ut för att läsa av terrängen.

Men entusiasterna är inte lika begeistrade över återkomsten. Ur-Defendern levde på sina offroadmeriter och kunde liksom Sir Attenborough ta med dig på en resa varthelst i världen. Men så var den också så bullrig att den inte gick att köra utan hörselkåpor.

Den nya är också med på äventyr. Defender bygger på en robustare aluminiumplattform (D7x) än Range Rover, Range Rover Sport och Discovery som ger lägre vikt och bättre vridstyvhet än föregångaren.

Den har mer extrema påkörnings-, bryt- och avkörningsvinklar än systerbilarna men även bättre än Mercedes och Jeeps dito. Vilket betyder att den teoretiskt sett kan ta sig upp och ner för brantare sluttningar.



*Interiören i magnesium och neopren är digital och maffig.  
Infotainment och grafik är i toppklass.*

Nej, den är inte lika hard core som sin föregångare. Land Rover har offrat de stela axlarna och ramverksbygget till förmån för en lättare kaross med luftfjädring och individuella hjulupphängningar som på ren svenska betyder att bilen inte är lika robust som tidigare men sju resor mer bekväm, lite mer allround, lite tystare och lite bränslesnålare.

Men varför förnyar man sig efter så lång tid?

Föregångaren var populär men konstruktionen var uråldrig och skulle ha fått det allt svårare att klara avgasregleringar och säkerhetskrav. Det handlar förstås om pengar. Gamla Defender 110 kostade under 400 000 kronor medan nya börjar på 735 000 kronor. Det är nästan en fördubbling av priset – men en rejäl dos av lyx och komfort är avgörande för att attrahera kunder i Kina och USA. Dessutom står elektrifieringen i farstun, där Land Rover samarbetar med BMW inför nästa generation elektriska fordon.

Samtliga motoralternativ som säljs från månadsskiftet är mildhybrider, vilket innebär att de stötts av en liten elmotor. Men laddhybriden P400e som kan rulla upp till 43 kilometer på ren el är kanske det mest intressanta alternativet för stadsbor och det lär även stötta fyrhjulsdriften positivt i terrängen.

Defender finns i en kort 90- modell, 110-modellen som vi kör, och framöver väntar en längre 130-modell. Tillbehörslistan är lång. Man kan kryssa i minibar, luftpump, vattenslang, steg, taktält, skjutbart tygtak, extrasäten fram och på tredje raden men hårda tillbehör som rocksliders och bogserögla saknas.

Instrumenteringen är i samma klass som vilken lyxbil som helst.

Dessutom går det att göra programuppdateringar "over the air" som i de senaste elbilarna – frågan är om det hjälper när man håller på att törsta ihjäl i Kalahari?

Förmodligen hade Margaret Thatcher kunnat lokalisera sin son Mark, som 1982 höll på att stryka med efter att han kört vilse i Sahara i samband med den mytomspunna Dakar-tävlingen, lång tidigare om han suttit i nya Defender.

Ja traditionalisterna gråter men finkostymen gör att Defender kommer att hitta nya beundrare och den får åtminstone mig att drömma om jak och lejon på nätterna.



*Land Rover har gjort sig (o)frivilligt kända för egensinniga bakdelar.  
Ingen lär ha missat den asymmetriska baken på Discovery.*

**Koldioxidutsläpp:** 240 g/km (WLTP)

**Kväveoxidutsläpp:** 54,4 mg/km (WLTP)

**Motor:** 2,0 liter fyrcylindrig diesel

**Max effekt:** 240 hk

**Max vridmoment:** 430 Nm

**Kraftöverföring:** 8-stegad automatlåda från ZF, fyrhjuldriven

**Skatt:** 18 244 kronor (de tre första åren)

**Tjänstevikt:** 2 553 kg

**Dragvikt:** 3 500 kg

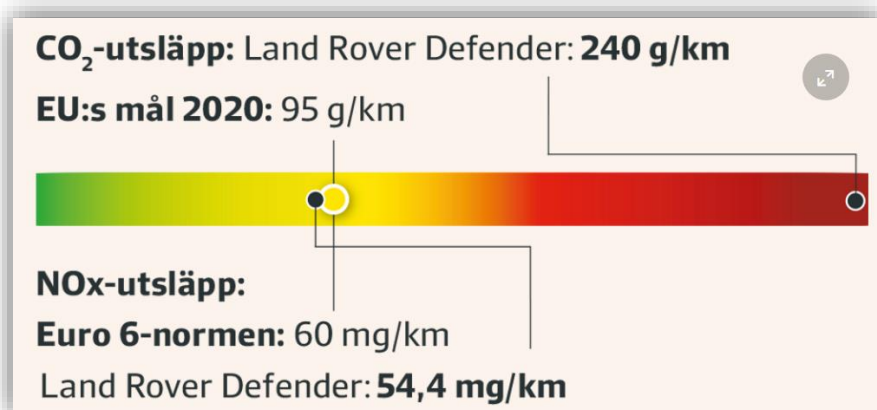
**Markfrigång:** 29 cm

**Vaddjup:** 90 cm

**Längd/bredd/höjd:** 4,75/1,99/1,92 meter

**Bagageutrymme:** 857–1 946 liter

**0–100 km/h:** 9,1 sekunder





*Det avhuggna kantiga hörnet på bakänden känner vi igen från originalet – snyggt!  
Defender har en markfrigång på 29 centimeter för den som ska ge sig ut i naturen.*

