



*Nash Ambassador Super Sedan 1951*

- 1. Volvos besked till Bilia kom helt utan förvarning.**
- 2. Volvo P1800 lovordas efter första provkörningarna.**
- 3. Alrik: Laddhybrider är bra – om förarna laddar!**
- 4. Audi börjar sälja Q5 Sportback och SQ5 Sportback.**
- 5. Viktig båtlast nu framme i Europa med Teslas Kinatillverkade Model 3.**
- 6. Teslas prishöjning: 50 000 kr dyrare över en natt.**
- 7. Teslas mål med lastbilen: Räckvidd på 100 mil.**
- 8. Test: Toyota GR Supra.**
- 9. Elskoter i vikt plåt.**
- 10. Kawasaki rullar ut nya skrevraketer.**
- 11. Mercedes CLS – coupé och sedan i samma paket.**
- 12. Historien om Saab 9000.**
- 13. Trabant – kommunistbilen som var oförskämt kul att köra.**
- 14. Citroën 2CV.**
- 15. Sergio Perez tog första seger i Formel 1.**

## 1. "Volvos besked till Bilia kom helt utan förvarning".

Publicerad 2020-11-26 kl 18:52, text Erik Söderholm.

**Ingen återförsäljare som säljer nya Volvobilar kan sitta riktigt säker, enligt föreningen Svensk Volvohandel.**



**Volvo levererade** ett besked till bilhandlarkedjan Bilia tidigare i veckan som skakat om bilhandlar-Sverige. Volvo [säger upp avtalet för Bilia att sälja nya Volvobilar](#) med en uppsägningstid på två år.

Framtiden för många anläggningar är nu hotad. Biliachefen har sagt att han tog del av uppsägningen i ett brev från Volvo och att den kom som en överraskning.

**Nu har Janola Gustafson**, som är vd för Volvohandlarnas förening, kommenterat händelserna. Enligt honom sitter ingen Volvohandlare riktigt säker.

– Vi har inte varit involverade i den direkta dialogen mellan Bilia och Volvo Cars. För Svensk Volvohandel kom beskedet helt utan vare sig förvarning eller förhandling och jag tror inte att någon, på något sätt hade kunnat förutse att detta skulle komma. Inte ens de inom Volvo Cars som vi för en daglig dialog med, säger han i en intervju med [Motorbranschen](#).

**Han säger att** uppsägningen i och för sig kan vara ett förhandlingsgrepp, men att Volvo alltid tidigare "börjat i andra änden", det vill säga att först förhandla och sedan säga upp avtalet som sista utväg.

– Kan Bilia bli uppsagda finns det ingen Volvohandlare i dag som kan sitta riktigt säker, även om Volvo vill vara tydliga i sitt budskap avseende att ingen annan i dagsläget kan vänta sig att bli uppsagd, säger Janola Gustafson till tidningen.

**Läs också:** [Volvo lägger locket på efter beskedet: "De vill göra en Tesla"](#)



## 2. Volvo P1800 lovordas efter första provkörningarna.

Anders Nilsson 2020-11-27.

Hyllas för sin balans och prestanda.



**FILM:** <https://youtu.be/VltN9hNk4MQ>

Domen över Volvo P1800 Cyan är väldigt god efter at de första provkörningarna av modellen som olika tidskrifter har publicerat. Den får beröm för sin balans, prestanda, men även växellådan får beröm.

[Volvo P1800 Cyan](#) visades upp tidigare i höst och är en [uppdaterad av den klassiska modellen](#) från [Volvo](#) som firar 60 år i år. Nu har de första provkörningarna börjat publiceras och bilen får mycket beröm.

[John Mahoney på Auto Express](#) har provkört [Volvo P1800](#) och han menar att Cyan har rättat till en av de största felen i bilens historia genom att ge P1800 den prestanda som dess utseende alltid har krävt.

Nu har den både utseende och effekt nog att utmana både Jaguar E-type men även Ferrari 250 GTO. Joh Mahoney menar att den är extremt dyr, men de som har råd att köpa en kommer ha varje tillfälle att njut av bilen.

Det är [60 år sedan P1800 lanserades](#) och hyllningen av modellen ser ungefär likadan ut som originalet förutom några små detaljer, men det är långt ifrån sanningen menar skribenten.

Det mest häpnadsväckande med bilen är vad som lurar under motorhuven, Den turboladdade fyrcylindriga motor från WTCC-mästerskapsvinnande Volvo S60 T1. Och motorn producerar ännu mer kraft än racerbilen: 413 hästkrafter och 450 Nm i vridmoment, en hyfsad skillnad från originalet: 105 hästkrafter och 140 Nm.

Volvo P1800 Cyan får beröm av [Linus Pröjtz som är reporter på Teknikens Värld](#) Han menar att det är ett makalöst bygge som Cyan har tillverkat och bilen genererar både balans, känsla och respons, i kombination med en bra motor. Samtidigt så lockar bilen med sin design. Även växellådan får mycket beröm, för just känslan. P1800 Cyan är byggd av entusiaster, för entusiaster.

”Man strävar efter följsamhet kombinerat med prestanda, balans kombinerat med respons. Och allt detta inbäddat i det viktigaste av allt – ett stort mått av känsla. I stort som smått. Jo, jag säger det igen – P1800 Cyan har fått mig på fall” kommenterar Linus Pröjtz.

Även Matt Prior på [Autocar](#) delar ut beröm:

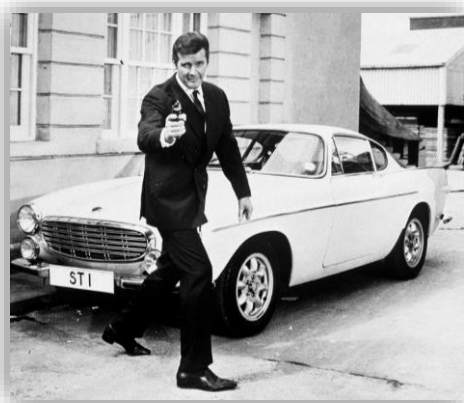
”Med ett sådant lugn i chassit och jämnhet i styrningen kommer växelspaken. Spaken rasslar ganska ofta, men rör sig mellan växlarna mer som en hastighetsregulatorn på en gammaldags pelarborr eller svarv, än en bils växellåda. Jag kan inte komma ihåg att senaste gången växlade var ett så här stort nöje. Hela upplevelsen engagerar som ingenting modernt på den här sidan av en [Caterham](#), Ariel eller [Lotus Elise](#).”

**LÄS ÄVEN: [Volvo-klassikern räddad – efter 41 år](#)**

**Relaterade artiklar.**



**[Volvo P1800 Cyan visas upp inifrån](#)**



**[BILD-EXTRA: Nu fyller Volvos ikoniska sportbil 60 år](#)**



**[Volvo P1800 Cyan – en uppdaterad racingklassiker](#)**

### 3. Alrik: Laddhybrider är bra – om förarna laddar!

Av Alrik Söderlind Publicerad 2020-11-27, 17:24.

**Chefredaktör Alrik Söderlind ryter till: "Kan man inte ladda en laddhybrid ska man inte ha en sådan".**



**Volvochefen Håkan Samulesson har sagt [att laddhybrider är en övergångsfas](#) mot helt elektriska bilar, och jag håller med.**

Rätt använda, det vill säga, laddar man varje natt och kanske till och med på jobbet under dagtid kan de flesta människor klara den absolut majoriteten av sin körning på el. Få kör längre körsträckor varje dag.

MEN så finns det ett stort MEN.

**Majoriteten av förarna till laddhybrider har dessa eftersom det är ekonomiskt lönsamt** (förmånsvärde) och/eller för att företaget har en miljöbilspolicy. Lägre koldioxidutsläpp, enligt de officiella siffrorna, betyder också lägre skatt och i många fall bonus.

**Och det är här som det stora problemet ligger**, att skatten räknas ut på best case, typ. Väldigt få bilar hamnar så lågt under sin livstid.

Jag har talat med en laddhybridsförare som visserligen kan ladda hemma men som aldrig gör det eftersom han inte vill bjuda företaget på ström ... Och på jobbet kan han inte heller ladda.

Sedan känner jag en kille som förstörde en hel kväll när familjen skulle ut och äta middag på stan och frun ville ha värme i kupén, men han vägrade eftersom han inte ville dra igång bensinmotorn ...

Det finns alla sorter.

**I vår begagnatdatabas** har vi [som vi skrivit tidigare betyg på över 55 000 bilar](#), varav allt fler är laddhybrider. Siffrorna i tabellen är snittförbrukningen och det är minst 30 betyg satta på samtliga modeller som vi redovisat.

