



Ford Standard Station Wagon by Marmon-Herrington 1940.

- 1. Test: Bentley Flying Spur.**
- 2. Evo listar årets prestandabil.**
- 3. Illyrian Pure Sport ska bli den första albanska supersportbilen.**
- 4. Fem bilar som inte klarade sig till 2021.**
- 5. Sverige byter till E10 2021.**
- 6. Med Biden som president ska USA satsa på elbilar.**
- 7. 2020: Året med svenska ellastbilar i fokus.**
- 8. Honda NSX var uppstickaren som satte Ferrari på plats.**
- 9. Renault Sport Spider.**
- 10. Subarus första.**
- 11. Minibilarna från Manx.**

HÖGSTA VÄXELN

1. Test: Bentley Flying Spur.

Av Marcus Berggren.

20/12/2020.

Marcus slår rekord.



Det finns något helt fängslande med att köra bil riktigt fort. Adrenalinet rusar, pulsen ökar, handsvetten flödar. Minsta snedsteg kan vara skillnaden mellan liv och död. Hur makabert det än låter är närkontakt med döden det som gör att man känner sig levande. Människan har alltid sökt sig till galenskaper – att hoppa fallskärm, bestiga berg, dyka med hajar, segla över Atlanten. För inte alltför länge sedan behövde man söka sig till snudd på renodlade racingbilar för att uppnå extremt höga hastigheter i bilar. Nuförtiden finns det en hel drös med bilar som kan uppnå hastigheter en bra bit över 300 knyck. Men inte många tillhör toppskiktet av lyx och komfort. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Bentley Flying Spur.

Nya Flying Spur har en officiell toppfart på hela 333 kilometer i timmen, motsvarande 92,5 meter per sekund. Det gör den till 2020-års snabbaste produktions sedan. Givetvis begav vi oss därför till Tyskland för att testa den. Vid första anblick möts man av en design som är elegant och utstrålar extrem lyx utan att vara alltför skrikig. Vår testbils aningen mer sobra utförande bidrog även till att man drar till sig mindre uppmärksamhet än exempelvis i en Rolls-Royce Ghost. Precis som stallkamraten Continental GT ser nya Flying Spur ruskigt bra ut.



På insidan fortsätter fokuset på det extravaganta. Det finns läder en masse och allt känns för det mesta välbyggt. Vissa ytor och knappar känns dock lite väl billiga för en bil i den här prisklassen. Det faktum att infotainmentsystemet känns igen från andra koncernsyskon gör att lite av exklusiviteten försvinner. Oberoende av huruvida man sitter fram eller bak sitter man riktigt bra och baksätet har många av de egenskaper man förknippar med en baksättesbil. Flying Spur är en GT-bil för dig och dina vänner med ett bagageutrymme som dessutom sväljer det mesta. Perfekt för att kaka frukost, lunch, och middag i tre olika hörn av kontinenten på en och samma dag.

Det är dock det som döljer sig under den enorma huven som är mest intressant. En 6-liters W12 på hela 635 hästkrafter och tillräckligt med vridmoment för att bogsera ett godståg. Prestandasiffrorna förknippar man med en superbil, inte en sedan som konkurrerar med Windsor Castle i prålighet. Oavsett hastighet innebär plattan i mattan att accelerationen är påtaglig, även över 300 kilometer i timmen. Men hur väl stämmer den officiella toppfarten? Vi vände oss till Autobahn för att svara på den frågan.

Autobahn må vara fartdårarnas mecka men faktum är att man sällan får tillfälle att verkligen trycka på – det kryllar av trafik och vägarbeten. När man väl får möjlighet att släppa ut de många frustande hästarna är det alltid någon mittfilsåkande polsk lastbil som ligger i vägen. Det sista jag vill är att en lastbil ska dubblera som min likbil. Nåväl, genom att vara lite envis och ha tålamod går det sannerligen att se vad bilen går för. Sagt och gjort.

300 passerade vi flertalet gånger under resans gång, det är skrämmande hur lättillgänglig Flying Spur gör en sådan absurd hastighet. Efter 320 börjar accelerationen sakteligen avta. Vägen öppnar upp sig likt Moses delning av Röda havet. Hastighetsmätaren smyger upp till 330, 332, 333. Toppfarten nådd. 334, 335. Bilen fortsätter att accelerera. 340. Växellådan växlar upp (!). 341. 342. Min puls skulle kunna ge utslag på en seismograf. 343. Jag är lika koncentrerad som Magnus Carlsen i en schacktävling. Långt fram ser jag hur motorvägen börjar svänga. "Kom igen!" utbrister jag. 344. Svängen var tydligen inte så långt bort som jag trodde. Jag bromsar hårt, hårt, hårt. Svetten rinner. Jag är helt lyrisk. 344 kilometer i timmen på en tysk motorväg i en Bentley Flying Spur – den hade säkert passerat 350 med tillräckligt lång raka. 200 kilometer i timmen känns som att åka permobil – jag är lika fartblind som Stevie Wonder.



Vi beslutar oss för att byta ut motorvägen mot kurviga landsvägar. Förra generationen Flying Spur W12 kändes tung och icke-hemmahörande på vägar som inte var designade med en linjal. Nya generationen väger snäppet mindre men har mer vridmoment och – viktigast av allt – betydligt mer teknik till dess förfogande. Den tar kurvor lika platt som en pannkaka tack vare den extremt avancerade fjädringen men den lyckas ändå inte dölja sin enorma vikt. Även om den rör sig förvånansvärt lättfotat med tanke på att den är en supersedan i lyxsegmentet är det på breda boulevarder och raka motorvägar som den trivs som bäst.

Nya Bentley Flying Spur är i sin tredje generation en briljant fyrdörrars GT-bil; en bil för bilburna globetrotters. Den har lyckats att finna sin egen nisch i det förhållandevis breda utbudet av supersedaner. Den erbjuder både sport och komfort även om det första är i form av extrem acceleration och en sanslös toppfart snarare än på en krokig landsväg. I rätt utförande är den måttlöst elegant och sticker inte nödvändigtvis folk i ögonen – lite som en svindyr kostym. Den är dessutom tillräckligt praktisk och lättkörd för att kunna användas dagligen. Den lyckas avdramatisera hastigheter lika väl som en polisförhandlare avdramatiserar en gisslansituation och har en förmåga att få världen att krympa. Bara man blinkar befinner man sig helt plötsligt på andra sidan landet. Nya Bentley Flying Spur är en stilstudie i hur man tar sig Tyskland (eller Europa) snabbt och bekvämt.

Bentley Flying Spur First Edition W12

Motor: 6,0-liters, 12-cylindrig, bensin, 635 hästkrafter, 900 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automat, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 3,8 sekunder

Toppfart: 333 km/h

Vikt: 2437 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5316/2220/1483mm

Pris: 2 300 000 SEK (Testbil 2 850 000 SEK)

BETYG

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

SAMMANFATTNING

Bentley Flying Spur är lika lämpad för höghastighetskörning som en jumbojet. Den är bekväm, stabil, snabb och ser väldigt bra ut. Flying Spur är tveklöst en av marknadens bästa roadtrip-bilar och uppmanar verkligen till att man väljer bilen framför precis alla andra färdmedel.

4.2

★★★★☆
TOTAL POÄNG

Vår videorecension av Bentley Flying Spur: <https://youtu.be/sJr0QCpSK8>



2. Evo listar årets prestandabil.

AV BOBBY GREEN ONSDAG 30 DEC 2020 KL 15:00.

16 stycken modeller deltog.



FILM: <https://youtu.be/08jeQECpFW0>



FILM: <https://youtu.be/8Yd6ieA3tCA>

3. Illyrian Pure Sport ska bli den första albanska supersportbilen.

PUBLICERAD: 29 DEC 2020, KL 18:34.

