



BMW 328 Roadster 1936–40

- 1. Toyota-chefen: Elbilar är överreklamerade.**
- 2. Årets populäraste färg på bil var vit.**
- 3. Första elbilsracken öppnad i Storbritannien.**
- 4. Smart-fabriken såld – ska bygga ny terrängbil.**
- 5. Subaru pausar importen till Norge på grund av hög straffskatt.**
- 6. Två nya elbilar från MG nästa år.**
- 7. Volkswagen börjar sälja nya Golf Alltrack.**
- 8. Volkswagen återkallar 38 000 bilar för allvarligt fel på bromspedalen.**
- 9. Volkswagens tveksamma facit: Säljarna inte med på "elbilståget".**
- 10. Elva saker vi vet om nya 911 GT3.**
- 11. Förnuft & Känsla: Mini John Cooper Works GP.**
- 12. Nya Hyundai Tucson – tre snabba från provkörningen.**
- 13. PROV: BMW M440i xDrive Coupé.**
- 14. Alfa Romeo avslutar 4C med specialversion.**
- 15. Canoo presenterar eldrivet transportfordon.**
- 16. Oldsmobiles okända - Turnpike Cruiser.**
- 17. Shelby Cobra var svårtyglad men fruktansvärt snabb.**

1. Toyota-chefen: Elbilar är överreklamerade.

PUBLICERAD: 20 DEC 2020, KL 10:50.

Toyotas vd Akio Toyoda går hårt åt övergången mot elbilar, han menar att det kommer kosta hundratals miljarder och göra bilar oöverkomligt dyra för vanligt folk.



Toyota-chefen verkar vara på krigstigen, för ungefär en månad sen [kritiserade han Tesla med hjälp av köksterminologi](#).

Nu har han än en gång gått hårt åt den rådande hajpen kring elbilen. I torsdags uttalade han sig vid en presskonferens i egenskap av ordförandeposten för de japanska biltillverkarnas branschorganisation JAMA, Japan Automobile Manufacturers Association. Enligt Wall Street Journal sa Akio Toyoda att en allt för snabb övergång till elbilar kan utmynna i flera problem. Speciellt i Japan, vars elektricitet huvudsakligen kommer från kol och naturgas, riskerar koldioxidutsläppen från elproduktionen att underskattas.

Enligt Toyoda är ett annat problem att den nuvarande affärsmodellen för hela bilindustrin riskerar att förstöras, vilket kan leda till att miljontals jobb inom bilindustrin går förlorade. Han hävdar vidare att Japan skulle bli strömlöst under sommaren om alla bilar gick på el. Att underhålla alla elbilar skulle också vara en dyr kostnad motsvarande 2 950 miljarder kronor enligt uträkningar av Toyoda.

– När politikerna är där ute och säger: ”Låt oss göra oss av med alla bensindrivna bilar”, förstår de verkligen det här? sa Akio Toyoda under presskonferensen. Elbilsförespråkarna å andra sidan brukar säga att elbilar går att ladda under natten då elförbrukningen är lägre

Detta utspel kommer bara veckor efter att den japanska regeringen gav som förslag att förbjuda försäljning av nya bilar drivna med bensen med början 2035. Samtidigt satsar Toyota framåt och ska investera mer än 130 miljarder kronor på elektrifiering över de närmsta tio åren.

Övergången till elbilar kommer inte att ske över en natt, och det är långt ifrån säkert att det kommer ske på alla marknader samtidigt.

Feber

2. Årets populäraste färg på bil var vit.

AV BOBBY GREEN.

2020-12-18 KL 12:00.

Jippi

2020 börjar närma sig sitt slut och då kan man sammanställa lite olika saker från året som har gått. En sån grej är vilken färg folk valt på nya bilar som har köpts. Och det mest populära att välja för sin bil har under 2020 varit vitt. Kul.

Sett över hela världen stod vitt för 38 procent, svart landade på 19 procent och grå på 15 procent. Silver hamnar på fjärde plats med 9 procent. Som kulören på en valfri kommunparkering alltså. På femte och sjätte plats hittar vi blå och röd. 3 procent av bilarna var i brunt eller beige och 2 procent gult eller guld. Grön var bara 1 procent vilket jag tycker är lite tråkigt då det givetvis är den bästa färgen.

Vilken är din favoritfärg på bil?



[Rolls-Royce Dawn, Wraith och Cullinan i neonfärger](#)
[Perfekt för den som gärna vill synas](#)



[Mitsubishi lackas i den svartaste färgen någonsin Svartare än Vantablack?](#)

3. Första elbilmacken öppnad i Storbritannien.

PUBLICERAD: 17 DEC 2020, KL 09:23.

Nu får brittiska elbilister en smak av framtiden när landets första dedikerade elbilmack öppnar. Hos Gridserve ska 36 elbilar kunna laddas samtidigt med hög effekt.



Ska du ha en elbil och vill kunna snabbbladda enkelt så ska du ha en Tesla. Det är än så länge den bistra sanningen i Sverige då Tesla fortfarande har ett enormt försprång på konkurrenterna när det gäller utbyggnaden av snabbladdare.

I Storbritannien tycks det däremot börja hända saker. Häromdagen invigdes landets första märkesoberoende station för elbilsaddning. Det är företaget Gridserve som i samarbete med Hitachi har öppnat en så kallad Electric Forecourt nära staden Braintree i Essex i södra England.

LÄS OCKSÅ: [Första Tesla Supercharger V3-laddarna i Sverige](#)

Stationen har 36 laddpunkter och alla ska vardera kunna ge en laddeffekt på 350 kilowatt samtidigt. Elen som laddas i bilarna utlovas vara helt klimatneutral eftersom den dels kommer från solcellerna vid stationen, dels från ett nätverk av solenergifarmer. Utöver en intilliggande byggnad med restaurang och butiker har anläggningen ett sex megawatt stort batteri som används för att säkerställa jämn eltillgång. Det ska också finnas ett litet gym med motionscyklar som genererar el till laddstationen.

MISSA INTE: [Ladda elbil snabbt och billigt – vi jämför laddnätverken](#)



Kostnaden för att ladda hos Gridserve är 24 pence per kilowattimme, motsvarande 2,70 kr/kWh. Gridserves konkurrent Ionity är betydligt dyrare. Där kostar det 69 pence per kilowattimme, motsvarande 7,78 kr/kWh.

Stationen i Essex är den första av 100 som ska byggas i Storbritannien under de närmaste fem åren. Enligt Gridserve är det en investering på en miljard pund, drygt elva miljarder kronor, som är nödvändig för att göra landet redo inför år 2030 då nyförsäljning av renodlade bensin- och dieslbilar kommer att förbjudas.



4. Smart-fabriken såld – ska bygga ny terrängbil.

PUBLICERAD: 15 DEC 2020, KL 13:20.

Mercedes säljer sin fabrik i Hambach till Ineos som där ska bygga sin terrängbil sida vid sida med Smart-bilar.



Det började med en idé på en pub vid namn Grenadier, nu har Ineos köpt Mercedes fabrik i Hambach för att få sin bil i produktion i slutet av nästa år. En bil som hittills går under samma namn som tidigare nämnda pub. Det handlar om en arvtagare till den klassiska Land Rover-modellen Defender [som vi har skrivit om tidigare här på teknikensvarld.se](#).