Bilmodell	Ägarförbrukning l/100 km	Officiell förbrukning l/100 km	Differens
BMW 330e	5,0	1,8	+ 178 %
BMW 530e	5,7	1,9	+ 100 %
Kia Niro	2,5	1,3	+ 92 %
Mercedes E300e	7,3	1,8	+ 305 %
Mercedes E300de	5,6	1,8	+ 211 %
Passat GTE	4,1	1,4	+ 193 %
Volvo V60 T6	4,7	2,1	+ 124 %
Volvo XC60 T8	5,5	2,1	+ 162 %
Volvo XC90 T8	6,4	3,0	+ 113 %
Porsche Panamera E-Hybrid	7,9	2,2	+ 259 %
<b>Jämförelsebilar</b>			
Volvo XC60 D4	7,0	6,5	+ 8 %
Tesla Model 3	18,1 kWh	14,9 kWh	+ 21 %

Vissa har en förbrukning runt 2 l/100 km medan andra ligger runt 10 – det beror helt enkelt på hur mycket man laddar och hur långa körsträckor man har. Men det intressanta är alltså snittet, tycker jag.

Förenklat ser vi att de som har billigare laddhybrider laddar mer – eftersom de oftast bryr sig mer om ekonomi. Många som kör stora dyra laddhybrider med kort körsträcka på el tycker uppenbarligen inte att det är lika viktigt.

**Problemet med laddhybrider är alltså** att de kan vara väldigt bra och riktigt kassa – på samma vis som det var med etanolbilarna när den hypen begav sig. Vissa tankade E85, andra vanlig bensin.

Men en ren elbil kan man bara köra på el. Och nu när vi under nästa år får rymliga elbilar till rätt vettiga pengar, som exempelvis Skoda Enyaq tycker jag att laddhybriderna i de flesta fall har gjort sitt. De har varit en bra övergångsfas mot elektrifierat.

**Kan man ladda sin laddhybrid varje natt kan man också ladda en elbil** – och har i många fall runt 30 elektriska mil i batterierna varje morgon. Det räcker för de flesta, och med ett snabbstopp kommer man lätt 20 mil till.

Kan man däremot inte ladda en laddhybrid ska man inte ha en sådan.

Men en elbil kan man faktisk ha utan att ha en egen laddplats på natten, och den kommer aldrig att köras på olja.



#### 4. Audi börjar sälja Q5 Sportback och SQ5 Sportback.

**BOBBY GREEN** | GÅR KL 14:00.

**Kostar från 470.800 respektive 726.000 kronor.**



Nu drar Audi igång försäljningen av Q5 Sportback och SQ5 Sportback. Det här är alltså den version av Q5 med en sluttande taklinje för lite mer statuspoäng och lite mindre plats. Eller CUV som Audi kallar det - Crossover Utility Vehicle.

Priset börjar på 470.800 kronor och den för pengarna får man 40 TDI quattro Proline edition. Den har en turbomatad diesel-snurra på 2,0 liter som ger 204 hästar och 400 newtonmeter i vrid. En sjustegad S tronic-låda fördelar kraften till alla fyra hjulen och 0-100 km/h ska gå på 7,6 sekunder. Det finns även en bensinare. Den heter 45 TFSI quattro Proline edition och kostar från 496.900 kronor. Här får du en turbomatad fyra på 2,0 liter som ger 265 hästar och 370 newtonmeter. 0-100 km/h ska gå på 6,1 sekunder. Precis som sitt TDI-syskon har denna sjustegad S Tronic-låda, fyrhjulsdrift och ett 12-volts mildhybridsystem. Toppversionen är SQ5 Sportback som drivs av en dieselmotor på 3,0 liter som ger 341 hästar och 700 newtonmeter i vrid. 0-100 km/h avklarar på 5,1 sekunder. För denna får du betala från 726.000 kronor.

Lansering i Sverige blir under första halvåret 2021. Beställa kan du göra från och med den här veckan. Senare under nästa år släpps även en laddhybrid som kallas för 40 TFSI e.





## 5. Viktig båtlast nu framme i Europa med Teslas Kinatillverkade Model 3.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-11-27, 12:37.

En fraktbåt har nu lagt till i Zeebrygge i Belgien med en viktig last: Tusentals Kinatillverkade Tesla Model 3 som för första gången ska levereras till kunder i Europa. Tesla har till nyår på sig att kompensera för leveranstappet man haft under hösten annars kan deras utsläppssamarbeten med Fiat/Chrysler och Honda ställa till det.



*Kinatillverkade exemplar av Tesla Model 3 Standard Range Plus  
lär snart börja levereras till svenska köpare.*

**Fraktbåten Toscana, som bär på** de första Shanghai-tillverkade Teslorna som exporterats utanför Kina, ligger sedan igår morse förtöjd i Zeebrygges hamn i Belgien. Runt 3.500 Tesla Model 3 lastas nu av båten och väntas gå vidare till kunder över hela Europa, rapporterar [Teslarati](#).

Toscanas färd inleddes i slutet av förra månaden med [en högtidlig ceremoni i Shanghai](#) där Teslas fabrik ligger. 7.000 Model 3 Standard Range Plus som byggts på Giga Shanghai skulle för första gången exporteras till Europa.

**Teslas nyregistreringar** har under hösten minskat rejält jämfört med tidigare i år, något som enligt analytikern Matthias Schmidt låtit de äldre biltillverkarna "[krascha Teslas europeiska party](#)". Enligt statistik framtagen av Schmidt minskade Teslas andel av elbilsförsäljningen i västeuropa till endast 13,5 procent under årets tredje kvartal, delvis på grund av att konkurrenterna nu till slut börjat lansera sina egna elbilar.

Tappet beror dock även på grund av minskade leveranser. I Sverige registrerades [endast 34 nya Tesla Model 3 i oktober](#). Tesla var tidigare i år tvugna att stänga sin huvudfabrik i Fremont, Kalifornien – där bilarna som gått till Europa tillverkats – på grund av delstatens coronarestriktioner. Produktionen återupptogs dock redan i maj. Hur mycket stoppet påverkade leveranserna till Europa är osäkert, men klart är i alla fall att Tesla nu tycks ha omdirigerat en betydande andel av produktionen från både USA och Kina till Europa för att kunna registrera bilarna här innan årsskiftet.

**Det kan vara nödvändigt med tanke på [Teslas gemensamma utsläppspool i EU med Fiat/Chrysler och Honda](#)**. De två äldre biltillverkarna har betalat miljardbelopp till Tesla för att få räkna ihop [snittutsläppen av koldioxid](#) från deras nyförsäljning med dem. Eftersom Tesla bara tillverkar avgasfria elbilar kan de ge ordentlig "snålskjuts" med en sådan lösning, men bara om de håller uppe försäljningsvolymerna i Europa – annars kan i värsta fall alla tre tillverkare åka på böter från EU.

Teslas exporter av Model 3:or från Kina till Europa lär öka nästa år. Enligt färskta uppgifter kan Tesla komma att öka produktionen på Giga Shanghai till [550.000 bilar om året 2021](#). Utav dessa ska 110.000 skickas till Europa.

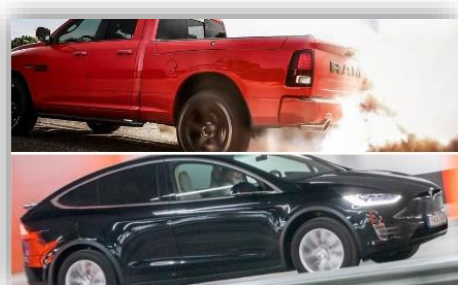
**Tesla är inte ensamma med** att som västerländskt bilmärke sälja Kinatillverkade bilar i Europa. [Polestar 2](#) tillverkas också i landet och enligt uppgifter Recharge tog del av tidigare i veckan planerar Volvo Cars även att även [snart börja tillverka XC40 P8 Recharge i landet](#).



### [Bekräftat: Nya Tesla Model 3 får större batteri](#)



### [Tesla i ännu en affär om utsläppsrätter – med Honda](#)



### [Fiat/Chrysler betalar miljardbelopp – för att åka snålskjuts på Tesla](#)

## 6. Teslas prishöjning: 50 000 kr dyrare över en natt.

Publicerad 2020-11-26 kl 9:29.

TEXT Erik Söderholm.

**Flera Teslamodeller har blivit dyrare att köpa.**



**Tesla har gjort sig** kända för att ständigt skruva på priserna. Nu är det dags igen.

I den senaste prisjusteringen som görs i flera europeiska länder höjs priserna på både Model S och Model X. Prishöjningen verkar inte ha gjorts i samband med att bilarna får längre räckvidd eller mer utrustning.

**Enligt uppgifter till Vi Bilägare** har priserna för Model S och Model X höjts med drygt 50.000 kronor under natten mot onsdagen.

När vi jämförde [konkurrenterna till BMW iX](#) tidigare i november kostade Tesla Model X Long Range Plus 1 009 990 kr medan Model X Performance gick loss på 1 169 990 kr. Nu säljs båda modellerna på Teslas hemsida för 51 000 kr mer.

**I slutet av oktober** blev även Tesla Model 3 dyrare, men där [höjdes priserna bara med 10.000 kr](#). Dessutom blev räckvidden längre och bilarna fick mer utrustning, som värmepump, elbaklucka och trådlös mobilladdning.