Visst behöver alla länder sina egna supersportbilsprojekt? Nu är det dags för Albanien att komma med i matchen. Låt oss presentera Illyrian Pure Sport.



Nog känns det som att vi har hört det förut? Vi har tidigare berättat om supersportbilar från så vitt skilda platser som [Qatar](#), [Slovenien](#) och [Grekland](#). Bara ett fåtal, så som [portugisiska Adamastor](#) eller [svenska Lusitano](#), har dock nått så långt att de konstruerat en riktig bil. Och ännu färre är exemplen som nått någon framgång, där [vårt egna Koenigsegg](#) och [kroatiska elbilsspecialisterna Rimac](#) är något av lysande undantag.

Kort sagt, det krävs både kunskap, kapital och kanske även ett visst mått tur och nytänkande för att kunna starta ett nytt bilmärke. Supersportbil eller ej. Men allt måste ju som bekant starta någonstans. Och varför inte med en dröm om en supersportbil.

Det är nu vi kommer till Illyrian Pure Sport, som har ambitionen att bli den första albanska supersportbilen. I dagsläget existerar den endast som digitala renderingar, skapade av utbildade fordonsdesignern Qendrim Thaqi. Thaqi är baserad i tyska Heilbronn, men vi får anta att han har bakgrund och/eller kontakter i just Albanien. I ett uttalande säger han att bilen "ska möta alla internationella standarder" och att han har både ingenjörer och karossmakare i teamet. Kanske känns det som relativa självklarheter, men förmodligen är det viktiga tillägg för de som betvivlar ambitionerna.

Maskinellt är tanken att Pure Sport ska få en V8 på 6,2 liter från General Motors lagerhyllor, försedd med dubbla turboaggregat och god för 850 hästkrafter. Kraften fördelas sen till alla fyra hjulen via en åttaväxlad dubbelkopplingslåda från underleverantören Tremec.

Andra siffror som avslöjas är en toppfart beräknad till 375 km/h och att 0–100 km/h ska gå på 2,7 sekunder. På de datorgenererade bilderna ser vi också en hel del kolfiber och ett formspråk som nog tar en och annan influens från italienska sportbilar.

Inget är sagt om när bilen blir verklighet, eller vad den då kommer att kosta. Men vi önskar i alla fall Thaqi och hans team lycka till.

ERIK ANDRÉN



4. Fem bilar som inte klarade sig till 2021.

Anders Nilsson 2021-01-01.

2020 börjar närma sig sitt slut och det 2021 står för dörren. Här är en lista på fem bilmodeller som slutade produceras under året.



2020 börjar närma sig sitt slut och det 2021 står för dörren. [Hagerty](#) har listat fem modeller som kommer slutades produceras under året.

BMW i8

Efter sex års försäljning ser [BMW i8](#) fortfarande ut som en bil från framtiden. Enligt Hagerty var det en djärv idé att bygga en premium sportbil med hybridkraft och först nu följer de andra tillverkarna efter, för att de är tvingade av lagstiftning. Om de gjorde ett misstag med modellen, var det att effektivitet gynnades framför direkt prestanda. När dess trecylindriga, 1,5 liters turboladdade motor som genererade 228 hästkrafter kombinerades med elmotorn som levererade 129 hästkrafter, var effekten något lägre än en Porsche 911.

Kolfibrierkonstruktionen gjorde att bilen i grunden var relativt lätt, men hade tunga batterier. Den var menad som en Grand Tourer där man kunde köra upp 29 kilometer på ren el, eller 51 kilometer på bensen. Cirka 20 000 exemplar byggdes.



Aston Martin Rapide

Sedaner från [Aston Martin](#) har alltid varit en sällsynthet och den decennielång produktionen av [Rapide](#) gjorde inte mycket för att förändra det. I grunden var modellen en utsträckt [DB9](#) med två extra dörrar och kanske lite mer utrymme i baksätet. Den hade en sexliters V12-motor som levererade 470 hästkrafter. De försökte även utveckla en elektrisk version med 600 hästkrafter, men avvecklades till slut.



Bentley Mulsanne

Mulsannes bortgång markerade slutet på en era. När den största [Bentleyn](#) slutade produceras, försvann den sista 6,75-liters V8an, en motor som i en eller annan form varit aktiv i 61 år. Det var dessutom den första modellen som utvecklades internt av Bentley på 80 år, en tidsepok indelad mellan dess plattformsdelning mellan [Rolls-Royce](#) och när [Volkswagen](#) tog över ägandeskapet av den brittiska biltillverkaren. Den introducerades först första gången 2010 och uppdaterades regelbundet. 7 300 exemplar byggdes och sista exemplaret köptes av en amerikansk köpare i juni i år.



Ferrari GTC4Lusso

[Ferrari](#) lovar att den kommande Purosangue kommer vara en "renblodig häst", men kan den verkligen leverera? Den fyrsitsiga och fyrhjulsdrivna GTC4Lusso utvecklades från FF 2011-2016 med en uppdaterad version av sitt drivningssystem och 3,9-liters V8 med dubbeltorbo, som ett alternativ till den 6,3-liters V12-motorn. Den var tillräckligt rymlig för fyra och dess bagage, men samtidigt snygg.



Morgan Plus 4

Man kanske inte tror det när man tittar på dem, men [Morgan Plus Four](#) och [Plus Six 2020](#) är de första nybyggda Morgans sen 1950. Byggd i årtionden på ett enkelt stålstegechassi med karosseripaneler monterade på en askram, gick Plus 4 genom olika drivlinor för att hålla jämna steg med tiden. Först var det Standard Vanguard, sedan [Triumph](#), [Rover](#) och [Ford](#). Idag är det [BMW](#) tillsammans med ett aluminiumchassi och automatlåda. De nya bilarna har en styvhet som som man bara tidigare kunde drömma om, fina köregenskaper, men charmen har försvunnit. Men de kommer åtminstone bli fina samlarobjekt.



Relaterade artiklar



[Här är de bästa bilarna 2020](#)



[10 bilar som samlare ska köpa nästa år](#)



[De sämsta lyxbilarna 2020](#)



[Lista: Topp-250 nyregistrerade bilmodeller i mars](#)



5. Klart: Sverige byter till E10 2021 – både bensin och diesel blir dyrare.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2020-12-30 16:00.

Det blir mer biodrivmedel i bensin och diesel från augusti 2021. Regeringen har nu fattat beslut om hur reduktionsplikten ska se ut fram till 2030. Literpriset på bensin kan komma att öka med upp till 3,60 kronor och diesel med 6,75 kronor – utöver skattehöjningar. Dessutom klarar inte alla bensinbilar att köras på E10.



Det råder sedan tidigare enighet bland de fyra samarbetspartierna i regeringen om att öka kraven på inblandning av biodrivmedel i diesel och bensin för att minska utsläppen av växthusgaser. Nivåerna regleras idag av den så kallade reduktionsplikten som infördes 2018. Enligt [tidigare uppgifter](#) skulle nya krav införas 30 juni 2021. I september gick Infrastrukturdepartementet ut med att biodrivmedelhalten då höjs till sex procent för bensinen och 26 procent för dieseln. Nuvarande nivå är 4,2 respektive 21 procent. Exakta direktiv och föreskrifter utlovades till december.

Men infrastrukturminister Anders Ygeman har dröjt in i det sista. Till slut, precis innan juledigheten, publicerade regeringen [en promemoria om hur reduktionsplikten för drivmedel ska se ut fram till 2030](#).

På grund av det försenade beskedet har införandet skjutits upp till 1 augusti.

E10 blir då den nya standardkvalitén för 95-oktanig bensin i Sverige istället för nuvarande E5. Bränslet innehåller som namnet antyder upp till 10 volymprocent etanol istället för dagens fem.