### **Motor/växellåda**

#### **Betyg: 5 av 6**

Vi kör den kraftfulla dieselmotorn som ger bra bett i en så stor bil. Växellådan är smidig men eldriften i laddhybriden lär bidra till en ännu mjukare gång och ha positiv inverkan även i terrängkörning.

### **Ekonomi**

#### **Betyg: 2 av 6**

Nya Defender är nästan dubbelt så dyr som den gamla. Tjusningen med den gamla bilen var att den var populär bland kungligheter och arbetare men det nya priset kommer ändra på det.

### **Miljö**

#### **Betyg: 2 av 6**

Förhöjd malusskatt på 18 244 kronor det tre första åren på grund av av mycket höga CO2-utsläpp. Samtliga bilar med modellår 2021 är mildhybrider, dessutom finns P400e som laddhybrid med upp 43 kilometer räckvidd på ren el.

### **Köregenskaper**

#### **Betyg: 5 av 6**

Maffig kör- och sittställning. Man har bra överblick och bilen är extremt stabil i hög fart och även vid tuffare körning. Fickparkering underlättas av de många kamerorna.

### **Säkerhet**

#### **Betyg: 5 av 6**

Velar, Discovery och Evoque har fått 5 av 5 i betyg av Euro NCAP, vilket indikerar att även Defender kan få högsta betyg. Man sitter hellre i en stor Defender än en småbil när olyckan är framme.

### **Helhet**

#### **Betyg: 5 av 6**

Defender är fortfarande en allätare när det kommer till terräng. Finkostymen har tagit ett kliv in i en värld av hybridisering, samt gjort underverk för komforten. Sammantaget en bil med stor karisma men den känns inte lika solid som en Mercedes G-wagen och inte lika stryktålig som Wrangler.

## Två rivaler



### Mercedes G350 d.

Pris: 1 058 000 kronor.



### Jeep Wrangler Rubicon.

Pris: 605 900 kronor.

## 9. Land Rover lyfter Discovery.

AV BOBBY GREEN 2020-11-10 KL 10:40.

Får uppdaterad ut- och insida.



**FILM:** [https://youtu.be/YEsrFpM\\_9f8](https://youtu.be/YEsrFpM_9f8)

Det är nu fyra år sedan nya Land Rover Discovery lanserades och därmed hög tid för en facelift. Så här ser den alltså ut och som vi kan se matchar den nu storebrodern Range Rover ännu mer än tidigare. Som väntat innebär faceliften förutom lite designuppdateringar även nya motoralternativ och mer teknik under skalet.

Utsidan får en ny grill, nya strålkastare, nya stötfångare och uppdaterade bakljus. Insidan får bland annat ett helt nytt infotainmentsystem som liknar det man får i nya Defender. Det består av en pekskärm på 11,4 tum som kan ta emot OTA-uppdateringar. Nytt är också ratten, växelväljaren och hela mittkonsolens design. De som sitter i baksätet ska ha fått bekvämare säten, nya luftutblås och uppdaterade klimatanläggningsknappar.

Under huven erbjuds en rad olika motoralternativ. Det finns bland annat en ny turbomatad fyra på 2,0 liter som ger 300 hästar och en ny rak sexa på 3,0 liter med mildhybrid-teknik och 360 hästar.

Lansering sker någon gång nästa år och priset börjar på 53.900 dollar.

[Nya Land Rover Discovery är här på riktigt](#)

[Land Rover Discovery Sport får sig ett lyft](#)

[Land Rover drar ur pluggen för Discovery SVX](#)

## 10. HiPhi X är nya elsuven som snodde showen – siktar på Tesla.

Publicerad 2020-11-10 kl 9:54, text Erik Söderholm.

En ny uppstickare vill sno köpare från Tesla Model X med en eldriven lyxsuv.



**Tvärt emot vad** många trodde blev bilsalongen i Peking faktiskt av. Trots coronaspridningen har biltillverkarna visat upp nya modeller på mässan, de flesta av dem elbilar.

En av de mer mystiska inslagen som snodde showen från konkurrenterna är en fyr- eller sexsitsig elsuvs som går under namnet HiPhi X och som utvecklats av kinesiska företaget Human Horizons.

**HiPhi X ska vara** en stor och lyxig elbil – 25 centimeter längre än Volvo XC90 – med en tjänstevikt på 2,4 ton och ett 97 kWh-batteri som ger upp till 63 mils räckvidd enligt den kinesiska NEDC-körcykeln.