Läs också: [Tesla höjer priserna på Model 3 – blir 10 000 kr dyrare](#)

Erik Söderholm

## 7. Teslas mål med lastbilen: Räckvidd på 100 mil.

Publicerad 2020-11-27 kl 9:10.

TEXT Erik Söderholm.

**Den nya eldrivna lastbilsmodellen ska inte bli tyngre än en diesellastbil, enligt Elon Musk.**



Tesla har tvingats [försena den eldrivna lastbilen](#) som presenterades 2017. Den skulle egentligen rulla ut på vägarna 2019, men de senaste uppgifterna från Elon Musk är att produktionen ska smygas igång långsamt sent 2020.

Det innebär att storskalig produktion dröjer till 2021.

**När Tesla Semi** visades upp siktade Elon Musk på en räckvidd på över 80 mil. Tidigare i veckan berättade han på en digital batterikonferens att det målet skulle bli enkelt att nå, och att Tesla på sikt ser räckviddssiffran öka till 100 mil för lastbilsmodellen.

– För fjärrtransporter upp till 80 mil, och vi ser en väg över tid att nå 100 mil med en tung lastbil. Vi tror det kommer bli extremt konkurrenskraftigt och lockande, sa Elon Musk.

**För att förlänga** räckvidden ska Tesla använda den så kallade strukturella batteritekniken som visades upp på företagets "batteridag" i september. Batteripaketet blir därmed inte bara en klump längst ned i bilens kaross utan en del av bilens grundläggande struktur.

Resultatet ska bli att bilen kan lasta lika mycket som en vanlig diesellastbil.

– **Kan vi få ned** vikten till något som kan jämföras med existerande diesellastbilen. Svaret på det är ja, sa Elon Musk.

Läs också: [Bekräftat: Tesla Semi blir minst två år försenad](#)

## HÖGSTA VÄXELN

### 8. Test: Toyota GR Supra.

Av Karl Cajmatz - 14/11/2020.

#### Dr. Jekyll eller Mr. Hyde?



The Fast and the Furious-stjärnan Paul Walker är död och begravnen sedan länge, men av biltokar som oss är han ihågkommen. Inte minst för den kända filmrepliken, "What's the retail on one of those?" från när han och Vin Diesel rullade upp bredvid en Ferrari F355 i sin nyrenoverade Toyota Supra för att mucka gräl. Hade han inte omkommit alldeles för ung, hade han i dag under motsvarande omständigheter inte fått, "More than you can afford, pal. Ferrari." till svar utan, "What's the retail on one of THOSE?". Supra är nämligen tillbaka, och den kan bli din för...ehum...700 000 kronor. Frågan är om det man får för pengarna delar mer än sitt namn med 90-talets motsvarighet. För att ta reda på det måste vi lägga i Högsta Växeln och recensera nya Toyota Supra.

Som ni som har sett filmen vet blir ovan nämnda styrkemätning en triumf för Paul Walker och hans flintskalliga vän, och vips tog Toyota Supra klivet över från subkultur till populärkultur. Saken är dock att Paul Walker bara några minuter tidigare, i filmen, blivit utskrattad för att ha tagit med sig en Supra från skroten, eftersom det inte var någon sportbil. Just det här exemplaret var emellertid bestyckat med den legendariska och för trimning mycket mottagliga 2JZ-motorn, vilket fick tyst på kritikerna.

Den föregående Supran var alltså inte i grunden en renodlad sportbil, utan en GT-vagn, men dess arv har kommit att definieras av den – tack vare ovan nämnd filmserie populariserade – underground-kultur som är street racing. Därför står vi nu här med en Supra som åtminstone till utseendet ger ett mer aggressivt intryck än en vad en klassisk grand tourer brukar göra. Den designmässiga kopplingen till föregångaren är uppenbar, men linjerna är långtifrån lika rena som de var förr.



Jämfört med för 20 år sedan är alla moderna bilar förvisso belamrade med karossveck, men Supra har lika många som en överkörd ölburk – och som om inte det vore nog pryds ett otal av dessa veck av fejkade luftintag. Förebilden är inte så mycket den gamla bilen i standardutförande som den styggelse till ombyggd Supra jag som sjuåring körde i datorspelet Need for Speed Underground 2.

De omkring 700 000 kronor man får betala för en ny Supra är faktiskt ungefär vad en [Ferrari F355 kostar på begagnatmarknaden](#). Servicekostnaderna för en F355 är dock högre än för en Supra.



Däcken som Supra levereras med greppar bra, men bidrar föga till komforten.



Exteriördesign är såklart en högst subjektiv fråga, och kan härmed lämnas till var och en att bedöma utifrån bilderna. Upplevelsen bakom ratten kräver desto mer från mitt håll. När jag för första gången satte mig i förarstolen blev jag faktiskt chockad över hur lite man hade ändrat från systerbilen – eller rättare sagt, som det tydligt visade sig, ursprungsbilen – BMW Z4. Det är knappast mer än loggan på ratten som skiljer sig från den taklösa tysken. Möjligtvis är det en sanning med modifikation, men faktum är att man inte hade blivit det minsta förvånad om det hade dykt upp en M Performance-logga i infotainmentsystemet. Såväl skärmarna som ljuset från knappar och vred går i BMW-orange, och eftersom rattspakarna och växelväljaren har samma diamantform som i en bil från Bayern är påminnelserna till och med haptiska.

BMW:s interiörer är inte dåliga i sig, snarare tvärt om, men om man köper en knallgul hyllning till japansk trimningskultur är det knappast vad man vill ha. Under den förutsättningen är BMW-påminnelsen under huven betydligt mer välkommen. Den raka treliterssexan är samma som i toppvarianten av Z4, och visar att den officiella effektsiffran på 340 pällar är båg; det är snarare vad den har på bakhjulen än vid vevaxeln.

Ihop med stenhård fjädring och greppiga men bullriga Michelin Pilot Super Sport-däck innebär det en riktig käftsmäll till körupplevelse. På allmän väg kan man som hederlig medborgare inte över huvud taget låta den sträcka på benen, och det beror till viss del på att man inte har någon kopplingspedal att rädsla upp en eventuellt urspårad situation med. Det är egentligen inget fel på den åttastegade automatlådan som sådan. Den begränsning av varvtalskontroll som sekventiella växlar medför, innebär bara att bilens sportiga personlighet tränger sig på lite väl våldsamt så fort man låter gaspedalen närma sig golvet det minsta.

Måhända att min åsikt är en produkt av min unga ålder, men jag anser att man på allmän väg måste kunna köra lite busigt med en knallgul Toyota Supra utan att behöva känna sig helt malplacerad. Jag upplevde snarare en konstant längtan efter en racerbana, men inte ett dugg till en transkontinental landsvägstripp. Därmed kan vi nog anse det bekräftat att nya Supra inte alls är någon GT-vagn utan en råbarkad sportbil avsedd för bemedlade Fast and the Furious-fans.

Huruvida man ska köpa den måste anses vara helt beroende av vad man tycker om hela den estetiska idén med Supra – och då menar jag det faktum att det egentligen är en BMW Z4 med tak och världens mest ambitiösa kjolpaket. Med reservation för att jag kan ha fel är det väl inte alls vad man eftersträvar som köpare av en japansk sportbil med anor från landets omfattande trimningskultur? Vill man i stället ha en BMW finns det ju sådana att köpa, även om en ny M3 numera kostar avsevärt mycket mer än Suprans 700 000, och dessutom har ett ansikte som bara en mor kan älska.



En [BMW M3](#) eller [tvådörrarsvarianten M4](#) utan hamsterfronten går däremot att hitta bättre begagnad, och vill man absolut ha en ny bil finns ettriga lilla [BMW M2](#). Samtliga finns med handrodd växellåda – och den sistnämnda är tillräckligt bra för att kunna stoltsera med titeln [årets Högsta Växeln-bil 2019](#).

[Bygg din egen Toyota GR Supra här!](#)

[Bygg en annan BMW-modell här!](#)

### Premiumpaketet för 24 000 SEK

- Maffigare högtalarsystem
- Trådlös mobilladdning
- Eluttag i bagageutrymmet
- Head-up display
- Läderklädsel
- Etcetera

### För- och nackdelar

- + Omkring 60 bonushästar
- + Pånyttfödd klassiker
- + Total sportbils känsla
- Alldeles för mycket BMW
- Endast automatlåda
- Total sportbils känsla

### Toyota GR Supra (2020)

**Motor:** 3-liters 6-cylindrig bensinmotor, 340 hästkrafter, 500 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift

**Acceleration 0-100 km/h:** 4,3 sekunder

**Toppfart:** 250 km/h

**Vikt:** 1570 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 4379/1294/1854 mm

**Pris:** 680 900 SEK (Testbil ca 704 900 SEK)

## BETYG

Exteriör	★★★★☆
Interiör	★★★★☆
Körglädje	★★★☆☆
Valuta för pengarna	★★★★☆
Relativ praktikalitet	★★★★☆
Ha-begär	★★★★☆
Relativ prestanda	★★★★☆
Teknik	★★★★★
Motorljud	★★★★☆
Komfort	★★★☆☆

## SAMMANFATTNING

Med GR Supra har Toyota (och BMW) inte gjort GT-bil för fem öre, utan helhjärtat satsat på stenhård sportighet. Som sportbil är den riktigt kompetent, men man måste verkligen vara ett enormt fan av The Fast and the Furious för att inte köpa en vanlig BMW i stället.