"Det bedöms finnas tillräckligt med tid för berörda aktörer att förbereda sig för ändrade reduktionsnivåer för reduktionsplikten på bensin och diesel och ett införande av E10 på marknaden", skriver regeringen i PM:et.

Enligt det nya beslutet ska reduktionsplikten för bensin nu öka till 7,8 procent och dieseln till 30,5 procent år 2022. Till 2030 ska det sedan ligga på 28 procent för bensin och 66 procent för diesel. Tills 1 augusti kommer nu 3000 bensinstationer och 15.000 pumpar i landet behöva byggas om, rapporterar [Dagens PS](#) med hänvisning till branschorganisationen Drivkraft Sveriges vd Johan G Andersson.

Dyrare priser att vänta

Det kommer blir dyrare att tanka för både privatpersoner och företag i Sverige när mer biodrivmedel blandas in. Detta beror på att drivmedlen i dagsläget kostar mer att producera. Exakt hur mycket bensin- och dieselpiserna kommer att påverkas är dock svårt att förutse eftersom det beror på en rad olika faktorer, noterar regeringen i PM:et.

"De närmaste åren uppskattas kostnaden utifrån tillgängliga uppgifter till mellan 8 och 12 öre per liter exklusive mervärdesskatt för varje procentenhet reduktionsnivån ökar", skriver regeringen i PM:et.

Det innebär att bensinpriset kan komma att öka med upp till 35 öre per liter per år, inkluderande moms. För dieseln bedömer regeringen att det rör sig om 50–75 öre per år.

Fram till 2030 kan priset på bensin ha ökat med upp till 3,60 kronor per liter. Dieselpriiset förväntas då ha ökat med upp till 6,75 kronor per liter.

Regeringen är tydlig med att prognoserna exkluderar skattehöjningar och förändringar i oljepriset. Det är därmed möjligt att priserna kan komma att öka ännu mera.

För bensinbilisten kommer bytet från E5 till E10 även innebära fler tankstopp. Etanol har nämligen ett lägre energiinnehåll än bensin. När halten av det ökar kommer därmed förbrukningen gå upp något.

Företag drabbas hårdast

De höjda priserna kommer enligt regeringens PM drabba företag och industrier hårdast och särskilt de som är beroende av vägtransporter. Det gäller särskilt små företag inom skogs- och jordbruk.

"Reduktionsplikten på diesel påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som är beroende av vägtransporter. Förslaget bedöms även medföra en kostnadsökning för jord- och skogsbruk samt gruvindustri då reduktionsplikten leder till högre pumppris på diesel. Näringar med hög exportandel, till exempel skogsindustrin som också är den enskilt största transportköparen, är särskilt utsatta då dess internationella konkurrenskraft påverkas av högre transportkostnader", skriver regeringen i PM:et.

Samtidigt räknar regeringen med att de högre drivmedelspriserna ska leda till att "användningen allt annat lika kommer att minska, något som dämpar kostnadsökningen."

Äldre bilar kan få problem

Även om de flesta bensinbilar idag kan drivas med E10 kan vissa äldre modeller få problem om de körs på bränslet.

Branschorganisationen Bil Sweden tog därför fram [en lista på vilka bilmodeller som klarar av att köras på E10](#) redan 2011 då E10 först blev tillåtet i Sverige.

Kör du en bil som inte är med på listan? Då kan du behöva börja tanka 98 oktan framöver.

"Ett alternativ är att dagens 98-oktaniga bensin utgör ett alternativ för dessa fordon. Det kan även leda till förändringar på depånivå. Beroende på hur marknaden utvecklar sig kan det inte uteslutas att mindre tankstationer som väljer att inte saluföra E10 i sådana fall enbart kommer kunna saluföra en 98-oktanig bensinkvalitet", skriver regeringen i sin promemorian.

Så kommer reduktionsplikten att öka

	Bensin reduktion, procent	Diesel reduktion, procent
2020	4,2	21
2021	6	26
2022	7,8	30,5
2023	10,1	35
2024	12,5	40
2025	15,5	45
2026	19	50
2027	22	54
2028	24	58
2029	26	62
2030	28	66

Källa: [Promemoria Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation](#)

[Efter kritiken – regeringen bromsar lagförslaget om återbetalning av klimatbonusen](#)

[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Skattehöjning: 1200 procent!](#)

[Skattehöjningar 2021](#)

[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Så mycket höjs bonus och malus nästa år](#)

[ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



Wiggo Björck

6. Med Biden som president ska USA satsa på elbilar.

PUBLICERAD: 23 DEC 2020, KL 10:14.

Donald Trump tyckte att det här med klimatvänliga bilar var strunt. Men när Joe Biden tar över som president i USA den 20 januari inleds en storsatsning på elbilar. Framför allt vill Biden bidra till att skapa arbetstillfällena och bygga ut laddinfrastrukturen.



Barack Obama tvingades rädda bilindustrin i USA under krisåren 2008-2010 men Obama inledde också en satsning på klimatvänligare bilar med tuffare krav på låga utsläpp.

Donald Trump tvärvände när han blev president för fyra år sedan i ett försök att blidka sina kärnväljare i delstaterna med många bilfabriker. Trump rev upp Obamas avgaskrav och försökte med alla medel hindra olika delstater att införa stränga regler.

Nu ser ett nytt maktskifte i Vita Huset ut att påverka den stora och viktiga amerikanska bilindustrin ännu en gång. General Motors har redan inlett sin satsning på elbilar och meddelat att de planerar för att hela 40 procent av sin egen försäljning i USA ska bestå av elbilar redan 2025. GM har presenterat en eldriven Hummer men säljer förutom den enbart modellen Bolt i dag. GM har också bytt sida i tvisten om hårdare utsläppsregler där tillverkare som BMW, Ford, Honda och Volkswagen stod på delstaten Kaliforniens sida medan Chrysler, GM, Nissan, Toyota och Volvo hejade på Trumps förslag om enhetliga regler för alla delstater.

25 miljoner elbilar

Nyligen meddelade GM:s vd Mary Barra att de drog tillbaka sitt stöd till Trumps försök att stoppa Kalifornien. Istället vill GM storsatsa på elbilar och Barra har fått stöd av Ford.

När Joe Biden tar över som president för USA den 20 januari inleds framför allt en stor satsning på arbetstillfällen. Biden vill också att USA återansluter till Paris-avtalet och att bekämpa klimatförändringarna har varit en stor del av Bidens valkampanj.

Biden vill skapa en miljon nya jobb i den amerikanska bilindustrin och då innefattas allt från underleverantörer till infrastruktur för elbilsladdning. Biden vill bygga 500 000 nya laddpunkter runtom i landet, jämfört med de cirka 90 000 som finns i dag.

I fjol såldes cirka 17 miljoner nya bilar i USA och bara drygt 300 000 var elbilar eller laddhybrider. Nu ska andelen laddbara bilar öka kraftigt och framför allt är det i storstäderna som elektrifieringen ska ta fart.

Om tio år, 2030, väntas det rulla 25 miljoner elbilar på vägarna i USA.

JAN-ERIK BERGGREN

NyTeknik

7. 2020: Året med svenska ellastbilar i fokus.

2020-12-30 16:00.

Ellastbilarna befinner sig fortfarande tidigt i utrollningen. Men Sverige tycks numer vara i ett gott utgångsläge. Här är tio artiklar om den svenska utvecklingen av lastbilar med batterier ombord.



Jonas Odermalm, elektrifieringschef på Volvo Lastvagnar, framför den första eldrivna tunga lastbilen från företaget, en Volvo FM.

Därför satsar inte Volvo på egen plattform

Med förbränningsmotorn ute ur leken kan lastbilar designas på ett friare sätt. Men varken Scania eller Volvo tar fram en plattform specifikt för eldrift. Båda anger samma skäl till varför.