**Human Horizons** utvecklar inte bara bilar utan vill även bidra med smarta transportlösningar och uppkopplade tjänster i storstäder. Företagets pressmaterial är fyllt av modeord som "smarta städer" och artificiell intelligens – det återstår att se om något av detta blir verklighet.

Den fyrsitsiga lyxversionen av HiPhi X kostar motsvarande en miljon kronor medan "familjeversionen" med sex säten (2+2+2) går loss på 890 000 kronor. De första 3 000 köparna får livstids fri service och Human Horizons ska bygga 37 så kallade HiPhi-centers som visningslokaler.

**Modellen ska börja säljas** under första halvåret 2021. Det är oklart om den kommer till Europa.

Läs också: [Uppgifter: Då kommer nya elbilmärket till Europa](#)

**Bilen har flera** tekniska lösningar som ska få företaget att framstå som nyskapande: dörrar fria från fysiska dörrhandtag (som öppnas med en touchknapp), ansiktigenkänning för att "logga in" föraren, 5G-uppkoppling, fyrhjulsstyrning, uppdateringar via nätet och tvådelade bakdörrar som öppnas både bakåt och uppåt i vad som ser ut att vara en blandning mellan Rolls-Royce och Tesla Model X.

Insidan är pepprad med skärmar: det finns en stor, stående infotainmentskärm på mittkonsolen samt en smalare skärm för instrument framför föraren. Dessutom får passageraren en egen liggande skärm.

**HiPhi X har två** elmotorer på 220 kW (299 hk), en på vardera axeln. Accelerationen till 100 km/tim ska gå på 3,9 sekunder.





**Erik Söderholm**

**Relaterade artiklar:**



**[Nya uppgifter: Elbilsmärket Nio till Europa i maj 2021](#)**



**[Nio har gjort en halv miljon batteribyten – fulladdat på 3 minuter](#)**



**[Aion lanserar två nya elsuvar – pris från 40 000 euro](#)**



**[Xpeng G3 och X7 på väg – nya elsuven ska säljas i Norge](#)**

## 11. Första Kina-tillverkade Tesla-bilarna på väg till Europa.

**PUBLICERAD:** 10 NOV 2020, KL 16:32.

I ungefär ett år har Teslas fabrik i Kina tillverkat bilar, för den kinesiska marknaden. Nu ska andra delar av världen ta del av Shanghai-fabriken bilar, på väg till Europa är ett stort biltransportfartyg lastat med tusentals Model 3.



*När de första 3 600 Kina-byggda Teslorna skulle lämna Shanghai med Wallenius Wilhelmsens MV Toscana i slutet av oktober passade man på att ta detta foto.*

För snart sju år sedan [meddelade Tesla planer på att tillverka bilar i Kina](#). På rekordkort tid, ungefär tolv månader, uppförde företaget Gigafactory 3 i Shanghais södra utkanter. Under hösten 2019 [gavs Tesla klartecken till produktion](#) och i december levererades de första Kina-tillverkade [Model 3](#)-bilarna till kinesiska kunder.

För bara ett par månader sedan kom uppgifter om att Tesla avser att skeppa Kina-tillverkade bilar till andra platser i världen, bland annat Australien, Nya Zeeland och Europa. En av anledningarna är att Shanghai-fabriken i nuläget har större produktionskapacitet än vad den kinesiska marknaden efterfrågar. I augusti sålde Tesla omkring 11 800 bilar i Kina, samtidigt som fabriken klarar ytterligare cirka 4 900 fler bilar per månad (totalt runt 200 000 bilar årligen).

Nu är de första Kina-tillverkade Tesla-bilarna på väg till Europa. Ombord på svensknorska rederiet Wallenius Wilhelmsens biltransportfartyg MV Toscana står 3 600 stycken Model 3. Fartyget och bilarna lämnade Shanghais exporthamn den 26 oktober och väntas nå hamn längs Suezkanalen i Egypten den 16 november. Därefter sätter den återigen segel mot slutdestinationen belgiska Zeebrygge (Zeebrugge) där bilarna ska lastas av för att sedan levereras runt om i Europa.



*Tesla Model 3 lastas ombord på MV Toscana i Shanghai.*

Wallenius Wilhelmsen berättar att en andra omgång Kina-byggda Model 3 redan är på väg till Europa. Deras biltransportfartyg MV Tannhauser lämnade Shanghai för bara några dagar sedan, närmare bestämt den 6 november.



*Wallenius Wilhelmsens biltransportfartyg MV Toscana, här i Bremerhaven i augusti 2020. Det är 199,99 meter långt, 32,26 meter brett och har i skrivande stund ett djupgående på 10,1 meter.*

**LÄS MER: [Tesla vill bygga en billigare Model 3 i Tyskland](#)**

## 12. Svenskarna missar mycket när de köper begagnad bil.

**PUBLICERAD:** 11 NOV 2020, KL 09:40

**Vem är det som äger bilen du tänker köpa? Hur är det med oljenivån och finns det skulder på bilen? Många svenskar missar vanliga fällor när de ska köpa en begagnad bil.**



Bara en av fem svenska begbils kunder kontrollerar om säljaren verkligen är den som äger fordonet. Och ännu färre kontrollerar om den aktuella bilen är belastad med skulder eller obetalda skatter och avgifter.