3.4

★★★★☆

TOTAL POÄNG



Karl Cajmatz

## 9. Elskoter i vikt plåt.

Av: Mikael Sandholm 23 november, 2020.

Det svenska företaget Stilride har tagit fram en elektrisk skoterprototyp, byggd i rostfritt stål. Utöver den klassiska, men ändå futuristiska designen är den intressantaste faktorn själva tillverkningsprocessen, där man använt sig av robotiserad origami, det vill säga bockning av laserutskurna plåtar.



**FILM:** <https://youtu.be/zmmRSxo2hfY>

Bakom projektet står industridesignern Tue Beijer, som tillsammans med Jonas Lindberg Nyvang grundat Stilride. Skotern, som är deras första produkt går under namnet SUS1 och sägs ha "innovativa tekniska funktioner, hållbara och effektiva batterier och en stark elektrisk motor, utformad för att ta pendlare från punkt A till punkt B i harmoni med naturen". Med i utvecklandet har även produktutvecklingsföretaget Semcon, stålverkstaden Brantheim, forskningsinstitutet RISE IVF samt ståltillverkaren Outokumpu, varit. Projektet är en del av innovationsprogrammet Metalliska material och finansieras av Vinnova.



## 10. Kawasaki rullar ut nya skrevraketer.

BOBBY GREEN 2020-11-26 KL 15:40.

Z H2 SE, Ninja ZX-10R och ZX-10RR.



**FILM:** <https://youtu.be/ZNJau23yzUM>

Inför 2021 uppdaterar nu Kawasaki modellerna ZX-10R och ZX-10RR samtidigt som man presenterar en ny version av modellen Z H2 - Z H2 SE. Den sistnämnda är ganska lik vanliga Z H2 men SE innebär att den utrustas med Showas semi-aktiva fjädring Skyhook. En dator ser till att hela tiden ställa in fjädringen optimalt beroende på hur man kör. Systemet samarbetar även med bromsarna för att justera dämpningen beroende på hur hårt du trycker till. SE-versionen får även vassare Brembo-bromsar med Stylema Monobloc-ok. I övrigt är det kompressormatad motor på 998 kubik och 200 hästar som gäller. Prislappen börjar på 19.700 dollar vilket är 2.200 dollar mer än för vanliga Z H2.

Gällande Ninja ZX-10R och ZX-10RR så är det två hojar som blivit ännu snabbare än tidigare. Motorn är en radfyra på 998 kubik som ska ge runt 200 hästar. ZX10-R kommer kosta från 16.399. Vill man ha ABS får man slänga upp ytterligare 1000 dollar. Det släpps även en specialversion kallad KRT som har ett annat färgschema än de övriga. ZX-10RR kostar från 28.999 dollar och den får godsaker som lättare kolvar, vevstakar i titan, smidda fälgar från Marchesini, Pirelli Diablo Supercorsa SP-däck och ännu vassare fjädringsinställningar.

**BILSPORT****11. Mercedes CLS – coupé och sedan i samma paket.**

Text: Emanuel Gylling Publicerad: 2020-11-26 06:00.

Vill du ha en lyxig sedan eller en linjeskön coupé? Varför inte båda på samma gång? Med CLS byggde Mercedes upp en ny nisch i bilbranschen och den verkar hålla i sig.



**DISKRETA FÖRÄNDRINGAR.** Två horisontella ribbor i grillen är ett kännetecken för facelift-modellen från 2007 och framåt. Likaså de något större backspeglarna med pilformade sidoblinkers.



*V8. Det finns mindre och snålare motorer till Mercedes CLS, men V8:orna gör upplevelsen komplett.*

Att slå två flugor i samma smäll verkar vara en ständigt ihållande trend. Biltillverkarna är vid det här laget väldigt kreativa när det gäller att smälta samman två bilkategorierna, som exempelvis suvar med sportbilar.



**FACELIFT.** Sedd rakt bakifrån syns ett tydligt släktskap med dåtida Mercedes S-klass. Faceliftmodellen på bilden känns igen på rektangulära avgasutblås.



Riktigt så skruvad var inte Mercedes idé när de sjösatte CLS, en fyrdörrars bil med utpräglad coupéform. Vid lanseringen i oktober 2004 var de först i det här segmentet som visserligen inte är jättestort, men till exempel Audi och BMW har anslutit senare.

En försmak på CLS släpptes i form av konceptbilen Vision CLS på bilsalongen i Frankfurt ett år tidigare. Där blev gensvaret så positivt att Mercedes kände sig nödgade att ge projektet grönt ljus.

Mercedes ville gärna framhäva hur bekvämt passagerarna har det. Två separata säten bak med 83 cm distans till framstolarna låter ju fint. Framstolarna var elektriskt justerbara som standard och kunde extraitrustas med ventilation.

Till en början erbjöds två motorer. CLS 350 kom med en bensin-V6 på 272 hk och 350 Nm i maxvrid. Denna kopplades till en 7-stegad automat och kunde ge en 0-100-tid på 7,0 sekunder samt 250 km/h i toppfart.

Lite mer spännande var CLS 500, med 5-liters V8. Maxeffekt på 306 hk och 460 Nm i vridmoment, 7-stegad automatlåda och 0-100 km/h på 6,1 sekunder. Valde man denna ingick luftfjädringen Airmatic på köpet, en mer avancerad klimatanläggning och 18-tumshjul.

#### **Upp till 514 hk**

CLS 500 hade dock inte värstinghatten i den här familjen, för den sattes på CLS 55 AMG. Högprestandaversionen från AMG hade en 5,4-liters kompressormatad V8 på 476 hk och 700 Nm. Här var dock växellådan en 5-stegad automat. Även i AMG-versionen användes luftfjädringen med adaptiva dämpare, dock lite hårdare ställd.

CLS 55 AMG började säljas i januari 2005 men redan under sommaren 2006 var den passé. Då presenterades nämligen CLS 63 AMG, med 6,2-liters V8 som utan överladdning lämnade hela 514 hästkrafter och ett maximalt vridmoment på 630 Nm. Jämfört med den äldre AMG-versionen vässades 0-100-tiden med fyra tiondelar till 4,5 sekunder. Resan från stillastående till 200 km/h tog 15,1 sekunder.



### Citatet

*"AMG-versionen låter mycket och mustigt redan på låga varv. Diskretion är bara att glömma."*

*Bilsport nr 10/2008*

CLS 63 AMG fick också en 7-stegad automatlåda med tre körlägen: sport, komfort och manuell. Med tillvalspaketet Performance Package fick köparen en mindre ratt med platt undersida och aluminiumpaddlar, 40-procentig bakaxeldiff, specialfjädring och främre bromsskivor i kompositmaterial.

När Bilsport provkörde den här besten blev vi imponerade. I nr 10/2008 lovordade vår utsände Gert Karlsson bland annat växellådan: "Den ger perfekt mellangas vid nerväxlingar, motorbromsar när det behövs och växlar aldrig upp i onödan. V8:an får hela tiden jobba på höga varvtal där den trivs som allra bäst."

Förutom priset – 1.044.000 kronor – var bränsleförbrukningen det enda som talar emot ett köp av CLS 63 AMG. Den deklarerade förbrukningen låg på 14,5 l/100 km ...



**HÖG KOMFORT.** CLS prisades ofta för hög komfortfaktor, med all rätt. Här ser vi ett så gott som fullmatat exemplar. Fyrekrad ratt visar att det handlar om en bil innan uppdateringen 2007.



### Facelift och nya motorer

Till modellåret 2007 plockade Mercedes fram nya motorer. Insteigsversionen CLS 280 var en V6 på 3,0 liter och 231 hk. I CLS 350 CGI låg en 292 hk strak bensinsexer med piezoelektrisk direktinsprutning och CLS 500 fick en nyare V8 från S-klass, med 388 hk.

V6-dieseln CLS 320 CDI på 224 hk fick samtidigt ett något högre maxvrid, från 510 till 540 Nm. Som tidigare var 7-stegad automatlåda standard, men paddlar för manuella växlingar fanns nu som tillval över hela modellprogrammet.

Samtidigt gjordes en mycket liten ansiktslyftning. Grillens horisontella ribbor minskades från fyra till två, backspeglarna växte något och fick pilformade sidoblinkers, bakljusen modifierades med led-teknik och utblåsen (undantaget CLS 63 AMG) gjordes kantiga i stället för ovala.

På insidan syntes nu en 3-ekrad ratt, nytt utseende på instrumentpanelen och, beroende på utrustningsnivån, 5- eller 6,5-tums färgskärmar för ljud och navigation.