Läs mer: [Därför satsar inte Volvo på egen plattform för ellastbilar](#)



Henric Henricsson, vd för Scania.

Sju tillverkare: Alla nya fordon fossilfria senast 2040

Volvo, Scania, Daimler, Man, Daf, Iveco och Ford har tecknat ett gemensamt löfte om att nya fordon senast 2040 ska kunna köra på fossilfritt bränsle.

Läs mer: [Sju lastbilstillverkare: Alla nya fordon fossilfria senast 2040](#)



Scania: Vi har behövt omvända hela organisationen

Scanias första batterielektriska lastbil kommer att kosta drygt dubbelt så mycket som en dieseldriven variant. Men redan nu ser företaget att den i vissa fall blir billigare att äga sett över livscykeln.

Läs mer: ["Vi har behövt omvända hela organisationen"](#)



Eldriven betonglastbilen av Volvo-modellen FM.

Nu tar Volvo eldriften till tunga lastbilar

Som ett nästa steg i elektrifieringen överlämnade Volvo två ellastbilar till Swerock. Det handlar om en betongbil av modellen FM och lastväxlarbilen FMX.

Läs mer: [Nu tar Volvo eldriften till tunga lastbilar](#)



”Plattformstänket gör att vi kan röra oss snabbare”

Snart börjar Volvo Trucks serietillverka sin första ellastbil för den nordamerikanska marknaden – VNR Electric. Chefen för elfordon, Brett Pope, ser två skäl till att fordonet har gått så snabbt att utveckla.

Läs mer: [Volvo Trucks: ”Plattformstänket gör att vi kan röra oss snabbare”](#)

**Einride lanserar uppgraderad Pod**

Det hyttlösa, elektriska och autonoma transportfordonet kommer att säljas i fyra olika varianter. Var och en anpassad för sitt användningsområde. Nu vet vi också priset.

Läs mer: [Einride lanserar uppgraderad Pod – så mycket kostar den](#)



Volta Trucks avtäckte första ellastbilen Zero

Premiären av Zero bjöd inte på några stora överraskningar. Volta Trucks må vara grundat av en svensk, men ellastbilen kommer att byggas i Storbritannien.



Svenska Volta Trucks säljer 1000 ellastbilar

Svensk-brittiska startupbolaget Volta Trucks har fått sin första stora order – franska Petit Forestier har beställt 1.000 elektrifierade lastbilar. Men det dröjer till slutet av 2022 innan de nya elfordonen kan lämna fabriksbandet.

Läs mer: [Svenska Volta Trucks säljer 1000 ellastbilar: "Överväldigade"](#)
[Volta Trucks avtäckte första ellastbilen Zero](#)



Volvo Penta utvecklar elektrisk drivlina till brandbilar

Nollutsläpp och tyst – så när som på sirenerna. Volvo Penta utvecklar en eldrivlina för Roesenbauers brandbil. Nu går projektet från koncept till att börja testas i verkligheten.

Läs mer: [Volvo Penta utvecklar elektrisk drivlina till brandbilar](#)



Scania om nya fabriken: "Väldigt hög automationsnivå"

Scania gör som många andra fordonstillverkare: Bygger en egen fabrik för montering av batteripack. Men vilken kapacitet den får vill Tony Person, chef för batteriproduktion, inte avslöja.

Läs mer: [Scanias batterichef om nya fabriken: "Väldigt hög automationsnivå"](#)



JOHAN KRISTENSSON

8. Honda NSX var uppstickaren som satte Ferrari på plats.

Publicerad 26 december, text Erik Söderholm.

BACKSPEGELN

Den japanska superbilen beskrevs som "banbrytande" av självaste Gordon Murray och den utvecklades av Ayrton Senna.



Honda NSX 2016

I den del av bilvärlden som domineras av namn som Ferrari och Lamborghini kan det vara svårt att lansera en utmanare från Japan med ett Honda-emblem i fronten.

Men det var precis vad japanerna gjorde under det tidiga 1990-talet.

Honda NSX har blivit ett näst intill legendariskt namn på en modell som tillverkades under hela 15 års tid, och som började utvecklas redan 1984.



Testades som småbil

När en bil utvecklas använder tillverkarna ofta så kallade mulor, där tekniken under skalet kommer från den nya modellen men där själva karossen och det som syns från utsidan kommer från en befintlig modell för att inte väcka onödig uppmärksamhet.

Honda-ingenjörerna tog det hela ett steg längre under NSX-utvecklingen. De kapade helt enkelt den lilla småbilen Honda City i två delar, skruvade i motorn bakom förarstolen och bytte framhjulsdraft mot bakhjulsdraft.

Ingenjörerna blev imponerade av hur kul bilen var att köra runt parkeringsplatsen vid utvecklingscentret, och så var fröet till NSX sått.



Den älskades av Ayrton Senna...

F1-legendaren Ayrton Senna hjälpte till med utvecklingen av NSX liksom flera andra F1-förare. Senna övertygade utvecklingsteamet om att strama åt chassit för att köregenskaperna skulle bli bättre.

Han körde också NSX runt Nürburgring och bidrog med viktiga siffror som skickades till Japan där de bearbetades av en superdator för att anpassa chassit.



...och Gordon Murray

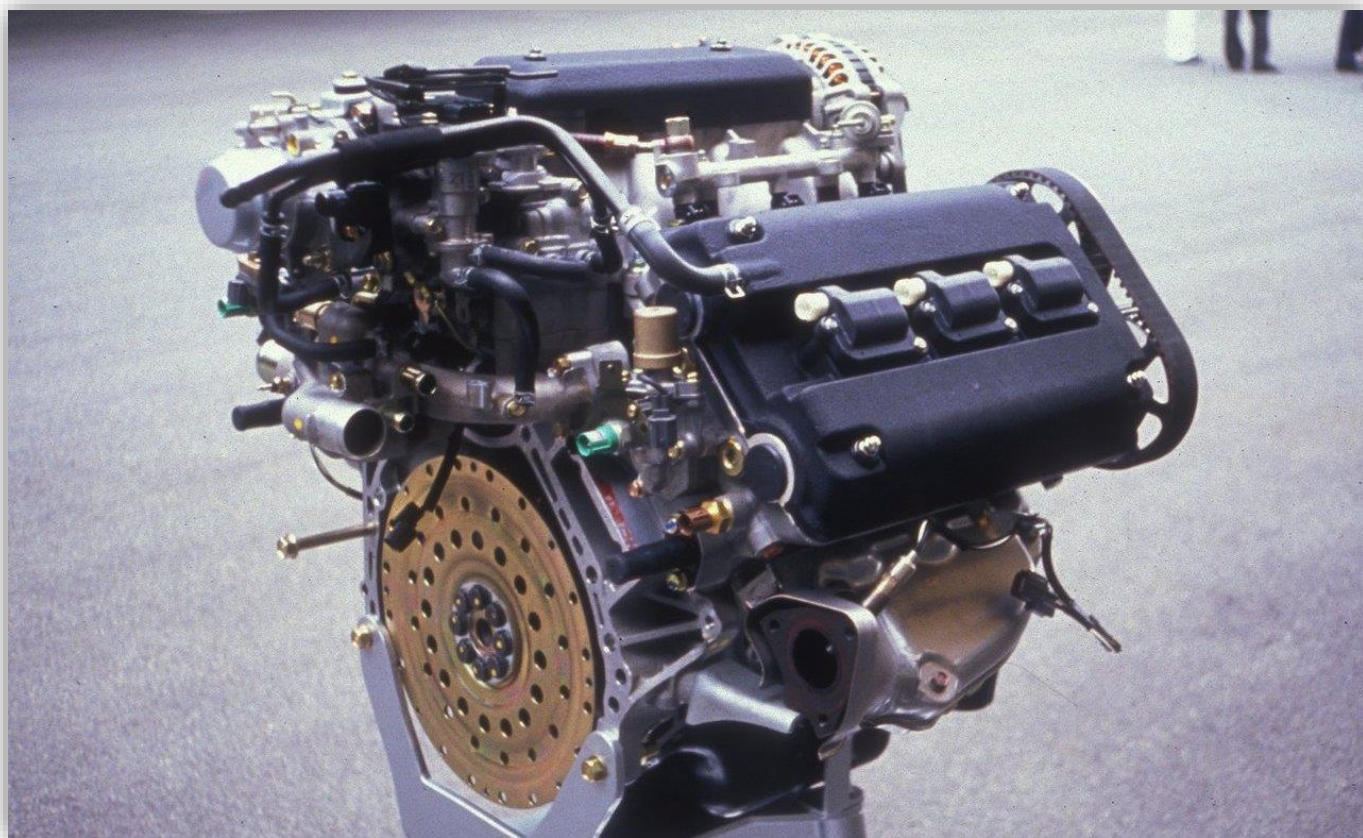
Bilingenjören som senare utvecklade McLaren F1 älskade Honda NSX och körde 7 500 mil i sitt exemplar. Han hyllade den som en ännu bättre och mer användbar superbil än Porsche 959, Bugatti EB110, Ferrari F40 och Jaguar XJ220.