Det visar en undersökning som Sifo genomfört på uppdrag av Kvdbil.

– Det är mycket man behöver tänka på när man köper bil privat och missar man något kan det bli en dyr och tråkig historia längre fram. Bilköp mellan privatpersoner omfattas inte av konsumentköplagen så det går inte att komma och klaga på fel i efterhand om felen kunde ha upptäckts vid en undersökning, säger Daniel Odsberg, försäljningschef Kvdbil, i ett pressmeddelande.

### **En på fem kontrollerar bromsarna**

Den allra vanligaste missen bland svenska bilköpare var ändå att kontrollera vätskenivåerna i bilen. Vi litar helt enkelt på att säljaren tagit hand om bilen. Och vi gör det trots att vi också vet att låga vätskenivåer kan betyda att bilens motor och andra komponenter kan skadas allvarligt. Bara nio procent uppgav att de kontrollerade vätskenivåerna vid ett begbilsköp.

Bara 12 procent kontrollerade om bilen står som säkerhet för ett lån och bara 18 procent kontrollerade om bilen hade en skatteskuld. Var femte bilköpare kontrollerade om säljaren verkligen ägde bilen som såldes och ungefär lika många kontrollerade bromsarna.

– Det finns många fallgropar att trilla i så det är förvånande att inte fler är aktsamma. Det borde vara en självklarhet att kontrollera om bilen är besiktigad, belånad, skattad och vem som står som ägare. Är man det minsta osäker inför begagnatköpet rekommenderar jag att man tar hjälp av någon som bilkunnig eller vänder sig till en bilhandlare, säger Daniel Odsberg.

Kvd genomförde en motsvarande undersökning för två år sedan och resultatet har faktiskt blivit sämre, färre och färre kontrollerar dessa viktiga punkter.

### **Fotnot**

Sifo genomförde undersökningen 3-6 september 2020 och med hjälp av en webbpanel bestående av 1 033 personer i åldrarna 18-79 år.

### 13. Trafikverket ändrar hastigheten på 135 mil väg.

PUBLICERAD: 11 NOV 2020, KL 12:59.

Trafikverket har beslutat om nya hastigheter på 135 mil väg runtom i Sverige. Längre hastighet på de flesta sträckor.



I sitt arbete för att öka trafiksäkerheten i Sverige har Trafikverket nu beslutat om var och hur hastighetsbegränsningar ska justeras i landet. [I år rör det sig om totalt 135 mil statlig vägsträckning](#) och på 121 mil av dessa kommer hastighetsbegränsningen att sänkas. Främst rör det sig om vägar som i nuläget har 90 km/h och kommer att sänkas till 80 km/h. Men några sträckor med 100 km/h sänks även de till 80 km/h.

Av den totala sträckan är det 14 mil väg som kommer att få en höjd hastighetsbegränsning från 110 till 120 km/h samt 90 till 100 km/h.

De sträckor som har fått höjd hastighetsbegränsning har någon form av mitträcke, medan de som saknar det har fått sänkt hastighet. Främst gäller det vägar med relativt mycket trafik om cirka 2 000 fordon per dygn eller mer. Enligt Trafikverket är 80 km/h den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan alltför allvarliga konsekvenser.

[Trafikverkets nuvarande projekt med att anpassa hastighetsbegränsningarna till vägnas utformning pågår 2014-2025](#) och de beräknar att ungefär 16 liv per år räddas tack vare detta. Varav sju liv tack vare omskyltning med sänkt hastighet och nio liv tack vare om- eller nybyggnad av mitträcke eller motorväg. En sänkning av hastigheten från 90 till 80 km/h motsvarar en tidsskillnad på cirka 50 sekunder per mil.

**ROBIN TÖRNROS**

## 14. Arbetsbilen för dig som inte behöver jobba!

Publicerad 2020-11-09 kl 15:00, text Fredrik Nyblad.

Varken BMW, Cadillac eller Mercedes hade det. Men Volvo hade en herrgårdsvagn med sexcylindrig motor. "En arbetsbil för de som inte behöver arbeta" var poängen i den här reklamfilmen!



**FILM:** <https://youtu.be/4AhtOTg0dBQ>

Först ut av Volvos nya sexcylindriga modellerna var sedanen 264 GL. Den presenterades samtidigt med 240-serien hösten 1974 och tillverkningen startade i oktober. Året därpå kom Volvo 265 men herrgårdsvagnen fanns till att börja med enbart i det nya enklare DL-utförandet. I Sverige såldes den då med en förgasarförsedd PRV-sexa och i USA med insprutning.