I fabriken har Smart-bilar byggts sedan 1998 och ska så fortsätta att göras sida vid sida med den nya terrängbilen. Hur länge återstår dock att se då nya Smart-modeller är att vänta. De bilarna ska byggas i Kina då [Mercedes har gjort gemensam sak med Geely](#) om märkets framtida modeller som blir eldrivna. 2022 är det meningen att de nya bilarna ska säljas på en global marknad. Samma år ska fyrhjulsdrivna Grenadier börja levereras till kunder.

I Hambach-fabriken ska även Ineos fortsätta tillverka andra komponenter som Mercedes använder sig av. I och med det ska dagens 1 300 anställda kunna behålla sina jobb.

Ineos gjorde redan i juli klart att den planerade tillverkningen i Wales och byggandet av karosser i Portugal var lagt på is samt att man intresserade sig för fabriken i Hambach.



Prototyp av Grenadier.



Smart Fortwo EQ.

5. Subaru pausar importen till Norge på grund av hög straffskatt.

Publicerad 2020-12-19 kl 6:33, text Erik Söderholm.

Subaru har än så länge inga laddbara modeller att sälja. Märket tar nu paus på den norska marknaden.



Biltillverkare som inte har några laddbara bilar i utbudet får det allt svårare i konkurrensen. Det märks inte minst på den norska marknaden som länge legat i framkant när det gäller elbilar.

I november stod elbilar för hela en av tio sålda bilar på den norska marknaden. Bensin- och dieselbilar stod tillsammans för bara drygt en av tio sålda bilar. Elbilar subventioneras kraftigt medan vanliga förbränningsbilar får rejäl straffskatt. För en vanlig suv som Subaru Forester ligger den på över 200 000 norska kronor plus moms.

För ett märke som Subaru innebär det stora problem. Märket har tappat försäljning för varje år och nu uppger branschsjten [Bilnytt](#) att Subaru pausar importen av bilar till Norge.

Säljmålet för nästa år är på bara 450 bilar, och det handlar enbart om lagerbilar. Inga nya lagerbeställda bilar ska säljas.

Importören hävdar dock att det bara handlar om en tillfällig paus. Subaru ska inte försvinna från den europeiska marknaden och ska göra comeback i Norge inom några år med en laddhybrid. Senare kommer även en helt eldriven modell.

Relaterad artikel:

[Subaru planerar europeisk elbil på Toyotagrund](#)

[Den elektriska suven kommer att släppas någon gång innan 2025.](#)

6. Två nya elbilar från MG nästa år.

PUBLICERAD: 15 DEC 2020, KL 19:45.

MG hör till de kinesiska märken som nu tar sig an Europa. Två helt nya elbilsmodeller sluter upp i sortimentet nästa år. Då förlängs även garantin.



Kinesiska MG fortsätter sin elektrifierade satsning på Europa. [Nyligen presenterades laddhybriden EHS](#) som komplement till den sedan tidigare lanserade elsuven ZS EV, [en bil vi på Teknikens Värld har provkört](#). Det är även klart att man ska lansera ytterligare två helt eldrivna modeller för den europeiska marknaden under 2021. Från och med den 1 januari utökas även garantin för märktes bilar med två år och lyder då 7 år/15 000 mil.

LÄS OCKSÅ: Kineserna kommer – med elbilar

Ena nya bilen beskrivs som en flaggskeppsmodell och ska visa vad märket går för inte bara tekniskt utan även designmässigt. Det rör sig om en SUV som blir större än de som hittills har presenterats. Den andra bilen, med kombikaross och höjd markfrigång, ska enligt egen utsago bli unik i sitt segment.

De båda bilarna visades upp under webblanseringen av laddhybriden EHS, dock dolda av skycken. Ytterligare två, tre modeller ska lanseras av MG för Europa de kommande åren.

LÄS MER: [MG åter till Europa](#)

MG erbjuder nu bilar i Norge, Island, Danmark, Nederländerna, Belgien, Luxemburg, Frankrike och Österrike. På tur står Tyskland, Sverige, Italien, Spanien och Portugal. Under årets första tio månader sålde man 21 672 fordon på kontinenten enligt analysföretaget JATO.

PETER KLEMENSBERGER

Feber

7. Volkswagen börjar sälja nya Golf Alltrack.

AV BOBBY GREEN 2020-12-18 KL 18:00.

Kostar från 357 000 kronor.



Nu drar försäljningen av nya Volkswagen Golf Alltrack igång och i samband med detta får vi det svenska priset som är från 357.000 kronor. För den pengan får du en något höjd Golf-kombi med plast runt hjulhusen, 200 hästar stark dieselsnurra och drivning på alla fyra hjulen så att du kan komma fram till sommarstugan ordentligt. Till motorn sitter en sjustegad dubbelkopplingslåda. Förbrukningen anges till 0,57 liter per mil och utsläppen till 148 gram per kilometer.

Läs allt om bilen i pressmeddelandet nedan.



Pressmeddelande

Säljstart för nya Volkswagen Golf Alltrack

En ny generation av Golf Alltrack har nu släppts för försäljning på den svenska marknaden. Rekommenderat cirkapris: från 357 000 kronor.

Nya Golf Alltrack är nu prissatt och beställningsbar.

Med 4MOTION fyrhjulsdraft, högre markfrigång och en 200 hk TDI-motor ser nya Golf Alltrack till att dess passagerare når sin destination säkert även där asfalten tar slut.

Golf Alltrack kombinerar hög körkomfort och prestanda hos en kraftfull personbil med offroad-egenskaperna hos en SUV.

Alltrack-versionen, som baseras på Golf Sportscombi, har en unik utrustning.

Speciella designdetaljer ger ett robust skydd och matchar bilens sportiga karaktär.

Nya Golf Alltrack är senaste medlemmen i den åttonde generationen av den omfattande Golf-familjen. Med 4MOTION fyrhjulsdraft, upp till 35 mm högre markfrigång och speciella offroad-detalyer är denna kombi-crossover utvecklad för att bemästra alla vägar under alla förhållanden. Samtidigt erbjuds en toppfart på upp till 229 km/h, en hög körkomfort och plats för fem personer plus bagage på 611 liter.

Nya Golf Alltrack är utrustad med den kraftfullaste turboladdade dieselmotorn (TDI) som någonsin använts i en Golf med en effekt på 200 hk och ett vridmoment på 400 Nm. TDI-motorn är en av de renaste i sitt slag tack vare dubbla SCR-katalysatorer, var och en med sin egen AdBlue-injektion. Processen kallas "Twin dosing" och gör att kväveoxidutsläppen (NOx) kan minskas betydligt. En 7-växlad DSG-växellåda är standard.

Den blandade bränsleförbrukningen ligger på från 5,7 l/100 km (WLTP), vilket motsvarar ett CO₂-utsläpp på 148 g/km. Det betyder att det går att få en lång räckvidd mellan tankstoppen.

Som flaggskepp för kombiversionerna av Golf erbjuder Alltrack en exklusiv standardutrustning som i denna kombination inte kan konfigureras för andra versioner i modellfamiljen. Till det som kännetecknar Golf Alltrack visuellt hör:

- en markfrigång på 170 mm (upp till 35 mm högre än en Golf Sportscombi)
- skärmbreddare och tröskelbreddare i matt svart som både skyddar karossen och som ger en bilen en sportig karaktär

- speciellt designade stötfångare

- detaljer i matt kromutseende på sidotrösklarna och i den främre stötfångaren

- 17-tums lättmetallfälgar "Ronda"

- silverreloxerad takreling

- backspegelhus i Reflex Silver

- LED-ljusremsa i kylargrillen mellan strålkastarna

- LED-dimljus i en X-formation

Alltrack-specifik standardutrustning invändigt inkluderar:

- Alltrack-bokstäver i ryggstödet på stolarna fram

- instegslistor i rostfritt med Alltrack-emblem

- högkvalitativa dekorpaneler i Nature Cross Brushed

Som standard finns även ett extra offroadläge i körprofilsväljaren som gör det ännu enklare att köra på alla sorters vägar och underlag.