Totalt tillverkade Mercedes snudd på 130.000 exemplar av första generationens CLS. Av dem gick ungefär två tredjedelar till den europeiska marknaden.

Efterföljaren med internkoden W218 presenterades 2010 och har sedan dess ersatts av ytterligare en generation (C257). Inte minst vaknade konkurrenterna med sina egna modeller på samma koncept: Audi A7, VW Passat CC och BMW 6-serie Gran Coupé, för att nämna några exempel. Alltså gjorde Mercedes rätt att kombinera den praktiska sedan-karossen med de snygga coupélinjerna!

### SNABBA FAKTA

#### Mercedes CLS 63 AMG -08

**Kaross:** 4-dörrars coupé.

**Motor:** V8, 6.208 cc.

**Max effekt:** 514 hk/6.800 rpm.

**Max vridmoment:** 630 Nm/5.200 rpm.

**Transmission:** 7-stegad automat, bakhjulsdrift.

**0-100 km/h:** 4,5 sekunder.

**Toppfart:** 250 km/h.

**Förbrukning:** 14,5 l/100 km.

**Nypris:** 1 044 000 kr.

**Pris**

Vissa stjärnor faller snabbt i pris, och så har det varit med Mercedes CLS. För de dyraste, nyaste och förhoppningsvis minst slitna exemplaren av första generationen begärs cirka 150.000-160.000 kronor. Letar du hellre efter exemplar med helt andra förutsättningar börjar priserna vid cirka 60.000-70.000 kronor. AMG-versionerna är förstås mer eftertraktade. Räkna med ett prisspann mellan 150.000 och 300.000 kronor.

**Uppgraderingar**

Gillar man hyfsat billiga effektvinster är det kompressormatade CLS 55 AMG man ska utgå från. Ett vanligt steg 1-trim höjer effekten till en bit över siffran för CLS 63 AMG. I övrigt är utbudet stort om du vill göra en helförvandling av din CLS: sänkningsseter, större bromsar, fälgar, bodykits – det är bara fantasin, och möjligen ekonomin, som kan sätta stopp.



*2003. Vision CLS.*



*2004. Premiär för CLS.*



*2009. Efterträdaren var på gång.*

### Tidslinje

**2003** Konceptbilen Vision CLS visas upp.

**2004** Premiär för produktionsklara CLS-klassen.

**2005** Värstingen CLS 55 AMG är startklar.

**2006** Introduktion av CLS 63 AMG.

**2007** Facelift för CLS-programmet.

**2009** Efterträdaren visas i konceptform på bilsalongen i Genève.



*Volkswagen Passat CC*



*BMW 640d Gran Coupe*

## Alternativen

**Volkswagen Passat CC.** Kom några år efter Mercedes CLS och är ett mer förnuftigt alternativ, dock inte lika prestigefyllt.

**BMW 6-serie Gran Coupé.** Visades som konceptbil redan 2007 men började inte tillverkas förrän 2012.

---

## Problem

**BALANSAXLAR.** Tidiga CLS 350 hade problem med balansaxlarna, som sedan uppdaterades.

**VÄXELLÅDA.** Den 7-stegade automaten är hållbar men hastighetssensorn kan spöka, det märks genom att den ibland vägrar lägga i en högre växel.

**LUFTFJÄDRING.** Alltid en potentiellt dyr affär om systemet inte håller tätt eller om kompressorn har tagit skada av smuts och skräp.

**BAKLJUS.** Kabeldragningen som går i bakluckan är extra utsatt. Lyser bakljusen som de ska?

---

## I korthet

- + Utseende
- + Komfort
- + V8-motorerna
- Hög förbrukning
- Extra hög förbrukning i AMG-modellerna
- Mindre praktisk än S- och E-klass

## 12. Historien om Saab 9000.

PUBLICERAD: 09 FEB 2018, KL 21:27.

En dryg halvmiljon exemplar tillverkades av Saab 9000, modellen som var en rymligare, modernare och säkrare än sin föregångare 900. Modellen tog fart nere i Italien och hade sikte på USA. Här har du hela historien om Saaben som kom att leva ett ganska gott liv under 14 år.



Den misslyckade [Subaru-Saab 9-2X](#) finns fortfarande relativt färsk i våra minnen men man ska inte glömma bort att Saab försökte sig på ett liknande experiment redan i slutet av 1970-talet. Då, liksom i slutet av företagets era, var finanserna inte helt sunda och det fanns inte på långa vägar tillräckliga ekonomiska resurser för att utveckla en helt ny bilmodell på egen hand. Lösningen då blev att vända sig till italienska Lancia som var mitt uppe i utvecklingen av sin nya modell Delta. Saab hann komma in lagom i tid för att kunna påverka Giorgetto Giugiaros formgivning av bilen men också själva konstruktionen som på Saabs inrådan fick bättre rostskydd. Bilen såldes i Italien som Lancia Delta men såldes även i Sverige som Saab-Lancia 600. Tekniskt hade bilen mycket gemensamt med Fiat Ritmo, bland annat hjulupphängningar och karossdetaljer, men var en större och lyxigare bil.

Saab-Lancia 600 blev aldrig någon storsäljare men ägnades ändå stor uppmärksamhet när den lanserades. Jämförelse med Volvo 343/345 var given, den tillverkades ju också utomlands – i Nederländerna – och låg i samma prisklass. Saab-Lancia 600 i GLS-utförande kostade 45 500 kronor, Volvo 345 GL kostade 45 700 kronor. Båda bilarna var dyra i förhållande till storlek och utförande. Volvon var något större och rymligare, Saab-Lancian pigare och roligare att köra.



Saab-Lancia 600 blev inte modellen som förde Saab till nya höjder, däremot blev den startskottet för samarbetet med Lancia. Ett samarbete som skulle komma att få mycket positiva följder. Den modell som skulle efterträda [900](#) måste naturligtvis stå minst ett steg högre upp på rangskalan. Saab behövde en bil som kunde konkurrera med Audi, BMW, Mercedes och Volvo. Framför allt i USA. Arbetet med den nya modellen tog fart 1975 men i oktober 1978 tog projektet en helt ny vändning då representanter för Saab och Fiat-ägda Lancia träffades i Italien för att diskutera ett samarbete. I oktober 1979 kunde ett formellt avtal skrivas och det innebar att de båda företagen i princip skulle halvera utvecklingskostnaderna för sina nya modeller.

Saab-Lancia-samarbetet kom igång under 1979 och 1980 och det fanns planer på att fördjupa samarbetet till att även omfatta verktygskostnaderna för karosserna. Efter ett tag visade det sig dock att företagen stod för långt ifrån varandra och samarbetet upphörde därför redan 1981. Saab och Lancia gick nu skilda vägar och utvecklade sina bilar åt varsitt håll men med samma tekniska grund som utgångspunkt. En av anledningarna till att samarbetet sprack sägs ha varit att Saab ville rikta in bilen mot den amerikanska marknaden, vilket så klart inte passade Fiat/Lancia som beslutat att lämna USA-marknaden helt. Saab tvingades utveckla sin bil efter de nya och stränga amerikanska säkerhetskraven medan Lancia kunde nöja sig med en lägre säkerhetsnivå enligt de då gällande reglerna i Europa. Arbetet komplicerades också av att Lancia till en början hade tänkt sig en mindre bil än Saab. Redan 1976 hade Saab en fullskalig modell av bilens innerutrymmen klara, Lancia ville gå den motsatta vägen och börja med det yttre skalet och låta innerutrymmena anpassas efter det. Saab uppges också ha haft svårt att övertyga formgivaren Giugiaro om att den nya bilen måste ha gemensamma drag med tidigare Saab-modeller. Ursprungligen var det tänkt att bilarna skulle ha så mycket som 80 procent av karosdelarna gemensamma. Procentsatsen minskades efterhand och det hela slutade med att av de cirka 155 plåtbitar karossen är uppbyggd av var endast ett tiotal som såg likadana ut på syskonbilarna. Saab-karossen kom ändå att signeras av Giugiaro men trots det skiljde sig Saaben kraftigt från syskonbilarna.



*Saab 9000 Ecosport Prototype 1992.*

Samarbetet rörde aldrig motorsidan eftersom de inblandade parterna redan på förhand varit på det klara med att de ville helt olika saker. Efter skilsmässan 1981 kom även Alfa Romeo in i bilden och resultatet av syskonutvecklingen blev därför fyra bilar: Saab 9000, Lancia Thema, Fiat Croma och Alfa Romeo 164 som lanserades först 1987. Saabs bil var den som skiljde sig mest ur mängden eftersom Saab efter brytningen flyttat hem utvecklingen till Sverige. Saab kom först i mål. Saab 9000 introducerades vid Kolmårdens djurpark den 24 maj 1984. Lancia Thema dröjde till hösten samma år.