Han använde NSX-chassit som förebild när han utvecklade McLaren F1 och konkurrenterna glömdes snabbt bort när han körde sin Honda, [har han skrivit](#).

”Fjädringen i NSX är fantastisk. Det är verkligen ett genialiskt system och vid den här tiden tror jag utvecklingskostnaden måste ha varit enorm”, skrev han och hyllade den ”banbrytande användningen av aluminium”.

Gordon Murray önskade att bilen antingen sålts något billigare eller med ett bättre varumärke, och med starkare motor.

”Vid den här tiden innehöll dock Hondas filosofi ett motstånd mot större motorer med många cylindrar. Jag frågade dem men kunde inte övertyga dem.”



”Bara” en V6-motor

Honda NSX skulle alltså utmana Ferrari, BMW och andra välkända namn. Men i en tid när konkurrenterna i allt högre utsträckning hade V8- eller V12-motorer envisades Honda med en högvarvig V6-motor.

Kritikerna hävdade att det inte räckte till och att chassit absolut skulle klara en högre effekt. Men Honda var benhårda. V6-motorn med 250 hk utvecklades med ny teknik genom åren men grundkonceptet blev detsamma: NSX skulle fokusera mer på balans och ett välutvecklat chassi än på rå prestanda.



Designen har ett syfte

Honda NSX har en "framåtlutad" design med bilens cockpit långt framdragen, framför motorn. Designen inspirerades av stridsflygplanet F-16, har chefsingenjören Shigeru Uehara berättat.

Den framdragna positionen för förarplatsen skulle leda till bättre runtomsikt, samtidigt som det högt uppdragna bakpartiet skulle ge bättre stabilitet i höga hastigheter.



Flera specialmodeller

Efter några år kom Honda NSX-R där ingenjörerna kastat ut ljudisolering, högtalarsystem, reverbhjul, luftkonditionering och antispinnsystem för att sänka vikten. Besparingen blev 120 kilo.

1995 kom även NSX-T, en targaversion med takpaneler som kunde tas bort.



En riktig långkörare

Honda NSX började alltså utvecklas 1984 men slutade inte tillverkas förrän 2015. Den byggdes för hand i en komplicerad process i en fabrik byggd särskild för NSX.

Personalen i fabriken skulle ha jobbat åtminstone tio år hos Honda för att få bygga NSX-modellen.

Läs också: [Honda e provkörd – så bra är nya elbilen](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Jaguar XJ-S blev bättre med tiden – och byggdes i över 20 år](#)
[Tveksam design enligt många – men byggdes i över 20 år.](#)



[BMW Z3 fyller 25 år – men supersuccén går mot osäker framtid](#)
[Populära roadstern hade kunnat få V12-motor.](#)



[Volkswagen Passat W8: "Går som ett spjut och dricker som en svamp"](#)
[Volkswagen har många uddamodeller på sitt samvete, men frågan är om inte den här är galnast av dem alla?](#)

9. Renault Sport Spider: ”90-talets roligaste bil för rimliga pengar?”

Publicerad 2020-12-30 kl 18:53.

Text Calle Carlquist.

BROSCHYREN

Fläkt och värme var tillval – kom ihåg att fälla ned visiret på hjälmen!

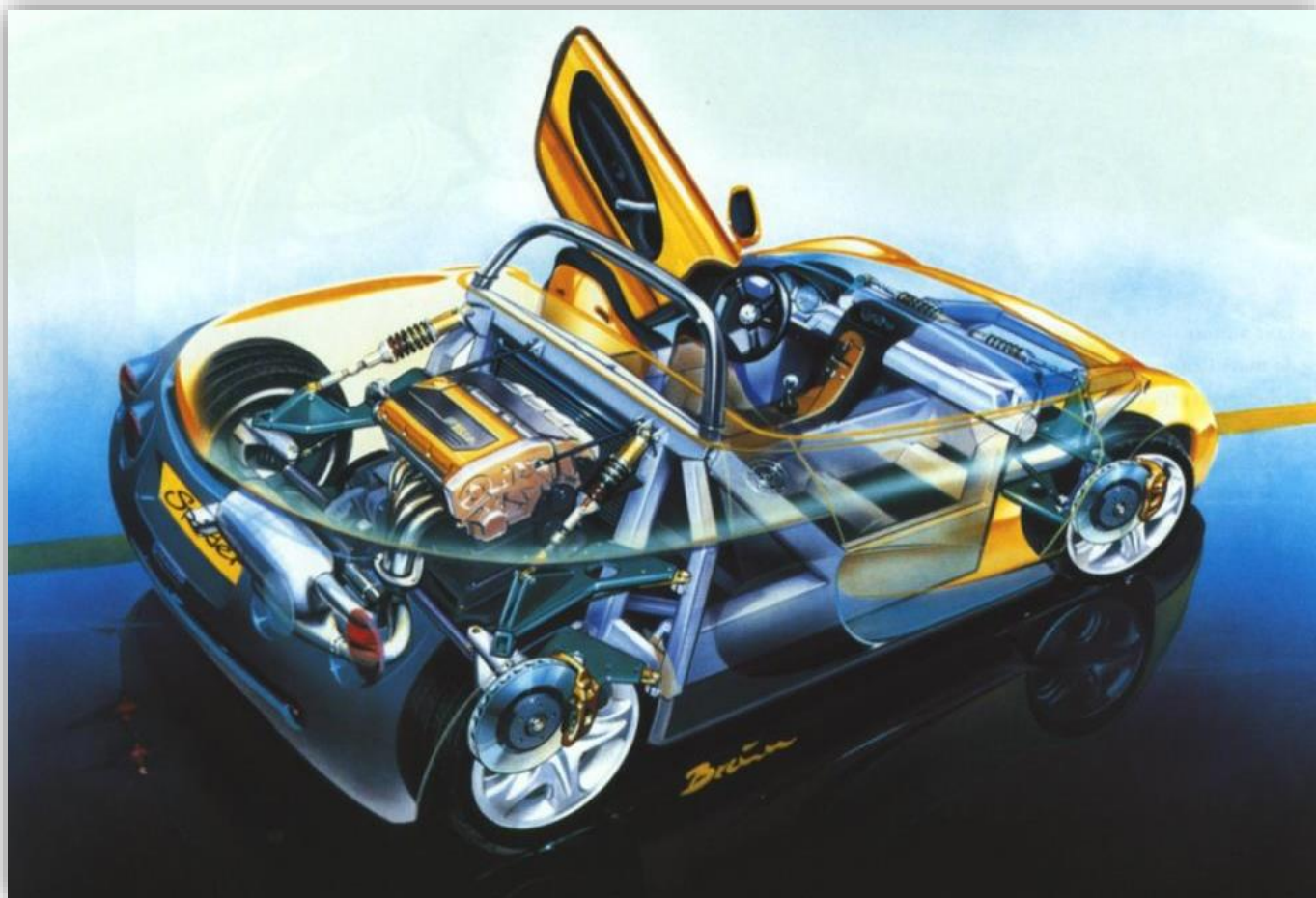


Renault Sport Spider byggdes 1995–99 och hade allt som får snålvattnet att rinna till för den som gillar att köra bil bara för skojs skull.