Dessutom är alla kombiversioner av Golf standardutrustade med en rad säkerhetssystem: filhållningsassistenten Lane Assist, adaptiva farthållaren ACC inklusive närområdesövervakaren Front Assist och autobromsen City Emergency Brake med fotgängar- och cyklistigenkänning,

funktionen Cross Traffic Alert som bromsar ner bilen om man är på väg att svänga in på en annan väg samtidigt som man får möte, trötthetsvarnare, den elektroniska differentialspärr XDS, trafikvarningssystemet Car2X och helljusassistenten Light Assist.

Exempel på ytterligare standardutrustning är Digital Cockpit Pro (digitala instrument, 10,25”), infotainmentsystemet Radio Ready 2 Discover med 8,25”-pekskärm, multifunktionsratt, App-Connect Wireless (smartphone-integration), We Connect (för mobila uppkopplade tjänster och funktioner), Climatronic 3-zons klimatanläggning, Keyless Go (bekväm startfunktion utan nyckel), ambientebelysning (justerbar i 30 färger), komfortstolar fram, LED-strålkastare, LED-bakljus, aluminiumklädda pedaler och ett vinterpaket med uppvärmbara framstolar, uppvärmbara spolarmunstycken för vindrutan och uppvärmbart ratt.

Bland tillvalen erbjuds ett dragpaket med backkamera och elektriskt utfällbar dragkrok, head-up-display, panoramasoltak i glas, fjärrstyrd parkeringsvärmare med timerfunktion, adaptiv chassireglering (ACC), LED Matrix-strålkastare, navigation Discover Pro, ljudsystem Harman-/Kardon, parkeringsassistent (Park Assist), assisterad körning (Travel Assist), sensorstyrd öppning av bagagelucka (Easy Open) och 18-tums lättmetallfälgar ”Mount Vernon”.

Detta är andra versionen av Golf Alltrack. Den första versionen lanserades våren 2015 och baseras på den sjunde generationen av Golf.

Nya Golf Alltrack är nu beställningsbar på den svenska marknaden och kostar från 357 000 kronor. Den går också att bygga på volkswagen.se. Själva lanseringen hos Volkswagens återförsäljare sker under första kvartalet 2021.

Tekniska fakta Golf Alltrack

Motor: 2,0 TDI dieselmotor, turboladdad och direktinsprutad

Miljöklass: EURO 6 AP

Max effekt: 200 hk

Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-3 500 varv/min

Växellåda: 7-växlad DSG

Drivsystem: 4MOTION fyrhjulsdraft

Markfrigång: 170 mm

Bränsleförbrukning blandad körning, WLTP: 5,7 l/100km

CO₂-utsläpp blandad körning, WLTP: 148 g/km

Toppfart: 229 km/h

Acceleration 0-100 km/h: 7,1 s

Axelavstånd: 2 679 mm

Längd/Bredd/Höjd: 4 639 mm/1 795 mm/1 510 mm

Tjänstevikt: 1 634 kg

Totalvikt: 2 120 kg

Maximalt tillåten släpvagnsvikt: 2 000 kg

Tankvolym: 55 liter

Bagagevolym: 611-1 642 liter

Bagageutrymme, längd vid nedfällt säte: 1 845mm

Bagageutrymme, bredd mellan hjulhusen: 1 000 mm

Pris: från 357 000 kronor

[Mer om nya Volkswagen Golf Alltrack och Sportscombi](#)

[Nya Volkswagen Golf i kombi-kläder](#)

8. Volkswagen återkallar 38 000 bilar för allvarligt fel på bromspedalen.

Publicerad 17 december, text Erik Söderholm.

I värsta fall kan bromspedalen lossna på omkring 38 000 bilar med automatlåda. Nu måste bilarna tillbaka till verkstaden.



När Volkswagen visade upp senaste generationen Golf stod det klart att den skulle bjuda på det största tekniksprånget någonsin när det gäller Golfmodellerna. Mer digital och uppkopplad teknik skulle kombineras med bland annat mildhybridmotorer.

Under lanseringen har Volkswagen stött på ett antal problem. I maj stoppades leveranserna på grund av ett [allvarligt fel på nödsamtalsassistenten](#) och strax därefter kom rapporter om att bara [4 av 10 bilar som rullade av bandet klassades som felfria](#).

Sedan dess har leveranserna tagit ordentlig fart och de första buggarna verkar vara lösta. Men nu återkallas totalt 38 000 exemplar på grund av ett mekaniskt fel på bromspedalen. Felet drabbar dock inte bara Golf utan också Golf Sportsvan, Tiguan, Touran och T-Roc.

I Sverige handlar det om cirka 1 300 bilar som ska tillbaka till verkstaden, bekräftar Marcus Thomasfolk, informationschef på svenska Volkswagen.

”På bilar med DSG-växellådor inom en begränsad produktionsperiod under 2020 finns det en risk att det har funnits en otillräcklig svetsförbindelse mellan bromspedalen och bromspedalplattan. Om bromspedalen trycks in med mer kraft än vanligt (till exempel vid nödstop) kan det inte uteslutas att bromspedalplattan kan deformeras eller till och med lossna helt”, uppger han för Vi Bilägare.

Verkstaden ska kolla svetsförbindelsen mellan bromspedalen och bromspedalplattan. Om den är felaktigt gjord måste bromspedalen bytas ut.

”Såvitt vi känner till har dock inte något sådant fall inträffat varken i Sverige eller i något annat land”, skriver Marcus Thomasfolk.

Volkswagen hävdar att felet upptäcktes under interna kontroller.

Läs också: [Nya Volkswagen Golf stoppas – på grund av allvarligt fel](#)
[Avslöjat: Bara 4 av 10 Volkswagen Golf är felfria](#)

9. Volkswagens tveksamma facit: Säljarna inte med på "elbilståget".

Publicerad 2020-12-21 kl 6:10, text Erik Söderholm.

Många av Volkswagens tyska säljare vill inte sälja elbilen ID 3. Det visar en ny undersökning gjord med så kallade "mystery shoppers".



Efterfrågan på elbilar och laddhybrider har ökat explosionsartat de senaste åren. Men det säljs fortfarande fler vanliga bensin- och dieselmotorbilar.

För att omställningen ska bli av måste "hela kedjan" finnas på plats: biltillverkarna måste sälja bra elbilar till rimliga priser och kunderna måste efterfråga dem och ha någonstans att ladda. Dessutom måste bilsäljarna vara med på tåget och ha koll på vad de faktiskt säljer.

Det sista verkar dock inte finnas på plats – åtminstone inte i Tyskland, enligt en [undersökning som Greenpeace gjort](#). Organisationens så kallade "mystery shoppers" har besökt 50 VW-återförsäljare och bara åtta av dem kunde rekommendera ett köp av elbilen ID 3, trots att den hemliga köparen hade ett körkort som skulle passa för en elbil.

I många fall rekommenderades köparen att välja en vanlig Golf istället.