*Saab 9000 Turbo 1984–91.*

Bilen som visades för ett pressuppbåd med cirka 400 journalister var en 9000 Turbo 16 men den var inte riktigt redo för serieproduktion. Precis som vid lanseringen av 99 ville Saab visa bilen för pressen för att sedan kunna provköra och göra de sista justeringarna i lugn och ro. 160 förseriebilar sattes snabbt ihop och ytterligare 50 bilar användes till så kallade bredprov där privatpersoner fick köra bilen och lämna sina synpunkter.



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

Motorjournalisterna kunde konstatera att den nya stora Saaben var en riktig EPA-bil. Saab 9000 klassades nämligen enligt den amerikanska så kallade EPA-normen för bilars utrymmen som en "large car" – en bil i största storleksklassen. Det innebar en automatiskt höjd status på den amerikanska marknaden och gav ett stort försprång till Audi 100, BMW 5-serie och Mercedes 280 som alla placerades i EPA-klassen under. Den nya Saaben var en stor och dyr bil. Priset var 136 000-160 000 beroende på utrustning.



*Saab 9000 Turbo Talladega Long Run 1987.*



*Saab 9000 Turbo 1984–91.*

Stor var dock relativt, **9000** var faktiskt hela tolv centimeter kortare än föregångaren 900 men eftersom stötfångarna integrerats i karossen hade utrymmena i kupén växt avsevärt. Bidragande till detta var också tvärställningen av motorn som innebar ungefär 25 centimeter effektivare packning av motorpaketet. Samtidigt hade axelavståndet ökat med 15 centimeter. Genom ökad spårvidd var den inre bredden tio centimeter bättre.

Saab **9000** slog fullständig knockout på världens motorskribenter. Få hade väntat sig att en så liten bilfabrik som Saab skulle kunna producera en så kompetent bil. Från svenskt håll mumlades det visserligen en del om att den inte såg ut som en riktig Saab. Sedd rakt framifrån hade bilen omisskännlig Saab-prägel men sedd från sidan ansåg många att det gick att se linjer från många andra moderna bilar. Särskilt bakpartiet förde tankarna till nya Renault 25. Vindrutan var stor och hade flackare lutning än på tidigare Saab-modeller och hela karossformen var utslätad jämfört med 900.

”Helt avsiktligt”, hävdade Saab och förklarade att de ville bredda sin kundkrets.

Det som satt längst bak på bilen, en stor spoiler som populärt kallades fågelbadet, väckte också diskussion eftersom den bara var för syns skull.

”Spoilern behövs inte för att stabilisera bilen ens i toppfart”, sade chassiexperterna. ”Men den behövs för att sälja bilen”, kontrade marknadsfolket.

Det svartlackerade partiet på bakstammen var också föremål för diskussion. Svartlack var ju på väg ut och lackering i ton med karossen skulle ge ett mer helgjutet intryck.

Saab 9000 började levereras till kunder på hösten 1984 som årsmodell 1985 och det skulle inte dröja länge innan bilen fick sin första utmärkelse. I den franska tidningen L'Action Automobile utsågs Saab 9000 Turbo 16 till ”Bästa Prestigebil 1985” i konkurrens med Audi 200 Turbo, Citroën CX GTi Turbo och Renault 25 V6 Turbo. Turbo-varianten var inte bara kvick (0–100 km/h på 8,3 s, 220 km/h i toppfart), utan även kompetent i kurvorna. Chassits uppbyggnad var delvis ny, målsättningen hade varit att bygga en bil med konsekvent uppträdande, oberoende av last. Liksom tidigare fanns krängningshämmare fram och bak, stel bakaxel och skivbromsar runt om men för första gången hade Saab valt framfjädring av McPherson-typ. Resultatet blev en bil som var ovanligt neutralstyrd och välbalanserad för att vara framhjulsdriven. Därtill var servostyrningen mycket snabb och exakt.



Motorn i 9000 Turbo 16 var densamma som i 900 Turbo – fyrcylindrig med fyra ventiler per cylinder, bränsleinsprutning, turbo, laddluftkylare och en maxeffekt på 175 hästkrafter. Skillnaden var att motorn satt på tvären och samsades med en helt ny växellåda.





*Interiören i 9000 kanske känns tråkig i dag, men annat var det i mitten på 1980-talet. Instrumentbrädan, signerad Ulf Svanbäck och Saabs designchef Björn Envall, fick mycket positiva omdömen.*

I likhet med tidigare modeller genomgick 9000 ett flertal uppdateringar under sin livstid. Låsningfria bromsar infördes som extrautrustning 1987, sedankarossen 9000 CD lanserades 1988, en ny 2,3-litersmotor infördes 1990 och 1992 kom en riktigt stor nyhet i och med 9000 CS som var en grundligt omarbetad 9000 med femdörrarskaross. 9000 CS hade lägre front och ett helt nytt bakparti med nya förstärkningar som höjde säkerheten.

Tre år senare lanserades en treliters "Opel-V6" med bland annat unikt trestegs variabelt insugningssystem. Motorn utvecklade 210 hästkrafter och 270 newtonmeter. 9000-modellen togs ur produktion 1998. Aero-modellen, som var dyrast i 9000-programmet som även innefattade modeller med turbomotorer på 150, 170 och 200 hästkrafter, utgick redan 1997. Basmodellen hade 130 hästkrafter och saknade turbo. V6-motorn fanns kvar endast på vissa marknader.

503 087 stycken Saab 9000 tillverkades under åren (503 088 enligt vissa källor) varav knappt 126 000 av dessa rullade (en hel del av dem rullar fortfarande) i Sverige.

Läs också: [30 år med Saab 9000](#)

## [GALLERIER](#)

[21 bilder](#)

[Saab 9000 \(1984-1998\)](#)

**ERIK WEDBERG**

### 13. Trabant – kommunistbilen som var oförskämt kul att köra.

Publicerad 2020-11-29 kl 6:43.

TEXT Calle Carlquist.

#### BACKSPEGELN

Nedtryckt, hopklämd och pressad av ett grått samhälle – men ändå urkul att köra!



**FILM:** <https://youtu.be/mIAYxWCXF8A>

**Linjerna har något** av ett Triumph Herald-foster i sjunde månaden över sig men där slutar också likheterna med de flesta andra bilar för Trabant 601.

Sammanbrottet för Östtyskland är numera på behagligt avstånd i tid och vi behöver knappast älta historierna om Trabants bomullskaross, tvåtaktsmotorn eller den om den uppdragbara stickan som tankmätare längre. Vi har hört alltsammans förr, till leda.

**Bevekelsegrunden** för Trabants existens var ju något helt annat än att någon profithungrande fabrikör skulle tjäna maximalt med pengar på att miljoner exemplar byggdes. Den grå lilla bilen var blott en diminutiv extremitet i en större samhällskropp, en lucka staten nödsakades att fylla för de tillfällen folk nödvändigtvis skulle transporteras individuellt (svälj!) och inte kollektivt, så som evangeliet för lyckans land egentligen föreskrev.

Det gällde framför allt att inte bygga in någon västerländsk attraktion i det hela. Nix till flashiga linjer, inget blixtrande krom, inga tekniska nymodigheter. Trabant var en bil som folk efter evig väntan på leverans var nödda och tvungna att acceptera.



**FILM:** <https://youtu.be/RXykD-bwets>

**Att den så relativt oförändrad byggdes under så lång tid säger ändå mer om samhälls-systemet än om kunskapen hos teknikerna och ingenjörerna hos VEB Sachsenring, där bilen kom till. En titt på de prototyper som aldrig blev av (du kan googla dem) avslöjar att det fanns massor av kreativitet och idéer, men de fick inte utvecklas vidare.**

Du kanske hör till dem som provat dig igenom det mesta i gammalbilssortimentet och som erfar ett visst sug vid åsynen av de här bilderna? Det finns alltid ett par Trabant på marknaden och ägandet är nästan lika enkelt som bilen själv.

**Dessutom är bilen** urkul att köra! Det kunde myndigheterna aldrig komma åt. Det låter om bilen, det ryker om den, det är kuriösa handgrepp och lösningar från front till bakparti, allt till veteranentusiastens höga nöje.





P601A

### Trabant 601 Deluxe 1984

**Nypris:** Såldes inte i Sverige.

**Värde i dag:** 25 000–40 000 kr.

**Motor:** Tvåcylindrig tvåtakt radmotor. Förgasare. Luftkyllning. Volym 595 cm<sup>3</sup>. Max effekt 26 hk DIN vid 4 200 v/min. Max vridmoment 54 Nm vid 3 000 v/min.

**Kraftöverföring:** Tvärställd motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Rattspak.

**Mått:** L 356/B 151/H 144 cm. Tjänstevikt 700 kg. Tank 26 liter.

**Fjädring/hjulställ:** Enkel tvärställd bladfyäder fram. Dubbla bladfyädrar bak. Triangellänk fram och bak. Teleskopstötdämpare fram och bak.