"Den lyxiga Volvo 265-herrgårdsvagnen erbjuder många av de betydande funktionerna från 264 GL och 1,4 kubikmeter lastutrymme" hette det i den första amerikanska broschyren. Men i en reklamkampanj var Volvo tydlig med vad som var modellens Unique Selling Point, USP. Prestigebilstillverkare som BMW, Cadillac och Mercedes-Benz saknade alla en herrgårdsvagn på sitt modellprogram. Volvo det enda märket som erbjöd en "arbetsbil för de som inte behöver arbeta".



Mikael Fritzing har en viss dragnig till det udda bland det välbekanta.  
– När jag fyllde 50 år så ville jag ge mig själv en present, säger Mikael Fritzing. Då såg jag den här på Ebay. Det var säljarens tredje försök att sälja den och nu var reservationspriset sänkt.  
Volvo 265:an var ett tidigt exemplar med chassinummer 572. Den var tillverkad i oktober 1975 i Volvos fabrik i belgiska Gent.

Läs mer om:



### Specialträning med långvolvon

Volvo 264TE var en modell vi inte såg mycket av hemmavid, för de flesta hamnade i forna Östtyskland



### Grattis Volvo 262C!

För 40 år sedan premiärvisades en Volvo på Genève-salongen som vände upp och ner på begreppen om vad en Volvo kunde vara. Här är tio fakta om Volvo 262C som du ska känna till!



### Den okörda direktörsvagnen

Klassikers prao Christian Ericsson övertalade sin pappa att köpa en veteranbil. En spöklikt fin Volvo 264GL.

## 15. Ford Consul/Granada 1972–77.

Publicerad 30 september **2015**.

Text Jon Remmers

**1970-talsköpare kunde botanisera bland motorer och utrustningsnivåer, karossutföranden och inredningsmaterial. Stora Europaforden var ett smörgåsbord av valmöjligheter. Idag ska du bara se till att få tag i ett så bra exemplar som möjligt!**



Gillestuga med egen bar, cigariller och charter till Mallorca – medelklasslyx på sjuttioalet. Och så gärna en saharabeige Ford Granada med nevadabrun inredning och vinyltak. Ford Granada och Consul kom till världen som en vision målad på bakgrund av ett Europa som började få det betydligt bättre. Nästan lika bra som USA! Det var mot samma bakgrund som industriprojektet Concorde skissades upp – sjuttiotalsmänniskan ville väl självklart flyga på semester i dubbla ljudhastigheten? Sjuttioalet skulle bli årtiondet då alla femtio- talets löften infriades. Vi skulle äntligen få våra bildtelefoner. Vi skulle fara fram som pilar över flerfiliga otämjda motorvägar. Vi skulle förmodligen jobba med tjänstemannamässiga saker. Och vi skulle likt amerikanerna köpa väldigt många stora bilar – trodde Ford 1968.

### **Och det gjorde vi?**

Europas medelklass köpte i slutet av sextioalet årligen två miljoner bilar. Prognosen för 1980 var tre miljoner bilar. Nybildade europeiska Ford ville självklart vara med i leken och mellan 1968 och 1972 satsade man 750 miljoner kronor på att ta fram en modell som skulle vara konkurrenskraftig i de högre segmenten på alla europeiska marknader. Det här var Europas största bilprojekt någonsin. Som mest var 4 500 personer direkt engagerade i utvecklingsarbetet. Ford i Europa var länge en mycket fragmenterad koncern. Modeller tillverkade av tyska Ford konkurrerade direkt med modeller byggda i Fords fabriker i England. Förhållandet var mer logiskt sett med samtidens ögon. Svenskar köpte Volvo. Italienare gillade Fiat mer än några andra och bodde man i Tyskland ville man självklart ha en bil utvecklad för tyska förhållanden. Men Europa krympte och 1967 bakade Ford om i koncernen och bildade europeiska Ford.



### Vad var det för bil man ritade?

Granada/Consul utvecklades med en idé om vad sjuttiotalsmänniskan skulle efterfråga i första rummet. Hotellobby på insidan. Massor med yta på utsidan. Dessutom med stora möjligheter för kunderna att själva välja eller ta bort utrustning efter tycke – framgångskonceptet från Ford i USA fast i förenklad europeisk version. Två framsäten på golvet och en soffa bakom. Sedan flyttades möblemanget runt tills man hittade ett läge där alla passagerare ansågs ha bekvämt utrymme. Tidigt bestämdes att bakaxeln för bästa komfort skulle placeras bakom baksätet. Med den inritad och en imaginär motor där fram fastställdes hjulbasen till 277 centimeter. Sedan ritades allt det andra.

### Låter vettigt – blev det bra?

Trots projektets omfattning var det inte helt lätt att få ihop den ekonomiska kalkylen. Motorerna hämtades från befintliga modeller. Bilarna skulle byggas i engelska Dagenham-fabriken och i tyska Köln. Till Sverige kom bara motorer och bilar med ursprungsland Tyskland – med den största V6:an på tre liter som enda undantag – Essexmotorn. Trots att brittiska Ford var tidiga med MacPhersonframvagn fick Granada och Consul en klassisk lösning med dubbla triangellänkar. Bakaxelkonstruktionen hämtades från brittiska föregångaren Zephyr/Zodiac. Fyrledad för maximal följsamhet och komfort. Fast på Granada och Consul satt bara trumbromsar bak. Föregångaren hade skivor. Grundkonceptet var på klassiskt Ford-manér maximalt mycket bil för pengarna.