En kompromisslös, fräckt tvåfärgad badtoffla med plastkaross, låg vikt (790 kg), ett spännande aluminiumchassi i avancerad *space frame*-teknik, superdirekta köregenskaper, total renons på komfortdetaljer – och en bekymmersfri maskin från Méganes standardsortiment placerad på tvären några decimeter bakom de åkandes ryggar, drivande bakhjulen.

Broschyren till den här läckerbiten är på franska och engelska parallellt, en lagom blankskinande 30-siding i liggande A4. Illustrationerna är en svårt läskande blandning av flyhänta skisser på bilen i olika utvecklingsstadier och avskalade fotografier på några färdiga exemplar i blått, rött och gult, Renaults tävlingsfärger.

Efter en tids produktion tillkom en blyertsgrå färg som fjärde alternativ, men alla hade den typiska grå färgen på nedre halvan av den lilla karossen. Här och var får betraktaren ingående blickar på den spartanska förarplatsen, på friliggande chassikomponenter man kan dröja länge vid, på hjulupphängningsdetaljer som osar av skönt ingenjörspillande.



Två hjälmförsedda personer finns med på varje fotografi. Som en fotnot uppmanar Renault alla till att köra med nedfällt visir för att undvika att få omkringflygande saker i ögonen. Sport Spider fanns antingen i renskalat utförande med *Aeroscreen*, den låga luftslitsen i stället för vindruta, eller med ordinär vindruta och en ensam torkare. Till skillnad från Aero-screen hade den versionen också både fläkt och värme.

På en bild kan man också skymta den osannolika Renault Espace med F1-teknik som flitigt förekom i pressen och olika pr-jippon vid den här tiden, en familjebuss god för minst 300 knyck.

Givetvis är de så kallade saxdörrarna flitigt exponerade, de förstärker det allmänna intrycket av Sport Spider som en ettrig liten insekt ute på målstyrt uppdrag. Samtidigt finns det något mycket snällt, intagande över den lilla pjäsen – vilken oemotståndlig kombination.

Texten börjar med att en ung grabb frågar sin pappa (här får man ofrånkomligen en bild av reklamen för Wertherkolor på näthinnan) om vad en sportbil är för något, varpå denne orerar på lätt flummigt copymanér om hur en bil ska vara en förlängning av förarens armar och ben.

Sedan tar det sig, läsaren får bakgrunden till bilen serverad (den började som konceptbilen Laguna 1992), den tekniska beskrivningen är ingående och bilens plats i Renaults i övrigt så väsensskilda sortiment förklaras.

Gott så, men det är helt obegripligt att det bara var 1 640 personer som köpte Sport Spider under drygt fyra års produktionstid. Fanns det för tio år sedan inte fler än så som tyckte att bilkörning är det absolut roligaste som finns?!

10. Subarus första.

Publicerad 2020-12-29 kl 7:12, text **Mårten Carlsson**.

Första bilen med Subarus namn kom redan 1954



Subaru P-1 1954.

Subaru - då känt som Fuji Heavy Industries, hade sitt ursprung i Nakajima Aircraft Company.

Man hade byggt en liten skoter som kallades Rabbit sedan 1946, nu ville ta steget upp till bilbranschen som hade börjat blomma upp i Japan. Så 1954 hade byggde man en liten provserie av P-1, eller Subaru 1500 som den blev mer känd som.

Det var en modern bil, med självbärande pontonkaross, under skalet kanske inte så innovativt, men ändå som de flesta tidens bilar - stel bakaxel med bladfjädrar. Dubbla länkar med spiralfjädrar fram.

Motorn var en 1500cc fyra som var baserad på samma typ av motor som hade funnits i Peugeot 202. Den gjordes av Fuji Precision company, som inte var kopplat till Fuji Heavy Industries. Subaru hann komma över ett antal motorer innan det blev stopp.

Fuji Precision byggde ju motorn åt Prince Motors, och dom ville ju inte ha någon ny konkurrent, som till råga på allt hade deras egen motor!

Så Fuji Heavy fick utveckla en egen motor. Det gjorde man på kort tid och den var på samma volym - 1500cc, men gav lite mer effekt, 55 hästkrafter mot den tidigare på 47. Båda motorerna hade överliggande kamaxel.



Subaru 360 1958 – 71.

Totalt gjorde man 20 bilar. Det var en provserie - i princip prototyper allihop, men fullt produktionsdugliga. Sex av bilarna kom att bli taxibilar, och den uppiften klarade dom med beröm godkänt också. Övriga fjorton såldes vidare till privata ägare .

Men utvecklingen gick rasande fort på femtiotalet, så även i Japan. Det var nu den japanska fordonsindustrin började komma igång på allvar. 1957 kom både Prince och Toyota med nya moderna bilar i klassen 1500cc, och Fuji/Subaru kastade in handduken och insåg att dom inte skulle kunna ta investeringarna för storskalig produktion.

Istället satsade man på mer ekonomiska "kei-car" - Subaru 360. Det dröjde till 1965 innan Subaru plockade upp handduken igen och gjorde en riktig personbil - Subaru 1000.



Subaru 1000 2-door Sedan 1965–69.

Klassiker

11. Minibilarna från Manx.

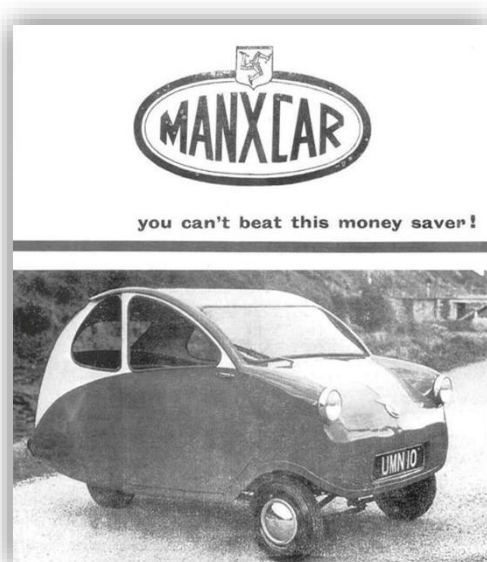
Publicerad 2020-12-28 kl 7:10, text **Mårten Carlsson.**

Mikrobilarna slog igenom på femtiotalet, men de allra minsta gjordes på Isle of Man!



Att bygga bilar på Isle of Man låter som en rätt långsökt tanke, men för Peel Engineerings huvudnäring låg man helt rätt. Man byggde båtskrov och andra marina delar i glasfiber - båtar är outhärligt på en ö. Man gjorde även kåpor till motorcyklar, något annat som Isle of Man är känt för.