Bättre incitament

Säljarna fick också frågor om bland annat laddmöjligheter och brandrisk. I 48 procent av fallen fick köparen ett felaktigt svar eller inget svar alls. Flera säljare upprepade också kända "elbilsmyster".

Slutsatsen av undersökningen blir att många av de tyska säljarna saknar både utbildning och incitament för att sälja elbilar.

När bilhandlarna svarar på kritiken hävdar de att problemet till stor del ligger hos Volkswagen som behöver bli bättre på att utbilda säljarna. De vill också ha mer incitament att sälja elbilar – de tjänar fortfarande mer på att sälja en bensindriven Golf.



De första 500 exemplaren av Volkswagens nya elbil rullade av båtarna i Sverige i september. Bilarna har nu börjat levereras till köparna.

Läs också: [Batteriknepet som elbilsägarna måste känna till](#)

Relaterade artiklar:



[Uppgifter: Volkswagen ID 3 får längre räckvidd och snabbare laddning](#)
 [Dessutom snabbare laddning.](#)



[Volkswagen ska åtgärda batteribugg i ID 3 – kan vägra starta](#)
 [Kan vägra starta: "Tryck inte på startknappen eller bromspedalen."](#)



10. Elva saker vi vet om nya 911 GT3.

Av Joakim Dyredand.

Publicerad 2020-12-18, 14:14.

Porsche 911 GT3, generation 992, ska presenteras i början av nästa år. Men redan nu vet vi en hel del om denna efterlängtrade körglädjemaskin. Och det ser lovande ut ...



Visst ser den avklädd ut? Men 911 GT3 är fortfarande maskerad på en del ställen.

Åttonde generationen 911 har blivit en stor Gran Turismo. Den har skämtsamt kallats för Panamera Coupé. Men detta kan ändras när GT3-versionen ansluter nästa år. Givetvis med samma proportioner som vanliga 992-generationen – men med en helt ny nivå av körglädje.

För att bygga upp spänningen inför lanseringen har branschkollegor till oss bjudits in till Weissach för att åka med i den nya bilen, med självaste GT-chefen Andreas Preuninger bakom ratten.

Vi stod faktiskt också på väntelistan, men pandemin satte stopp för detta. Trist!

Istället för att sitta och lipa har vi samlat ihop (9)elva högintressanta fakta om en av de mest emotsedda bilarna 2021. Håll till godo.

1. Ingen turbomaskin

Största farhågan har varit att GT3 ska gå samma öde till mötes som Carrera-modellerna. När förra generationen 911 uppdaterades (991.2 som kom 2015) fick samtliga boxersexor turbo. Ja, även de modeller som inte heter Turbo. Bara GT-modeller har klarat sig undan detta. Nu låter det som en ytterst negativ sak med överladdning men så illa är det inte. Men – en GT3 ska ha en högvarvig boxersexa utan tvångsmatning. Sådan är traditionen.



992 GT3 får ärv 4,0-litersmotorn från senaste Speedster, som pumpar ut 510 hk. Maxeffekten nås vid 8 400 r/min och maxvridet (470 Nm) finns tillgängligt från 6 250 r/min. Rödmarkering vid 9 000 r/min.

Det som imponerar mest är att dessa siffror har hållits intakta trots att Porsche tvingats förse avgassystemet med partikelfilter. Man har i praktiken tvingats trimma motorn något för att behålla siffrorna. Det härliga ljudet sägs också finnas kvar, men det låter vi vara osagt tills att våra öron fått bedöma själva.

2 Manuell låda tillgänglig

Anhängare till #savethemanuals kan (också) pusta ut. Andelen som väljer manuell låda är inte många, men de har blivit bönhörda. Porsche har valt att fortsätta med föregångarens växellådor, sex växlad manuell som standard och sjustegad PDK (dubbelkopplingslåda) som tillval.

PDK-lådan sägs ha fått en något uppdaterad kylning för att spara några 100 gram vikt. Djävulen finns i detaljerna.

En rolig detalj är att växelväljaren till PDK-bilarna ser ut som en manuell spak. Man frångår den lilla rakapparatsliknande växelväljaren som finns i Carrera och Turbo. Således kommer det gå att växla med rattpaddlar men även med växelväljaren. Hurra!

3 Helt ny framvagn

För första gången i historien får en gatlegal 911 en framvagn med dubbla triangellänkar. Fram till nu har det alltid varit McPherson-framvagn. Detta är en mycket spännande utveckling och vi är mycket spända på att få veta hur bilen beter sig, speciellt under instyrning.

Bakvagnen är multilänken från föregångaren, bara milt omarbetad. Systemet för fyrhjulsstyrning finns kvar.

Preuninger framhåller också att det inte finns några gummibussningar utan endast kuller i chassit. Sportigt!



GT3 rullar 25 mm lägre än nuvarande Carrera och fjädrarna är 25–30 procent hårdare jämfört med föregående GT3.

4 Den blir inte tyngre

Eftersom 992 är en i alla avseenden större bil än 991 var arbetet med att motverka viktökning extra ansträngande. Överallt där så har varit möjligt har gram efter gram kapats. Tunnare rutor (- 2kg), frontlucka i kolfiber, stötfångare i polyuretan, mindre ljudisoleringsmaterial och så vidare.

5 50 procent mer downforce

Den mest iögonfallande detaljen på bilen är vingen. Och detaljen som gör att den sticker ut är att fästpunkterna flyttats till vingplanets ovansida. Detta är en nyhet som spridit sig fort bland sportbilar på senare tid och en av de första med denna "svanhalslösning" var Koenigsegg One:1.

Eftersom det är vingplanets undersida som utför jobbet, vill man hålla den ytan "ren".

Men för att nå denna markanta ökning i marktryck spelar även utformningen av framvagnen en stor roll. 992 GT3 har även en betydligt större diffusor än tidigare "nioelvor".

Samtidigt som marktrycket har ökat, har luftmotståndet sänkts. "Detta är viktigt i Tyskland, när man kör på Autobahn får inte bilen tappa i acceleration vid 240 km/h på grund av luftmotstånd", har Preuninger sagt till Total911. Kaxigt ...

6 Hjulafton

I likhet med resten av 992-familjen får nu GT3 olika fälgstorlekar fram respektive bak. Framfälgarna är 20 tum, bakfälgarna 21 tum, båda givetvis med enkel centrumbult.

Däckdimensionerna är 255/35 ZR20 fram och 315/30 ZR21 bak.

Innanför sitter 408 mm (+28 mm mot föregångaren) bromsskivor fram, 380 mm bak. Värt att notera är att skivorna är skurna istället för hålborrade. En välkommen nyhet som lär ge något längre hållbarhet.

Keramiska (PCCB) skivor är fortfarande tillval.

7 Tre körprogram

Körprogramsvredet, som sitter kvar på ratten, är begränsat till Normal, Sport och Track. Den för 992 Carrera stora nyheten Wet fick inte följa med. Detta bygger på ett system med mikrofoner i det bakre hjulhusen som, när de noterar vattensprut, varnar föraren och föreslår Wet Mode. "Överflödigt i GT3 som har tillräckligt bra hjälpsystem", säger Preuninger.



8 Uppdaterat kombiinstrument

Instrumentgruppen framför föraren är i stort sett oförändrat jämfört med resten av 992-familjen. Det innebär mycket digitalt, med endast varvräknarnålen som analog visare. Notera dock att denna klocka nu sträcker sig hela vägen till 10 000 r/min!