### Mycket bil?

Livet har sina goda stunder – och bakom ratten på Granada är den ungefär en halvtimme lång. Det är när du just tankat. De där milen du kan köra med tankmätarnålen som klistrad vid markeringen för full tank. Det är i det ögonblicket du kan dröja dig kvar i vanföreställningen att bilen faktiskt inte drar någon bensin alls – nålen rör sig inte! I det ögonblicket är en purfrisk Granada en underbar resa tillbaka till någon slags dåtid innan framtiden blivit oförutsägbar. Du är på väg till flygplatsen. Du ska hoppa på ett Concorde och flyga snabbare än du kan busvissa till Mallorca. Du har bilhandskar. Det är rayon och nylon. Bensinmackar säljer bensin och glödlampor är något man byter själv. Framförallt kan du vara lugn, allt kommer att ordna sig till det bättre.

**Boka en Ditec® Lackskyddsbehandling  
fr. 3.995:- så bjuder vi på övernattnig  
på herrgårdshotell för 2 pers.**

**Inkl. frukost** (värde upp till 1.700:-)

för att du  din bil  
**DITEC®**

Gäller vid bokning av någon av Ditec's grundbehandlingar, t.o.m. 2020-06-30, kan ej kombineras med andra erbjudanden eller avtal.





### **Sedan börjar nålen sjunka?**

Och det gör den snabbt som en minutvisare! Tyska Auto Motor und Sport mätte upp ungefär 1,5 liter per mil för en bil med den lilla V6:an på 2,3 liter. Vid hårdare körning kröp förbrukningen snabbt över 1,8 liter per mil. Det var när motorn var spritt ny och i topptrim. Bilen var för densakens skull inte snabb. Knappast någon av alla de marknadsanalytiker som drömt ihop projektet Granada/Consul 1968 kunde föreställa sig att världen skulle uppleva en bensinkris 1973 – bara ett år efter Granada och Consuls introduktion. En förbrukning som ansågs acceptabel i slutet av sextiotalet blev efter krisen helt orimlig. Det blev inga bildtelefoner och Concorde skulle mest frakta filmstjärnor och pampar. Sjuttitalsmänniskan efterfrågade sådant som Ford knappast ägnat mer än förströdda tankar. Mellan 1972 och 1977 byggdes 850 000 exemplar – inte illa men ändå inte i närheten av vad Ford förutspått. Att sitta där bakom ratten och se nålen dala idag är en påminnelse om att mycket lite i vår värld exakt går att förutsäga. Och det kanske är bra?

### **Ångestframkallande. Bums tillbaka till 197X.**

Okej, häng med. Du åker tyst. Automat? Trycker du bara lite för hårt på gaspedalen växlar lådan ner och du möts av ett förvirrat surr och antydning till acceleration. Ratten bjuder överhuvudtaget inget motstånd och du vet egentligen mer om månens baksida än vad som försiggår under hjulen. Ingen fara, takstolparna är så spröda att du i god tid ser vad som pågår. Allt är mjukt, sätet vill sluka dig. Dofterna är de av billiga inredningsmaterial med kort bäst-före-datum. Det hela känns lyxigt – på låtsas. Vålgång som på tecknad film. Nya pengar, nyss klättrat karriärsteg. Framgång skapad för bara en stund sedan. Slår du på bilradion ger jag mig sjutton på att en tjockflytande sötsliskig sås av Flamingokvintetten rinner ur högtalaren.

### **Kan man göra något åt bränsleförbrukningen?**

Ja det kan man. Att ha stenkoll på tändsystemet är en bra start. Liksom att förgasaren fungerar så väl som någonsin möjligt. Förbrukningen berodde till stor del på att det aldrig fanns någon femte växel att lägga i. Idag finns femväxlade lådor från senare modeller att montera för den som vill – och det kan vara en tanke för den som vill använda sin bil på lite längre turer.



*Granada GXL 4-door Saloon*

### **Granada och Consul? Berätta om utrustningen!**

Ford ville täcka in en så stor bit av marknaden som möjligt. Consul var den enklare av de båda, tänkt att konkurrera med Volvo 140 och Opel Rekord. Med Granada ville Ford ge sig in på det område som vi idag kallar premiumbilar. Mercedes, Rover, Jaguar och BMW. Total förvirring uppstod då Consul lätt kunde utrustas så den blev dyrare än Granada. Det är svårt att hålla reda på alla utrustningsalternativ. GT, GXL, L, GL, Ghia, S. Vill du ha automatlåda? Exakt hur stor önskar du dig din V6? Ford rensade i modellprogrammet både en och två gånger. 1975 kom en ansiktslyftning, Consul försvann och ersattes med fyrcylindriga Granada 2000. Granada Ghia tog över som flaggskepp 1974. Förutom bokstäver på bakluckan fick köparen olika grader av luden inredning samt klocka, plastträpanel, varvräknare, sportratt, dimljus, servostyrning. Men även sådant som inte syntes – toppmodellen Ghia hade 44 kilo ljuddämpande material mot grundmodellens 32.