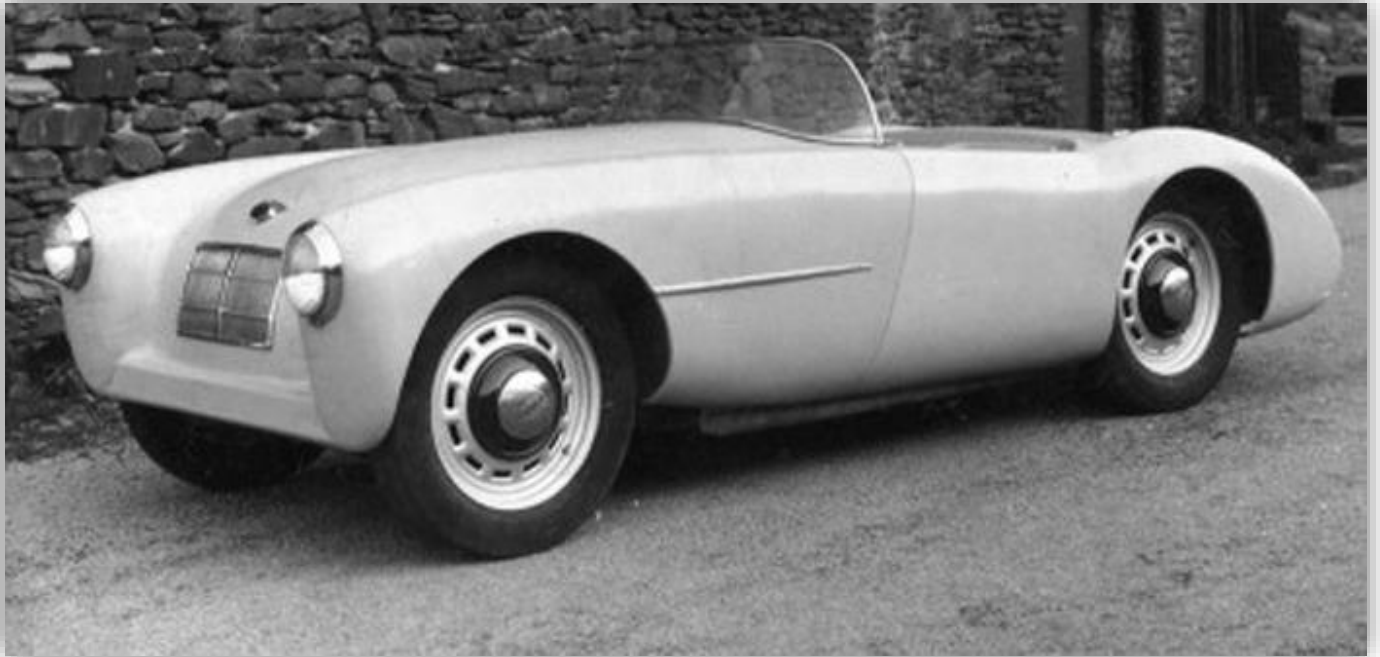
1956 byggde man sin första bil – Manxcar



MOTORNYTT

Den var trehjulig och fyrsitsig. Manxcar drevs av en 350cc tvåtakts Anzanimotor och var tänkt att säljas som byggsats. Men av den blev det inget.

Peel var tidigt ut med glasfiberarmerad plast. Man satsade även på en sportig kitcar för montering på Morris 8 eller Ford Angliachassi. P1000 kallades den men bara en handfull karosser skall ha gjorts på grund av utebliven finansiering.



Nästa projekt från Peel blev en svävare! Men inte heller där kom det till någon uppföljning. Men deras nästa satsning kom att bli legendarisk, trots att det aldrig byggdes något större antal av dom - Peel P50.



Prototypen, ibland kallad P55 hade ett hjul fram och två bak, samt drivning på framhjulet. Något som kom att ändras på innan den började säljas 1963.

P50 var 135 centimeter på längden och bara 99 centimeter på bredden. Tomvikt 59 kilo! Det är den minsta personbil som satts i produktion.

Den lilla 49cc motorn från DKW drev nu bak istället, salupriset var 175 pund och reklamen hävdades det att köra P50 var billigare än att gå.

Toppfarten var 60km/h, motor och bakhjul var hopkopplade genom en treväxlad låda - utan back. Istället hade bilen ett handtag för man man skulle kunna vända den i trånga utrymmen!

Det byggdes drygt 55 stycken av P50, och nu utökade man med en större modell - Trident.

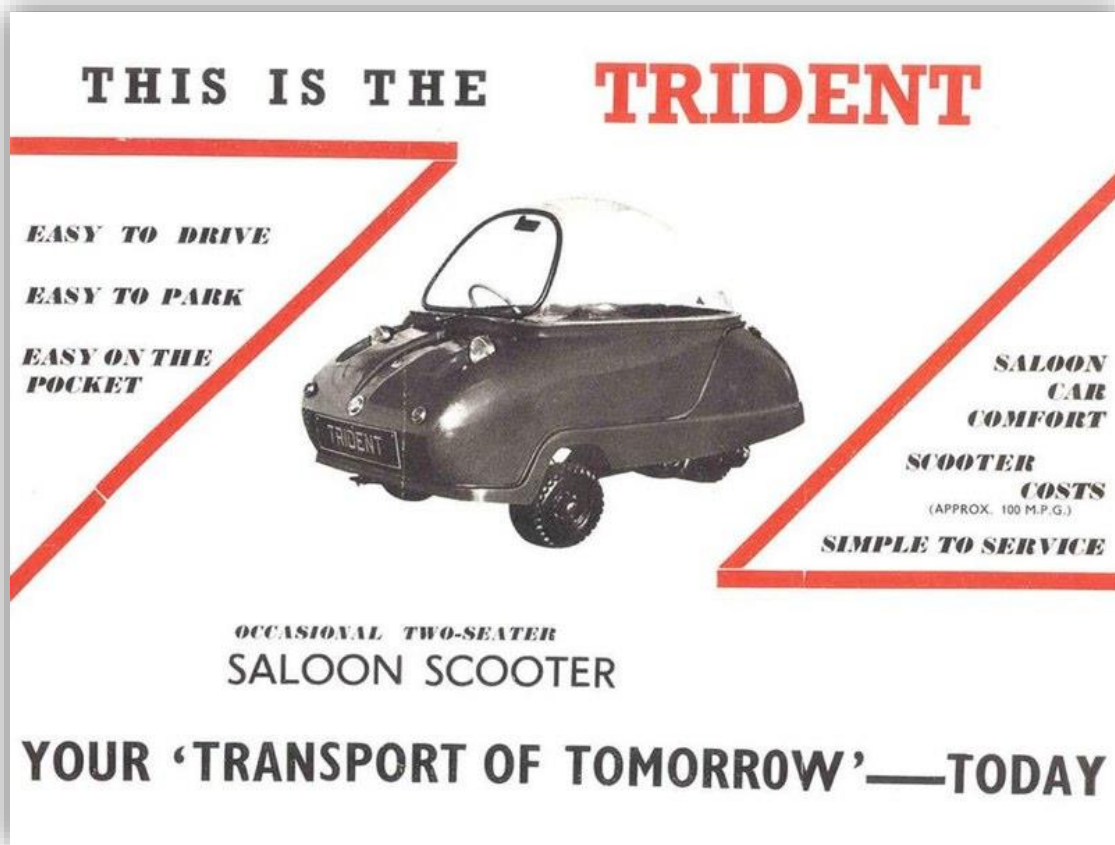


MOTORNYTT

Trident var tvåsitsig, med lite god vilja i alla fall. Karossen var enkel, gjuten i bara två delar, hela överdelen fälldes framåt för att stiga i.

Färgvalen var två, blå eller röd och kulören var gjuten i själva plasten.

På motorsidan använde man samma DKW-motor som i P50, men man letade efter ett bättre alternativ. En Trident byggdes med Triumph Tinamotor och automatlåda, men man fick inte loss maskiner från Triumph så det skulle räcka.