Det står givetvis GT3 i centrum av varvräknaren. Men mest spännande är att man har integrerat växlingslampor. Ett gult ljusband byggs på i takt med att varvtalet ökar och när det är dags för växling kommer ett blått blixtljus. Tydligen omöjligt att missa även med blicken riktad mot vägen.





9 Touring kommer

På slutet av föregångarens livscykel anslöt derivatet GT3 Touring. Detta är en något mer spartansk version, en flört till 911 T från 1968. Den känns främst igen på att den saknar den stora vingen på motorluckan. Den manuella lådan kommer förmodligen att bli förstahandsvalet för köpare av GT3 Touring.





10 Ja, den är fortfarande maskerad

Bilen på bilderna här är inte helt avklädd. Precis som andra tyska tillverkare har Porsche täckt över emblemen. Ganska larvigt eftersom det står klart vilken bil det är frågan om. Men, är den inte officiell så den inte.

När det gäller karossen kommer vingen få en något mer sofistikerad form. Framför allt den bakre stötfångaren kommer att vara betydligt mer smäcker. Notera till exempel hur utbyggd den är på den svarta bilen, där parkeringssensorerna ser ut att sitta insänkta. Så kommer bilen inte att se ut vid avtäckning.

11 Lanseringsfärg hämtat från yacht

Bilen kommer att presenteras i färgen Shark Blue. Porsche har historiskt haft en mängd blå nyanser i sitt PTS-sortiment (Paint to Sample). Shark Blue liknar bland annat Mexico Blue, Maritime Blue och Arrow Blue men är en helt ny nyans.

Shark Blue har tagit sin inspiration från lyxyachten Madame Gu, som Preuninger fick syn på under en semester på Sardinien. Ja, googla den!



Joakim Dyredand



11. Förnuft & Känsla: Mini John Cooper Works GP.

Av Redaktionen, Publicerad i dag, 11:00.

Alrik & Peder kör Minis starkaste modell någonsin – 306 hk på framhjulen.



FILM: https://youtu.be/oS5_1h7KUXU

Med 306 hk på framhjulen är denna specialare den starkaste Mini Cooper genom tiderna. 0–100 km/h går på 5,2 sekunder och toppfarten ligger på 256 km/h. Det ska endast ska byggas 3 000 exemplar av GP.

Varvtiden runt Nürburgring ligger runt åtta minuter. Eftersom det är halt när vi kör på Ös We Ring blir det inget varvrekord, men väl ett sladdrekord ...

Frågan vi ställer oss är givetvis om det här är den absolut skojigaste framhjulsdrivna bilen på marknaden – kan den slå Renault Megane RS Trophy-R (som vi kommer att testa snart!)?



Förnuft och Känsla – BMW M440i xDrive Coupé



Äntligen: Förnuft & Känsla på besök hos Koenigsegg

12. Nya Hyundai Tucson – tre snabba från provkörningen.

PUBLICERAD: 15 DEC 2020, KL 09:34.

Fjärde generationen Hyundai Tucson är här och den kommer med fler motoralternativ än någonsin, alla elektrifierade. Men hur ser den ut egentligen? Erik Wedberg provkör och lämnar sina första intryck.



Hej Erik, hur många drivlinor har [nya Tucson](#) egentligen?

– Det är nästan svårt att ge ett direkt svar på, medan de flesta andra sällar i sina motorutbud laddar Hyundai på för fullt och erbjuder nya Tucson som mildhybrid-diesel, mildhybrid-bensin, hybrid och från och med början av nästa år även laddhybrid, båda sistnämnda i kombination med bensinmotor. Mildhybriderna finns dessutom i olika effektuttag och med manuell eller automat och fram- eller fyrhjulsdraft.

Vilken kör du nu?

– Nu sitter fotograf-Glenn och jag i hybriderna utan sladd. Den har 230 hästkrafter och fyrhjulsdraft och är en riktigt trevlig motor. Mer än tillräckligt stark, ganska tyst och det verkar som att det går att köra den snålt. Utan att jag har hållit på med några vidare snålfasoner säger färddatorn strax under 0,6 liter per mil. Denna bil kostar från 384 900 kronor. Med framhjulsdraft och lite mindre utrustning blir den 55 000 kronor billigare.

– Bensinmotorn är lite extra intressant eftersom den är världens första med så kallad CVVD-teknik. Kortfattat kan man säga att det är en mekanisk lösning som tillåter variabla ventilöppningstider, [inte helt olik Koenigseggs fria ventiler](#).

På bild ser designen ut att sticka ut, hur är den i verkligheten?

– Jag gillar den! Fronten, med alla prismaliknande LED-enheter, är klart speciell och gör att Tucson får en stark identitet. Sedd i profil har den lika skarpa veck som Lexus NX och bakifrån ser den ut som Ford Mustang Mach-E. Inget fel i det!



Det är hybridversionen (utan sladdladdmöjlighet) av nya Hyundai Tucson som Erik Wedberg kör. Laddhybriden kommer nästa år.



LÄS MER: [Nya Hyundai Tucson – allt utom elbil](#)

[GALLERIER](#)

[13 bilder](#)

[Hyundai Tucson 2021](#)

MATTIAS RABE



13. PROV: BMW M440i xDrive Coupé – M4 Light med 374 hästar.

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-12-18, 03:49, uppdaterad 2020-12-18, 09:33.

Med fullt fokus på grilldesignen är det lätt att glömma bort bilen, men denna M4 light har hela teknikpaketet!



VAD ÄR NYTT? Uppenbarligen formgivningen, och då specifikt den nya grillen. Om den är vacker eller ej är upp till betraktaren att avgöra. Vi lämnar det där.

Jämfört med gamla 3-serie Coupé är 4-serien lite längre, bredare och lägre – sportigare. Dessutom har den längre axelavstånd och bredare spårvidd. Men den mer korrekta jämförelsen är givetvis nya 3-serien och de största skillnaderna där är 21 mm lägre tyngdpunkt, 23 mm bredare, mer negativ camber, styvare kaross och en sportdifferential. Huv, främre skärmar och dörrar är av aluminium, för att få ner vikten.

Prispåslaget för coupékarossen är bara 13 000 kronor och det är billigt om man gillar designen och vill ha något unikt.

Först ut av provkörningsbilarna ur 4-serien är M440i xDrive Coupé – en M4 light med 374 hk. (Den finns med fyra och sex cylindrar, diesel eller bensen).

Den raka sexan på tre liter har fått förstärkning av en liten elmotor på 11 kW, det handlar alltså om en mildhybrid som inte kan laddas med sladd, men som kan spara lite bensen, framför allt vid stadskörning. Vill du ha en klassiskt bakhjulsdriven BMW eller en manuell växellåda går det inte med denna motor, men väl i M4 med 490-510 hk.

Unikt för M440i är aerodynamikpaketet med frontspoiler, bakspoiler, färgmatchade tröskelbreddare, mer uttalad diffusor bak, specifika 18-tummare, M-sportstolar och M-ratt. Chassit är också adaptivt liksom styrningen och bromsarna är biffigare.



Välbyggt, massvis med teknik och riktigt snygga sportstolar. Lätt att trivas.

En M4 med 490 hästkrafter (+116) kostar från 875 000 kronor och är 0,4 sekunder snabbare till 100 km/h. Du sparar 206 900 kronor på denna M440i – ganska lockande eller hur?

Men ladda på med den extrautrustning man helst vill ha och denna fina bil är lätt uppe i 800 000 kronor – nära en M4...