### **Jag vill ha en ... tror jag. Men vilken?**

När sjuttioalets medelklass brukat sina Granador färdigt blev de prima högvilt för motorburen ungdom. Du vet hur de ser ut. Klasar med doftgranar, håll efter Knutsson stereoanläggningar, garagelackeringar i lavendellila samt en allmän känsla av avfolkningsbygd, smygpunka och leda.

Glöm den bilen. Slanta istället upp och köp dig ett stycke av sjuttioalet så som det såg ut innan asbest, BT-Kemi, Harrisburg och Hormoslyr. Så som decenniet såg ut om man tittade på det från 1968 års sida.



*Granada Turnier*

### **Hårdfakta**

#### **Ford Granada 2000 1977**

**Nypris:** 34 360 kronor (tillägg automat 1 914 kr)

**Värde idag:** 25 000–40 000 kronor\*

**Motor:** Fyrcylindrig radmotor med kamaxel i topplocket, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkyllning. Volym 1 993 cm<sup>3</sup>. Max effekt 87 hk DIN vid 5 300 r/min. Max vridmoment 140 Nm vid 3 500 r/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

**Mått:** Axelavstånd 277 cm. Spårvidd fram/bak 151/154. Längd/bredd/höjd 460/180/142 cm. Tjänstevikt 1 330 kg. Tank 66 liter.

**Fjädring/hjulställ:** Spiralfjädring fram och bak. Dubbla triangellänkar fram, fyrdelad bakaxel med snedställda bärarmar. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmare fram.

**Styrning:** Kuggstång, servo. Vändcirkel 11,2 m. Rattvarv 4,4.

**Hjul:** Stålfälgar, bredd 5,5 tum, 175SR14.

**Elsystem:** 12 volt.

**Bromsar:** Skivor fram, trummor bak. Servo, tvåkrets.

**Fartresurser:** Toppfart 155 km/h. Acceleration 0–100 km/h 14 s.

**Förbrukning:** 1,1 l/mil blandad körning (tillv uppgift).

**Källor:** Jan Ulléns Bilfakta.

\*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.



*Granada Ghia Coupe*

### **Reservdelar och service**

Mycket mekaniskt delas med generation 2 som tillverkades till 1985. Det viktigaste finns fortfarande att köpa via de vanliga bildelsnasarna och Ford. Annat hittar du på skroten. Tyska [www.motomobil.com](http://www.motomobil.com) har köpt upp restlager med Ford originaldelar och har många udda bitar.

### **Checklista: Kolla detta innan du slår till!**

#### **Motor**

6 000 mil, ungefär så långt gick motorerna innan de började ryka blått. Orsaken var ventiltätningar i ett från början halvhårt plastmaterial som med tiden blev hårt som glas. Problemet fann aldrig helt sin lösning och de flesta Granada/Consul ryker blått, särskilt vid start. Knattrar motorn som en diesel? Feljusterade ventiler eller sliten kamaxel. Förbrukar motorn kylarglykol eller är motoroljan grå? V6-motorerna har problem med spruckna topplock – samt spruckna grenrör. Ett annat typfel är kamdrivningens kugghjul i plastmaterialet Novotex som ibland tappar tänder. Tandlossningen kan vara både mer och mindre tursam. I övrigt är det här mycket driftsäkra maskiner som sällan behöver service utöver det vanliga.

**Växellåda**

De manuella lådorna vållar sällan problem. Många bilar har i efterhand byggts om till femväxlat med låda från Sierra eller Scorpio. En av de mer förnuftiga modifieringar man kan göra – bränsleförbrukningen sjunker betydligt och gången på landsväg blir behagligare. Men hur prydligt utförd är konverteringen? Automatlådeolja och filter bör bytas med vetlig intervall. Automatlådor som bara växlar på mycket höga varv har ett skadat vakuummembran. Det trasiga membranet tillåter också att motorn suger i sig växellådsolja, ta av slangen och titta om du är osäker.

**Chassi/bromsar**

Känslan i ratten var vag redan från fabrik, men inom gränser. Det kan vara en god idé att låta bilprovningen känna på lederna om du är osäker. Mycket finns fortfarande att köpa nytt, men långt från allt. Fords originalfjädrar brister gärna, piratfjädrar håller bättre. Stötdämparna bak på kombimodellen jobbade ofta hårt. Behöver kuggstången bytas ut blir det dyrt. Ett hamrande dunkande ljud från bakaxeln tyder på att de yttre drivknutarna behöver bytas. Känn efter så bilen bromsar rakt och att bromsarna verkligen släpper när du släpper. Bubblar färgen längst ner på bromsservot? Då läcker huvudbromscylindern. Ett hummande i kupén som ändras med hastigheten tyder på en kardan i obalans. Har du tur blir det bättre med en ny hardyskiva.