THIS IS THE TRIDENT

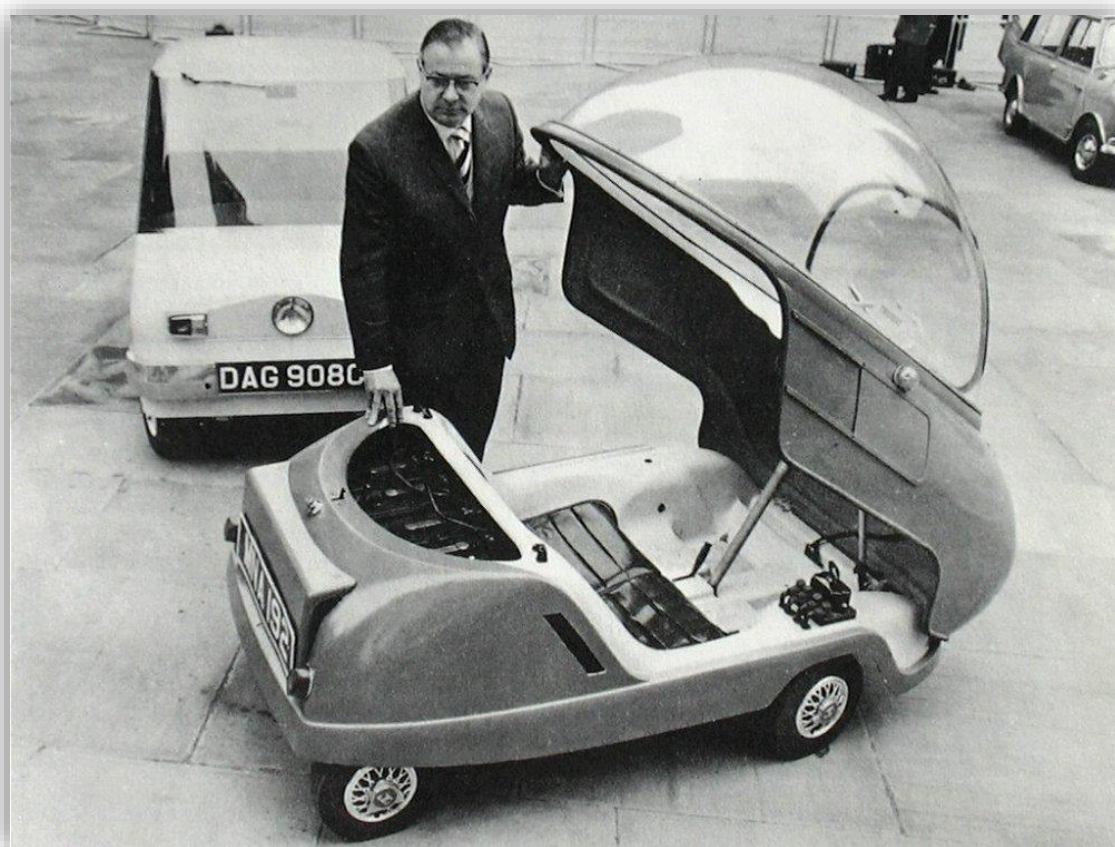
EASY TO DRIVE
EASY TO PARK
EASY ON THE POCKET

SALOON CAR COMFORT
SCOOTER COSTS
(APPROX. 100 M.P.G.)
SIMPLE TO SERVICE

OCCASIONAL TWO-SEATER
SALOON SCOOTER

YOUR 'TRANSPORT OF TOMORROW'—TODAY

The advertisement features a central image of a dark-colored Trident scooter with a white top. The scooter is shown from a three-quarter rear view. The text is arranged around the scooter, with red diagonal lines separating the different sections. The overall design is clean and professional, typical of mid-20th-century advertising.



MOTORNYTT

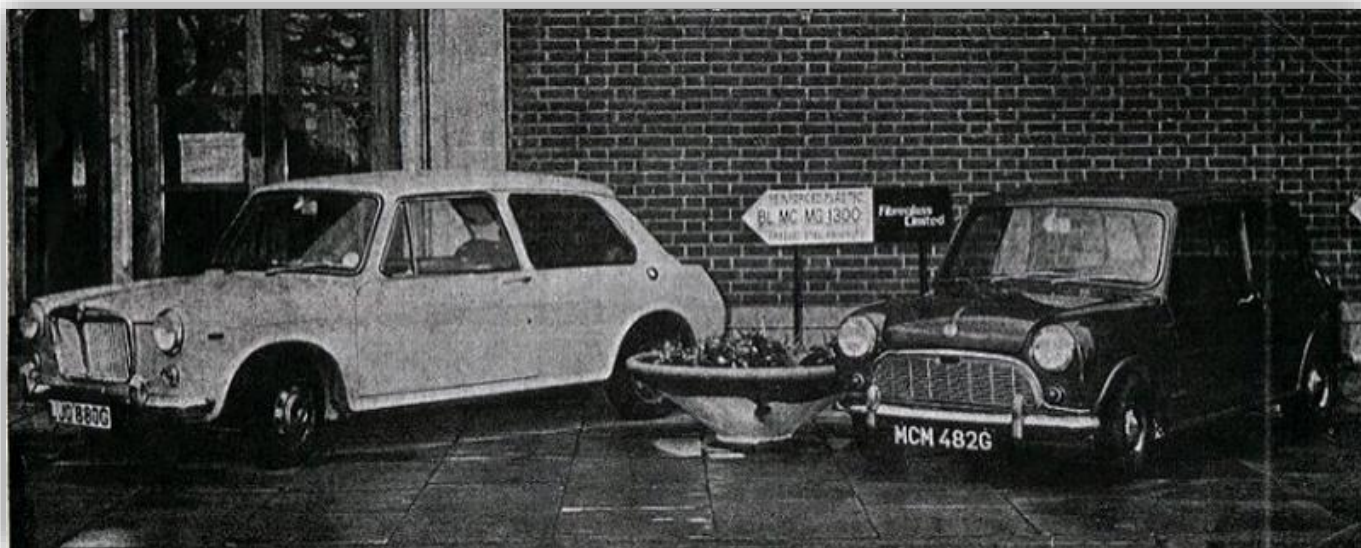
En fyrhjulig Trident experimenterades det också, den var dessutom eldriven.

De första Tridentbilarna kom i december 1964 och man gjorde drygt 80 stycken till och med 1966.

Peel var bland de ledande på glasfiberteknik i Storbritannien och nu blev dom tillfrågade av självaste BMC för ett större projekt. Man skulle göra hundkojan i glasfiberplast!

Skälet till det var att den skulle gå på licenstillverkning i Chile, och där behövde man av olika anledningar en plastkaross.

Peel tog även fram en glasfiberkaross till Austin 1300, som i Chile kom att heta MG 1300



Man lät krocktesta plastkojan, och resultatet blev att den klarade smällen mot muren bättre än originalet!

Peels uppdrag var att ta fram prototyperna, jigar, formar med mera. Men BMC hamnade i nya händer, blev Leyland och man tog även kontrollen över den Chilenska fabriken. Så det blev inte längre aktuellt med några glasfiberkojor där. Men en serie samt några exemplar av MG 1300:an hann byggas.

Men det korta samarbetet med BMC ledde till en ny bil för Peel - Viking.



Viking var en kitcar baserad på BMC Mini. Peel byggde minst två prototyper och sålde sedan projektet till Bill Last som bildade firman Viking Performance i Suffolk. Dom Skall ha gjort ytterligare 22 stycken under namnet Viking Minisport.

Peel själva fortsatte med sin brödföda inom båtindustrin fram till 1974 när bolaget såldes till de anställda och bytte namn till Western Marine.



[The Smallest Car in the World at the BBC - Top Gear - BBC](#)



[Peel P50 - The World's Smallest Car | RIDICULOUS RIDES](#)



[World's Smallest Car | How It's Made](#)

MOTORNYTT

SLUT