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Anrättningen känns mycket mer speciell än en vanlig 3-serie, och det är just det som är meningen. Sportstolarna sitter lite lägre, ger bra stöd och de är riktigt vackra (om skribenten ska tycka något om formgivning).

Baksätet finns där och fungerar som nödsäte, men inte för fullvuxna på långresa, främst på grund av den låga takhöjden. Interiören känns välbyggd och modern och är fylld med avancerad teknik och det finns ett otal hjälpsystem och skojiga finesser, som exempelvis Drive recorder som kan spela in 40 sekunders körning, för ett prispåslag på 2 100 kronor.

Men trots det känns bilen retro på ett mysigt vis. Klassisk BMW-förarställning, snygga sportstolar, brant sluttande framruta och en rak sexa i fronten. Den låter inte så mycket, kanske i första hand på grund av partikelfilter, men det ljud som kommer, devis från högtalare i kupén, och gångkulturen gör att den känns väldigt genuint BMW.

Den åttastegade Steptroniclådan jobbar smidigt och snabbt, motorgången är riktigt skön och den raka sexan gillar höga varv. Men på låga varv, eller innan den vaknat till liv, känns den lite tunn. Bäst är cruisingkänslan på mellangas, mjukt och skönt med tillräcklig kraft – men inte i närheten av sparken från exempelvis en Tesla Model 3 Performance, eller för den delen en vild M4. Det går att välja mellan tre kör lägen, eco-pro, komfort och sport – som kan aktiveras med paddel.



Maffigt bred akter som de flesta gillar.

Notera att den så kallade Hofmeister Kink, den speciella vinkeln på C-stolpen saknas.

Chassit kan bäst beskrivas som kompetent. Det är en riktigt fin bil att lotsa längs kurviga vägar och den biter inte tillbaka om man inte betar sig dumdrigt. Fyrhjulsdriften har en bakhjulsdriven karaktär, vilket passar M440i bra. Tjänstevikten ligger på 1 815 kg och det bidrar till den mogna känslan.

I sportläget vaknar BMW:n till liv lite mer med snabbare gasrespons och hårdare fjädring, men det är ingen obekväm sportbil för det.

Styrningen är rätt kvick när man lämnat raktframläget och vår vagn gillar att svänga. Balansen känns riktigt bra även om 53 procent av vikten hamnat på framaxeln.

Men trots all kompetens och alla hästkrafter upplevs bilen mer mogen än underhållande och styrningen pockar inte med att berätta allt om underlaget. Innan den vaknar till liv i kurvor känns styrningen faktiskt lite gummiartat avtrubbad.

Även om M440i klarar väldigt mycket och kan bjuda på härliga långsladdar om man är på en bana, passar den bäst som GT-vagn på långfärd. Avslappnad körning i raskt tempo.

Bagageutrymmet är med sina 440 liter tillräckligt för två på långsemester och ljudnivån är låg.

Märkligt nog gick fyrhjulsdriфтsystemet ner i nödläge – tvåhjulsdriфт – efter några minuters körning på vår gokartbana ÖS We Ring. Kombinationen av våt asfalt, friktionsdäck och hård körning blev för mycket för fördelningsväxellådan. Alla hjälpsystem fick helt enkelt jobba för hårt med för hög temperatur som följd. Efter lite vila kom fyrhjulsdriфт tillbaka. Som trackdaybil är helt klart en M4 att föredra.

NÖRDFAKTA. Enligt BMW ska den stora grillen visa att det här är en sportig bil som behöver rejält med kyluft. Men de fyrcylindriga versionerna har lika stort luftintag och det eldrivna konceptet i4 lika så – men den släpper inte igenom någon luft.

Den första BMW som bjöd på de så kallade njurarna i fronten var modellen 303 från 1933. Väl inne på designhistoria kan man tycka att det är märkligt att den så kallade Hofmeister Kink, den bakåtvända vinkeln som brukar finnas på alla BMW-modellers C-stolpe eller D-stolpe sedan 1961, saknas på 4-serie Coupé.

TEKNISKA DATA

BMW M440i xDrive Coupé Steptronic

MOTOR: R6, turbo, bensin, 2 993 cm³, 374 hk vid 5 500–6 500 r/min, 500 Nm vid 1 900–5 000 r/min. 11 kW elmotormildhybrid, 8-stegad automatlåda. Fyrhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 4 770/1 852/1 393 mm. Axelavstånd 2 851 mm. Tjänstevikt 1 815 kg. Bagagevolym 440 liter. Dragvikt 1 800 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,5 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 7,5–8,2 l/100 km. CO₂ 170–186 g/km.

PRIS: 668 100:–. Aktuell nu.

SUMMERING

BÄST: Stark motor, egen design, trevliga köregenskaper, tekniknivå, välbyggd, komfort.

SÄMST: Inte så engagerande att köra, dämpat motorljud, takhöjd i baksätet, styrningen kunde vara känsligare.



BORDE JAG KÖPA EN? Nya 4-serie Coupé är både mer sportbil och exklusiv långfärdsbil än gamla 3-serie Coupé. Älskar man designen och sällan använder baksäte är prispåslaget för coupékarossen absolut prisvärt. En fyrcylindrig bensinare kostar från 446 100 kronor.

Vill man däremot ha en engagerande sportbil i vardagskostym levererar M440i inte riktigt och det är mycket tveksamt om den kan få samma ikonstatus som exempelvis den riktigt sportiga BMW M2 Competition som inte längre säljs.

Råheten från M4 finns inte heller här. Nej, 4-serie Coupé lever främst på sitt utseende och sin känsla av klassisk BMW-coupé. Men redan 2021 kommer en elektrisk version kallad i4 – den ser vi verkligen fram emot. 0–100 km/h på fyra sekunder och 530 hästkrafter, 60 mils räckvidd. En modern BMW.



Alrik Söderlind

14. Alfa Romeo avslutar 4C med specialversion.

PUBLICERAD: 17 DEC 2020, KL 13:31.

Få har koll på att Alfa Romeo 4C fortfarande är vid liv, och det är den. Men nu sjunger den italienska sportbilen med mittmotor på absolut sista versen. För att få till en fin sorti har 4C Spider 33 Stradale Tributo tagits fram.



FILM: <https://youtu.be/ya4tMviP7TE>

På bilsalongen i Genève våren 2013 [presenterade Alfa Romeo en liten sportbil med mittmotor och låg vikt](#). Marknadsintroduktionen av Alfa Romeo 4C, som modellen heter, inleddes mot slutet av samma år [och året därpå var vi iväg och provkörde den](#). Marcus Engström var smått lyrisk vid hemkomst, och inte blev det mindre av den varan efter att 4C varit med i Teknikens Världs Bankalas 2014. "Helt fantastisk!" löd omdömet i kortform. Du ser 4C-körningen på Bankalaset i filmen nedan.

Under 2015 påbörjades produktionen av en taklös 4C – 4C Spider. Den kom till Sverige samma år [och kostade då rejäla 695 000 kronor](#), hela 235 000 kronor mer än coupéversionen.

För ett par år sedan försvann Alfa Romeo 4C från den europeiska marknaden. Ungefär samtidigt försvann coupéversionen från USA-marknaden, men Spider-versionen fick leva kvar och gör det än i dag. Men det är snart slut på det.

I USA, där Alfa Romeo under många år inte fanns representerat men som ändrades i och med 4C-introduktionen, presenteras nu en specialversion som markerar slutet för modellen. Efter 2020 kastar 4C in handduken helt.