**Kaross**

Rost! Lyft på mattor och kontrollera noga med ficklampa golvet i bagageutrymmet. Kolla ytterkanterna av dörrar och huvar, trösklar. Under motorhuven: Kontrollera framskärmar-nas skruvförband. Om ägaren av bilen tycker det är okej: peta med en skruvmejsel bakom friskluftsintagen under framrutan. Här rostar det gärna igenom och då dräller vattnet igenom in i kupén.

**Inredning**

Mögel och Wunderbaum! Sannolikt har det någon gång hängt en doftgran i bilen du tittar på. Hur doftar resterna av den och tycker du om det? Det kan vara mycket svårt att få tag på fräscha inredningsdetaljer till Granada och Consul så kontrollera skicket noggrant. Har bilen taklucka? Hur mår innertaket?

**Läs mer om:****[Granadaspecialare](#)**

[I senaste numret – Klassiker 3/2014 – finns en specialartikel om Ford Granada. Här kommer lite specialmodeller av Granada – kolla bildspelet!](#)

**[Grattis Ford Granada!](#)**

[Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Margareta och Greta har namnsdag vill vi även uppmärksamma Granada!](#)

**[Nya Ford Granada för 1972](#)**

[Nya moderna Granada och Consul i en lanseringsfilm från 1971. Kolla även in Pedro Molinas superfina Granada Ghia i Klassiker 2/19!](#)

**Jon Remmers**



## 16. Nico Rosberg kör Porsche Taycan Turbo S på Nürburgring.

AV BOBBY GREEN 2020-11-10 KL 13:00.

I det här klippet visar den före detta F1-föraren Nico Rosberg att Porsche Taycan Turbo S inte bara är snabb rakt fram utan även när det svänger.



**FILM:** <https://youtu.be/omQ2yCuVgOc>

Annat nytt på Taycan-fronten är att man nu levererat över 1000 stycken exemplar i Norge.



### [Racerförare testar Porsche Taycan Turbo S](#)



### [Jay Kay kör Porsche Taycan Turbo S på Silverstone](#)

## 17. Lewis Hamilton världsmästare i Formel 1 för sjunde gången.

Av Anna Andersson 2020-11-15.

Lewis Hamilton gjorde det igen. Han vann sitt tionde lopp för säsongen. Han vann ännu en VM-titel och han tangerar ytterligare ett av Michael Schumachers rekord. Han gjorde det ingen trodde var möjligt.

– Till alla ungar där ute som drömmer om att göra det omöjliga, ni kan göra det. Jag tror på er, jublar Hamilton efter segern.



Efter det kaosartade kvalet till Turkiets GP hade Lance Stroll, Racing Point, överraskande pole position. Kanadensaren tog också kommandot i loppet som startade i blöta väderförhållanden, bakom honom gjorde Red Bulls Max Verstappen ett par misstag som kostade honom möjligheterna att ens utmana om segern i loppet.

Därför såg det länge ut som om Stroll skulle ta sin första seger, men när banan torkade upp lyckades inte Racing Point behålla lugnet. När Stroll gick i depå smög [Lewis Hamilton](#) förbi Racing Points andra förare Sergio Perez och tog över ledningen på det 37:e varvet.

Den utökade han och lämnade aldrig ifrån sig.

Hamilton, som startade sexa, utklassade sina konkurrenter och tog säsongens tionde seger på 14 lopp. De gav honom VM-titel nummer sju. Därmed har han tangerat Michael Schumachers rekord från 2004.

Sergio Perez, Racing Point, slutade tvåa i Turkiet GP och Ferraris Sebastian Vettel trea sedan kollegan Charles Leclerc gjort ett litet misstag i slutet av loppet. Det var Vettels första pallplats för säsongen. Ytterligare tre deltävlingar återstår av årets säsong, men Mercedes har redan säkrat de båda VM-titlarna.

## **FAKTA**

### **Resultat Turkiet GP 2020**

- 1). L. Hamilton, Mercedes
- 2) S.Perez, Racing Point
- 3) S.Vettel, Ferrari
- 4) C.Leclerc, Ferrari
- 5) C.Sainz, McLaren
- 6) M.Verstappen, Red Bull
- 7) A.Albon, Red Bull
- 8) L. Norris, McLaren
- 9) L.Stroll, Racing Point
- 10) D. Ricciardo, Renault
- 11) E.Ocon., Renault
- 12) D. Kvyat, AlphaTauri
- 13) P.Gasly, Alpha Tauri
- 14) V.Bottas, Mercedes
- 15) K. Räikkönen, Alfa Romeo
- 16) G.Russel, Williams
- 17) K.Magnussen, Haas
- 18) R.Grosjean, Haas
- 19) N.Latifi, Williams
- 20) A.Giovanazzi, Alfa Romeo

**SLUT**