**Styrning:** Kuggstång.

**Hjul:** Stålfälgar, 145/80-13.

**Elsystem:** 12 volt.

**Bromsar:** Trummor fram och bak. Tvåkrets bromssystem.

**Fartresurser:** Toppfart 100 km/tim. Acc. 0–90 km/tim 22 s.

**Förbrukning:** 0,65 l/mil.

### Livscykeln

**1957** Den första Trabanten, P50, tillverkas. Före årets slut har 50 bilar hittat ut på vägarna.

**1958** VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau bildas 1 maj när Horch och Audi slås ihop till ett företag.

**1964** P50 avlöses av 600 (kallas även P60) med 600-kubiksmotor 1962. Nästan helt utan budget uppdateras P60 till 601 1964. Bättre värme och ventilation, ljudisolering och ned-  
vevbara rutor. Leendet i fronten rätas ut.

**1965** Växellåda med hydraulisk koppling finns att tillgå – Hycomat. Målgrupp: invaliderade krigsveteraner som nått långt i det nya livet men inte långt nog för Volga med egen chaufför.

**1967** De kommande åren uppdateras Trabant något, motorn omarbetas så den kan köras på hälften så stor oljeinblandning.

**1986** Skruvfjädrar istället för bladfyädrar bak. Standardmonterad ekonomimätare. 26 hästkrafter och 12 volt växelströmgenerator.

**1991** Muren föll 1989. Trabant gick att köpa med VW Polo-motor. Den 30 april 1991 rullar den allra sista Trabanten av bandet.

## Klassiker

### 14. Citroën 2CV – Evergreen!

Publicerad 16 juni 2011.

TEXT Carl Legelius.

#### KÖPGUIDE

Kräng i varje sväng, sack i varje backe, glädjetjut i varje nedförslut. I en Citroën 2CV känner du verkligen att du åker bil. Det är alltid köpläge på en lillcittra.



En Citroën 2CV är så udda att den passar in överallt – i både tid och rum. Den skulle ha premiärvisats på Parissalongen i september 1939 men andra världskriget kom emellan. Prototyperna gömdes från tyskarna och utvecklingsarbetet fortsatte i lönndom. I oktober 1948 var kusten klar och en folkbil med två franska skattehästkrafter och plats för fyra vuxna kunde presenteras. Byggd efter en alldeles egen filosofi, fransk ingenjörskonst när den är som mest briljant. Den första versionen hade tvåcylindrig, luftkyld boxer på 375 kubik och nio hästar. Ändå klarade den att marscha runt 70 km/h. Tillverkningen skulle komma att pågå i mer än 40 år och den unika profilen bestod ända till slutet, den 27 juli 1990.

#### **Nio hästkrafter? Jag skulle aldrig våga mig ut i trafiken!**

Lugn, den blev starkare med åren. I mitten av 1970-talet hade motorvolymen nästan fördubblats till 602 kubik och effekten ökat med över 300 procent till 29 hk DIN. Okej, fortfarande inte NASA-standard men tillräckligt för att någorlunda hänga med i dagens trafik-tempo. I stadstrafik känns den lätta bilen rentav pigg.



### **Så det är en nyare bil man ska ha?**

De verkligt inbitna hävdar visserligen att det ursprungliga, mest geniala 2CV-konceptet vattnades ur med åren men ska du använda bilen är det absolut en sjuttio- eller åttiotalare som gäller. Dessutom är tillgången på äldre bilar mycket liten. I Sverige fick 2CV sitt verkliga genombrott först 30 år efter introduktionen. Modellen hade då varit omöjlig att importera reguljärt under flera år i 1970-talets särreglerade bilsverige men tack vare ett par envisa entusiasternas arbete kunde de dispenser som krävdes för privatimport av en 2CV utverkats hos Trafiksäkerhetsverket. Ett importpaket togs fram av entusiasterna Lars Bergling och Bo Forsberg och fram till införandet av obligatorisk katalysator 1989 var det sedan fritt fram att importera 2CV själv. Det gjorde att hundratals bilar kom in. I dag går det att importera en 2CV oavsett årsmodell från andra EU-länder.

### **Den är söt att se på men hur är den att köra?**

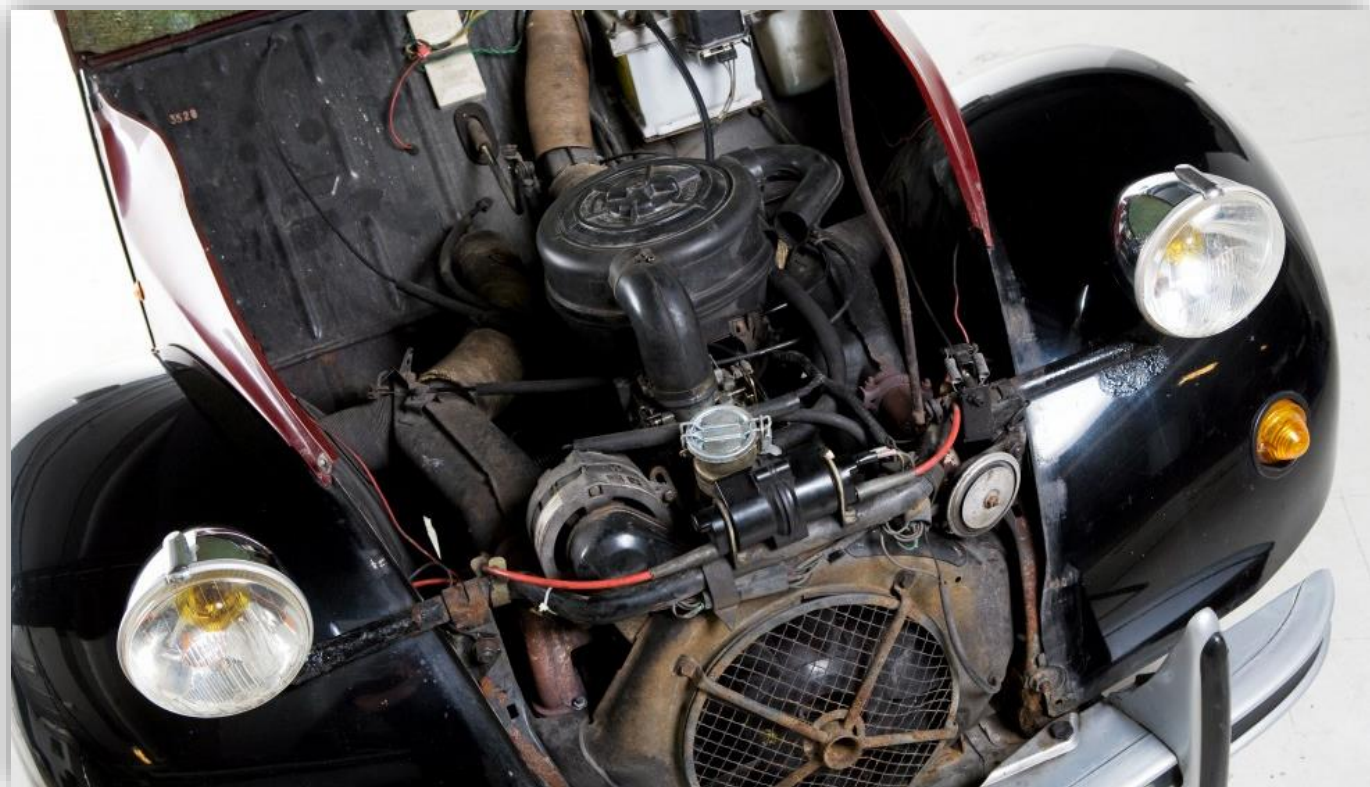
En 2CV kräver lite tillvänjning. Nyckeln sitter på vänster sida, ratten är placerad mycket nära den plana vindrutan och paraplykryckan till växelspak kan vara lite klurig att närma sig. Väl på rull skräms man lätt av hur mycket karossen lutar i böjarna redan i låga farter, men så fort det står klart att bilen inte välter blir denna egenskap istället ren underhållning. En bil med låg effekt kräver mer en aktiv körstil än en motorstark. En 2CV bör köras lite med attack, den lilla motorn måste varvas för att prestera och för att hålla sig frisk. På motorväg är det gasen i botten som gäller och det brukar bilen bara må bra av.

### **Hur håller den då?**

Den luftkylda motorn är beroende av regelbundna oljebyten men sköts bara dessa kan den hålla i tiotusentals mil. Det är samma sak med växellådan, misshandlas den inte är den problemfri länge, länge. Även övrig mekanik är tillförlitlig men en 2CV måste pysslas om för att ge sitt bästa. Rundsmörjning är en nästan glömd konst men en 2CV behöver det regelbundet för att må bra. Rosten är ett annat problem, kolla våra köptips innan du slår till.

### **Vilken modell ska jag satsa på?**

Enklaste versionen heter Special och har runda strålkastare och en synnerligen enkel inredning, oftast i galon. Suffletten kan bara öppnas utifrån och instrumenteringen är bara aningen större än en herrklocka. Den lite mer påkostade Club utmärks av rektangulära strålkastare, sufflett som kan öppnas inifrån, textilklädsel och lite större instrument. Den mest eftertraktade 80-talaren är Charleston. Lanserad som en specialmodell med röd-svart tvåfärgslackering och kromade strålkastare blev den så populär att den snart kom att ingå i det ordinarie sortimentet. Sedan fanns en mängd andra specialmodeller med roliga namn. Spot, Dolly, Perrier, Cocoricu...