Alfa Romeo 4C Spider 33 Stradale Tributo heter specialversionen som ska tillverkas i samma antal som siffran i modellbeteckningen – 33 stycken. Som inspirationskälla till denna modellversion har Alfa Romeo tittat bakåt i tiden, nämligen till 1967 års Alfa Romeo 33 Stradale som du ser på några av bilderna här. 33 Stradale var gatversionen av tävlingsbilen Tipo 33.





4C Spider 33 Stradale Tributo är lackerad i en röd kulör vid namn Rosso Villa d'Este. Även hjulen har fått ett eget utseende där "telefonfälgarna" har fått en guldgrå ytfinish.

Inuti utmärker sig specialversionen med stolar i kompositmaterial som har klätts med brunt läder och svart mocka. Framför passagerarsätet finns en dekorlist som tydligt visar att bilen man sitter i är en 33 Stradale Tributo, men är man ändå tveksam slår man ett öga på plaketten under handbromsspaken som inte bara visar modellversionen utan även vilken bil av de 33 tillverkade man sitter i.



*Alfa Romeo 4C Spider 33 Stradale Tributo bredvid sin förebild
Alfa Romeo 33 Stradale från 1967.*



*Alfa Romeo 4C Spider 33 Stradale Tributo bredvid sin förebild
Alfa Romeo 33 Stradale från 1967.*



Alfa Romeo 33 Stradale från 1967.

Mittmonterade motorn har lämnats orörd. Det betyder samma 1,75 liter (1,74 liter om man ska vara petig, men Alfa Romeo klassar den som 1,75 liter) turbofyra på 240 hästkrafter och 350 newtonmeter som under 4C-modellens alla levnadsår. Den är kopplad till en sexväxlad dubbelkopplingslåda som driver bakhjulen. Alfa Romeo i USA skriver att 0-60 mph (0-97 km/h) går på 4,1 sekunder, vilket är några tiondelar snabbare än tidigare års siffror. 0-100-siffran har hittills alltid varit 4,5 sekunder. Toppfarten är densamma som tidigare – 258 km/h.

Priset för 4C Spider 33 Stradale Tributo i USA börjar på motsvarande 665 000 kronor, exklusive diverse avgifter.



[GALLERIER](#)

[28 bilder](#)

[Alfa Romeo 4C Spider 33 Stradale Tributo](#)

MATTIAS RABE



15. Canoo presenterar eldrivet transportfordon.

AV BOBBY GREEN.

2020-12-17 KL 18:00.

Ska lanseras 2022.



FILM: <https://youtu.be/UZQd3--p6zq>

I september förra året visade företaget Canoo upp en eldriven minibuss som de tänkte lansera 2021. Nu presenteras ytterligare en modell döpt till MPDV (Multi Purpose Delivery Vehicle) och det är en transportbil för den där sista biten-leveransen eller för små företag på mindre orter. Den kostar från 33.000 dollar och det ska finnas olika storlekar och modifierationer att göra så att man får bilen så som man vill ha den. Den billigaste är 4,38 meter lång, 1,95 bred, 1,88 hög och kan lasta upp till 6,5 kubikmeter. Batteripacket är på 40 kWh och det ska räcka för att kunna ta sig 20 mil på en laddning. Det finns även 60 kWh (30 mils räckvidd) och 80 kWh (37 mils räckvidd).

Planen är att lansera den 2022 och det här är början på en annan inriktning för företaget.

via [The Verge canoo.com](https://www.theverge.com/canoo) +

Klassiker

16. Oldsmobiles okända - Turnpike Cruiser.

Publicerad 2020-12-20 kl 12:04.

Text Mårten Carlsson.

Turnpike Cruiser är mer känt som Mercurys top-of-the-line modell under femtiotalets senare hälft. Men hur många vet om att det fanns på sextiotalet en Oldsmobile Turnpike Cruiser?



Oldsmobiles mellanklassbil lanserades 1961 under det egendomliga namnet F-85, där det också fanns en lite lyxigare coupéversion vid namn F-85 Cutlass. Snart blev Cutlass ett eget modellnamn och redan 1964 fick den ett muskelpaket i sig. Cutlass 4-4-2 - en av de märkligare modellbeteckningarna från tiden.

Det stod för 4-ports förgasare, 4-växlad manuell växellåda, 2 avgaspipor, logiskt.

Oldsmobile erbjöd fina prestanda utan att det syntes, det enda som avslöjade en 4-4-2 bil var ett diskret emblem, för den ännu diskretare gick det att få 4-4-2 option i den enklare basmodellen F-85.

1966 gick det att få fler utföranden än det ursprungliga 330" och 400" motorn på 310 resp 345 hästar, då kom W30 - ett tillvalspaket som blev ett begrepp.

W30 kom att stanna kvar hos Oldsmobile fram till muskelbilsepokens bitter end 1972.



New package
of instant action:

Olds **442**

What's the 4-4-2? Just the sweetest piece of live action on wheels! Small wonder, too, when you check its credentials. An all-new, all-its-own 400-cubic-inch V-8. Four-barrel carb. Twin pipes. Heavy-duty suspension. Nylon red-line tires. Three smooth transmission availabilities: 3-speed synchromesh, close-ratio 4-on-the-floor or Jetaway automatic. You can tuck all this "instant action" into any F-85 V-8 coupe or convertible. *And 4-4-2 prices start below any other high-performance car in America designed for everyday driving.* Sound like your kind of action? See your Oldsmobile Dealer. He has your number: 4-4-2! Oldsmobile Division • General Motors Corp.

'65  **OLDSMOBILE**
The Rocket Action Car!



1967 års Cutlass 4-4-2 med vinyltak och W30 - småsnobbigt och diskret. Många Corvette och Camaroköpare bet i gräset vid rödljuset, få anade att den här vagnen var en av de snabbaste bilar som fanns.

På kvartsmilen imponerade den på journalisterna med sluttid på 13,80 sekunder!



Cutlass Supreme for '67...now there are 5!

Bringing the high-price look to the low-price range!

Here is *the* luxury leader of low-price cars, now in *five* swank models. From where you sit—passenger or driver's seat—you have a right to feel proud. Proud of the sumptuous, sunny-side-up Convertible interior, for example. Thin-shell Strato Bucket Seats in a choice of four colors. Without extra cost and without question, you can have a bench seat if you prefer. The same holds true for the bucket-equipped Holiday Coupe and Sports Coupe.

With buckets, though, you can add a sporty console as your control tower. Then you can install four-speed stick or Jetaway controls to match the smooth, responsive action of the 330-cu.-in. Jetfire Rocket V-8.

A special Turnpike Cruising Package is also available on two-door models to give you top economy at turnpike speeds. It includes a 400-cube Rocket V-8 with two-barrel carb; Turbo Hydra-Matic Drive; heavy-duty front and rear suspension; and a 2.41-to-1 expressway rear axle.

Styling: definitely a smart variation of the Toronado theme, with crisp moldings setting off the Toronado-flared wheel openings and handsome wheel discs. But the distinctive rear decor is the private property of Cutlass Supreme.

Ever see brougham styling in a low-price car? Then try topping off the Cutlass Supreme Holiday Sedan with the black or champagne vinyl roof covering available.



Cutlass Supreme Holiday Coupe



Cutlass Supreme Town Sedan



Cutlass Supreme Sports Coupe

MOTORNYTT

W30 var ett hemligt vapen i hästkraftskriget. Det annonserades inte ens utan bara fanns. Därför är dom tidiga W30 mycket ovanliga.