### Men det fanns andra varianter också?

Eftersom 2CV är byggd på en ram med bottenplatta fanns möjligheterna till olika karosser på samma tema. 1951 kom en skåpversion, tio år senare dök Ami upp, under flera år Frankrikes mest sålda bil. Dyane var ett försök att modernisera 2CV-konceptet och en konkurrent till Renault 4 med sin halvkombilucka. Mehari med öppen glasfiberkaross i bästa strandstil baserades också på 2CV-mekanik. Många har svårt att välja och köper istället en av varje. Citroëntusiaster har mycket sällan bara ett exemplar.

Gemenskapen bland dyrkarna är också stor, klubblivet rikt. En 2CV är så mycket mer än bara en bil, den för människor samman!

### Hårdfakta: Citroën 2CV 6 Charleston 1988

**Nypris:** 55 900 kronor (Club 800)

**Motor:** Tvåcylindrig boxer med stötstänger, två ventiler per cylinder. Enkel Solexförgasare. Luftkylning. Volym 602 cm<sup>3</sup>. Max effekt 29 hk DIN vid 5 750 r/min. Max vridmoment 39 Nm vid 3 500 r/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Panelspak.

**Mått:** Axelavstånd 240 cm. Längd/bredd/höjd 383/148/160 cm. Tjänstevikt 700 kg. Tank 25 liter.

**Fjädring/hjulställ:** Svängarmar fram och bak, förbundna med längsgående skruvfjädrar. Teleskopstötdämpare.

**Styrning:** Kuggstång, ej servo. Vändcirkel 11,2 m.

**Hjul:** Plåtfälgar, bredd 4 tum, däck 125-15.

**Elsystem:** 12 volt, växelström.

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

**Fartresurser:** Toppfart 115 km/h. Acceleration 0–100 km/h 33,5 s.

**Förbrukning:** ca 0,6 l/mil blandad körning.

**Källor:** Automobile Revue, originalbroschyr.



### **Klubbliv**

Citroënakuten [www.citroen.nu](http://www.citroen.nu) Svenska Citroënklubben Göteborg:

<http://goteborg.citroenklubben.com>

Svenska Citroenklubben [www.citroenklubben.com](http://www.citroenklubben.com)

### **Reservdelar och service**

I princip allt går att få tag på. Både genom Citroën och fristående firmor. Kolla till exempel med:

Nettodelar i Åkersberga, 08-54067813 och Autofrance i Helsingborg, 042-201620. Eller någon av de tyska firmorna [www.franzose.de](http://www.franzose.de) och [www.2cv.de](http://www.2cv.de) Eller franska [www.2cv-club.com](http://www.2cv-club.com) [www.ami-2cv.com](http://www.ami-2cv.com) eller [www.citroshop.com](http://www.citroshop.com) Det svenska forumet Citroen-akuten, [www.citroen.nu](http://www.citroen.nu) formligen kokar av kunskap och entusiasm – där är det lätt att få hjälp till självhjälp.

### **Checklista – kolla detta innan du slår till!**

#### **Kaross och ram**

Köp aldrig, repeterar aldrig, en 2CV utan att kolla underredet ordentligt. Karossen vilar på en ram med bottenplatta och fackverkskonstruktionen rostar inifrån. Rostskyddet från fabrik var minst sagt undermåligt, särskilt på 1980-talet. När rosten börjar bli synlig på bottenplattan är det ofta redan för sent – det enda som återstår är att byta hela ramen. Plattan har två främre och två bakre ramben, de senare är särskilt känsliga för rost. Ett kraftigt rostskadat chassi kan få bilen att sjunka ihop, kärvar styrning och växelföring kan detta ha hänt. Kolla efter rost i golv, i och bakom skärmar, trösklar, bakparti, reservhjulbalja, runt rutor, i dörrar, på torpedväggen och så vidare. De goda nyheterna är att alla plåt detaljer finns att köpa till en ganska låg kostnad. En galvaniserad bottenplatta kostar omkring 10 000 kronor, en framskärm runt 1 500 och en ny bakskärm under tusenlappen.



### **Inredning**

Kvaliteten på inredningsmaterialen är inte särskilt hög. Galonklädseln spricker och textilklädseln torkar gärna sönder i solsken. Mattorna slits och dörrsidorna bågnar. De goda nyheterna är att nästan allt finns nytillverkat till måttliga priser. Och det är lätt att byta.

### **Mekanik**

Både motor och växellåda klarar många mil om de sköts med regelbundna oljebyten. Oljemängden i motorn är liten så kontinuerlig påfyllning är viktig för att den ska må bra. Kolla efter läckage i motorns fram- och bakkanter. Ser du oljeklägg kan det vara en vevaxeltätning som måste bytas. Växellådan viner redan som ny men får inte vina mer på trean än på någon annan växel, då är det dags för renovering eller byte. Utbyteslådor och -motorer är inte särskilt dyra. Avgassystemet har kort livslängd men är billigt.

### **Hjulupphängningar**

Hjullager och spindeltappar glappar gärna. Kolla drivaxlarna genom att köra runt i cirklar i låg fart. Låter det om dem är de mogna för utbyte. Lagringarna i fjädringens svingaxlar tar skada om de inte smörjs. Skivbromsarna fram (från 1981) sitter inne vid växellådan och är inte helt enkla att byta. Bak sitter trummor som för det mesta inte används eftersom bilen är så lätt och förarna kör så försiktigt. Brukar straffa sig vid besiktningen i form av ojämn bromsverkan.

### **Sufflett**

Taket i tyg och plast tål inte hur många år utomhus som helst. Runt 2 000 kronor och du har ett komplett nytt tak.



[Grattis Citroën 2CV Charleston!](#)

## 15. Sergio Perez tog första seger i Formel 1.

Av Anna Andersson PUBLICERAD:06 DECEMBER 2020 KL. 19.59

George Russel var på väg mot sin första seger i Formel 1. Då fick han punktering och segern i Bahrain gick till Sergio Perez. – Jag hoppas att jag inte drömmer nu, jag har drömt om detta i så många år så jag tror knappt att det är sant, säger mexikanen.



*Sergio Perez firar sin första seger i Formel 1.*

Russell, som ersatte den coronasjuka världsmästaren Lewis Hamilton hos Mercedes, tog starten av Sakhir Grand Prix och han kämpade för att ta sin första seger. Han hade kontrollen, men tappade initiativet i depån. Mercedes valde att göra ett dubbelt depåstopp på det 63:e varvet, först ledande Russell och därefter Valtteri Bottas, men depåpersonalen blandade ihop däcken. Russell åkte i väg med fel däck och tvingades in i depån en extra gång. Bottas däremot fick behålla sina däck och rasade genom fältet.

Under den incidenten tog Sergio Perez, Racing Point, över ledningen i loppet, men bakom honom jagade Russel. Britten tog sig upp till andra plats, men drabbades av en oväntad punktering. Britten skrek rakt ut sin frustration rakt ut i radion - samtidigt som Sergio Perez körde mot sin första seger i Formel 1.

- Jag saknar ord, säger en tårögd Sergio Perez när han intervjuvas efter loppet.
- Det har tagit mig tio år att ta mig hit. Det här är helt otroligt, jag vet inte vad jag ska säga.

### **Från sistaplats till segern**

Han inledde loppet med en kollision med Charles Leclerc och han rasade ner till sista platsen i fältet, men gav inte upp. Istället satsade han allt, tog hand om däcken på allra bästa sätt. Det gav honom segern.

– Efter det första varvet trodde jag att racet var helt kört, men det handlar om att inte ge upp utan hela tiden om att göra det bästa man kan. Vi tog rätt beslut och hade lite tur, samtidigt som Mercedes hade vissa problem.

Han har tagit poäng i samtliga lopp utom tre den här säsongen, två av dem missade han på grund av att han var sjuk i COVID-19, i det tredje hade han chansen på en pallplats när motorn gick sönder.

Nu tog sin första fullpoängare under sin tionde säsong i formel 1, men till nästa år har han ingen styrning. Hans team Racing Point övergår till Aston Martin och kommer att köra med förarna Lance Stroll och Sebastian Vettel.

– Segern gör att jag känner mig mer tillfreds med mig själv. Det som händer nu ligger inte i mina händer. Jag vill fortsätta köra Formel 1 och gör jag inte det 2021 är jag tillbaka 2022, säger Perez.

Han vann före Renaults Esteban Ocon och kollegan i Racing Point, Lance Stroll.

I samband med årets näst sista F1-lopp avslutades även säsongen i Formel 2, där säkrade Mick Schumacher segern i mästerskapet.

Michael Schumachers son kommer att tävla i F1, för Haas, nästa år.

**SLUT**