54 bilar försågs med det 1966, och 1967 drygt 500 stycken.

1967 gick 4-4-2 paketet och således W30 bara att få hos Cutlass Supreme-modellen, men så lanserades även bastardmodellen - **Turnpike Cruiser**.

Detta var en märklig ekomomimodell av 4-4-2. Samma motor på 400" men med bara en tvåportsförgasare och automatlåda som enda val. Bakaxelutväxling på 2,41:1. Fullflödeskylare, heavy duty fjädring och extra krängningshämmare liksom på 4-4-2:an.

Det här var bilen för som som ville bekväm och någorlunda ekonomisk långfärdsvagn. Men lite klös fanns det i den också, den nedbantade Turnpike Cruisern hade ändå 300 hästkrafter.

Turnpike Cruiser fanns bara under 1967 och gick bara att få till tvådörrarsmodellerna.

Så hoppar vi fram 1970 - muskelbilsepokens höjdpunkt.

Nu var W30 inget hysch-hysch längre, 4-4-2 var egen modellserie och skiljde sig från Cutlass med lite biggfigare attribut och W30 bilarna försågs med rejäla intag på huven.

En W32 variant fanns också att tillgå på 365 hästar, oldsmobile gillade sina W-beteckningar, huven i sig självt gick att beställa separat under rnamnet W25.



Nu dök bastardmodellen upp igen - nu under namnet SX.

Den var dock allt annat än tam, SX var mer vad den ursprungliga 4-4-2:an var - en 'sleeper' en ulv i fårakäder.

Man gömde 4-4-2 grejerna i en vanlig standard Cutlass.

Inga stripes, inga scoops, kromad grill - det enda som kunde avslöja den var dubbla uttag för avgasrören bak.

SX gick att få med standardmotorn L32 med tvåportsförgasare, det paketet kallade man återigen för Turnpike Cruiser.

Men så fanns ju även 455" High Outputmotorn i W30 eller W32 utförande.



Vitsen med en modell som SX handlade om försäkringar. Muskelbilar som 4-4-2 hade blivit dyra att försäkra, men SX gick under radarn där. Den var på pappret och i chassinummer bara en vanlig Cutlass.

SX fanns bara åren 1970-1971. Den annonserades inte särskilt mycket, utan var mer en bil för bestämda kunder, dom ville ha muskler och lyx i samma paket.

Och inte så lite muskler heller, W30/SX var en av de snabbaste produktionsbilar som byggdes då. På dessa två årsmodeller byggdes bara runt 8000 SX i coupe utförande och 1150 som cabrioletter.

Idag finns inte många kvar. Cutlass SX har varit i det närmaste okänd och under årens lopp har flertalet byggts om och/eller trimmats sönder av ren okunskap om modellens originalitet.



Läs mer om:

[Dr. Oldsmobiles monster](#)

[Kika på Oldsmobiles festliga och lite kusliga kampanj för sin 4-4-2/W30 maskin! Året är 1969](#)

17. "Shelby Cobra var svårtyglad men fruktansvärt snabb".

Publicerad 2020-12-20 kl 6:43, text Calle Carlquist.

Carroll Shelbys recept på urstark amerikansk V8 i europeiskt chassi blev legendariskt direkt.



Carroll Shelby var en amerikansk entreprenörs- och racingprofil som saknar motstycke. Han föddes i Texas 1923 och dog 89 år gammal 2012.

Han var lång och utmärkte sig genom att bära en säregen, randig overall och cowboyhatt under sina år i racing. Det berodde på att han en gång 1953 kom för sent till starten och fick hoppa ned i sittbrunnen i sin mekaroverall och utan vidare åthävor bara dra när startflaggan föll.

Overallen blev därefter hans signum. Han både startade och konkursade en kycklingfarm. Han hade hjärtproblem från barndomen och genomgick på senare år en hjärttransplantation. I en krasch skadade han händerna men tävlade i alla fall, växlade med en hand och styrde med den andra – som var fasttejp på ratten.

I par med engelsmannen Roy Salvadori vann han 24-timmars på Le Mans i en Aston Martin DBR1/300, de formidabla vinsterna i loppet med Ford GT40 några år senare här utelämnade. Berättelsen om Carroll Shelby är helt enkelt larger than life – men den tog fart med en verkligt liten bil.

1961 stod anrika engelska sportvagnstillverkaren AC utan motor till sin roadster Ace. I Shelby's vision var bilen, efter lite förstärkningar, en perfekt bas för Fords nya V8 på 221, sedermera 260, kubiktum. I februari 1962 stod den första bilen klar, kycklinggul. När amerikanska biltidningar provade bilen passade Shelby snillrikt nog på att lackera om den mellan varven så att det framstod som om flera exemplar redan hade byggts.

Så startade segerparaden med vinster i otaliga amerikanska mästerskap och i Europa. Bland nedlagda skalper fanns Ferrari 250 GTO och muskulösa Corvetter. Shelby Cobra var svårtyglad men fruktansvärt snabb. Motorstorleken växte upp till 427 kubiktum och fantasifulla effektsiffror.



Cobra blev en hel kultur och "replikaindustri", med mer eller mindre påkostade kopior. Bilen på våra bilder är byggd på precis samma sätt som originalet.

Shelby Cobra 1964

Nypris: 5 250 dollar.

Värde idag: Vid pressläggningen såldes en äkta 289 Cobra på www.rmsothebys.com. Se sidan för pris.

Motor: Åttacylindrig V med stötstänger, central kamaxel och två ventiler per cylinder. Enkel Holley fyrportsförgasare. Volym 4 727 cm³. Max effekt cirka 300 hk SAE vid 5 750 v/min. Max vridmoment cirka 400 Nm vid 4 500 v/min.

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 385/B 155/H 124 cm.

chassi/hjulställ: Rörram. Tvärmonterad bladfjäder fram och bak. Fram undre triangellänkar, bak individuell upphängning med dubbelledade drivaxlar och undre triangellänkar.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart ca 240 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 5,5 s.

Uppgifter ur Automobil Revue 1964.

Livscykeln

1961 Engelska AC Cars gillar Carroll Shelbys idé om att roadstern Ace förses med V8-motor från Ford.

1962 Första karossen flygs till Shelbys "fabrik" i Kalifornien. Bilen byggs i februari, motor på 260 kubiktum och fyrväxlad låda. I april ställs bilen ut i Fords monter på New York Auto Show. I första loppet i oktober bryter bilen i klassen för bilar över två liter.

1963 Första dubbelsegern, David MacDonald och Ken Miles på Riverside. Under hösten byggs bil nummer 170 och Cobra vinner amerikanska sportvagnsmästerskapen.

1964 Första tävlingsbilen med 427-motor vinner över flera Ferrari 250 GTO på Sebring. Cobra vinner GT-klassen på Le Mans och kommer fyra i totalen.

1965 I januari debuterar Shelbys färdigutvecklade 427-version av Cobra, i augusti är de 15 första tävlingsbilarna klara för leverans till väntande förare. Fabriken flyttar till lokaler vid Los Angeles flygplats. Fords GT40-projekt, en framtida Le Mans-vinnare, läggs delvis över på Shelby-American.

1967 Sista exemplaret av 427 Cobra Roadster byggs. Sista 289-exemplaret byggdes redan i slutet av 1965.



Calle Carlquist

MOTORNYTT

SLUT