



*Jensen Interceptor 1966-76.*

1. Audichefen i rätten: Ingenjörerna skyldiga till fusket.
2. Dyrt att eftermontera dragkrok på Audi e-tron – kostar 25 000.
3. Så nöjda är de som väljer att privatleasa.
4. Förbrukningen har knappt minskat alls på 13 år.
5. Geely skriver avtal med Apples leverantör om elbilar.
6. 14 nya bilmodeller från Renault, Alpine och Dacia.
7. BMW smygvisar nya iDrive.
8. Smygtitt på nya Lada Niva.
9. Solcells bilen Sono Sion visad igen.
10. Lilla Smart tänker bli stor.
11. Sony Vision-S vintertestas.
12. Första bilderna på Ioniq 5 Hyundais nya elbil.
13. Volkswagen ID.4 – tre snabba från provkörningen.
14. eBussy den moderna folkapickisen?
15. Hägglunds får ny miljardorder.
16. Lexus LFA firar tio år!
17. Boxster 25 år.
18. Mittmotormustangen
19. Saabs stinkande idé: Sovjetisk fotogen i tanken.
20. Jensen Interceptor.
21. Legendariskt GT40-race får uppföljare.
22. Fredagsfilm: Fiat 500 med "Hayabusa-V8".

## 1. Audichefen i rätten: Ingenjörerna skyldiga till fusket.

Publicerad 2021-01-13 kl 10:57.

Text Erik Söderholm.

**Den tidigare chefen för Audi skyller dieselfusket på en grupp ingenjörer.**



**Den tidigare chefen** för Audi, Rupert Stadler, har för första gången uttalat sig i rätten där han står [åtalad för bedrägeri](#) efter att Volkswagens dieselskandal avslöjats. Han nekar till anklagelserna.

Rupert Stadler har bland annat berättat om den extremt stressiga arbetsmiljön. Han kunde få 200 mejl om dagen som hans sekreterare tog emot men många av dem hann han aldrig läsa. Den tidigare Audichefen befann sig bara på kontoret några timmar per vecka för att annars vara på resande fot, uppger [Automobilwoche](#).

**Precis som tidigare** hävdar Rupert Stadler också att utsläppsfusket gjordes möjligt av en grupp ingenjörer, enligt [Automotive News](#). De gav inte tillräcklig information till ledningen och styrelsen för att fusket skulle kunna stoppas, något som även hävdats i tidigare rättegångar när det gäller dieselgate.

Rupert Stadler anklagas för att ha känt till utsläppsfusket och låtit bli att stoppa försäljningen av "fuskbilarna", något han kan dömas till [fängelse i mellan ett halvår och tio år för](#). Hans advokat är kritisk till hur rättegången gått till. Rättegången beräknas inte vara klar förrän om två år.

**Även Volkswagens** tidigare chef Martin Winterkorn och den tidigare utvecklingschefen Wolfgang Hatz står åtalade för brott i samband med dieselskandalen.

## 2. Dyrt att eftermontera dragkrok på Audi e-tron – kostar 25 000.

Publicerad 2021-01-12 kl 10:26, text Erik Söderholm.

Det kan kosta tre gånger mer att eftermontera dragkroken på elbilen Audi e-tron än för den som kryssar i tillvalet direkt vid köpet.



Det finns betydligt fler elbilar till salu i dag som går att utrusta med dragkrok än för bara några år sedan. Men den som kommer på först i efterhand att dragkroken behövs får betala dyrt.

Ett exempel är elbilen Audi e-tron, där en avtagbar dragkrok kostar 7 400 kronor när bilen beställs.

Längre ned i tillvalslistan finns också "Förberedelse för dragkrok" vilket är standard på den svenska marknaden. Den som vill kan därmed strunta i att välja till dragkrok när bilen beställs och istället komplettera med dragkrok i efterhand, om det behövs.

Det är dock betydligt dyrare: att montera en dragkrok efter att bilen levererats kan kosta över tre gånger mer än vid beställningen, något som först uppmärksammades av norska sajten [Motor](#).

"Våra återförsäljare är fria i sin prissättning och eftersom det även ingår montering så skiljer sig arbetskostnaden i landet. Det finns därför inte något generellt svenskt pris. Cirka priset beräknas vara 25 000 kr för avtagbart drag inklusive montering", uppger Irene Bernald, informationschef på Audi i Sverige, för Vi Bilägare.

Den höga kostnaden beror på att det tar många arbetstimmar på verkstad att montera dragkroken, och att bilens mjukvara måste programmeras om.

Läs också: [Ägarna larmar: Dragkroken lossnar på Audis elsuv](#)



**Erik Söderholm**

**Relaterade artiklar:**



[Ägarna larmar: Dragkroken lossnar på Audi e-tron](#)  
[Nu kontrolleras flera bilar på den norska marknaden.](#)



[Så klarar elbilen att dra släpvagn](#)  
[Vi tittar närmare på hur fyra olika motorer klarar av ett tungt släp.](#)



[Bilfrågan: Drag på elbilar?](#)  
["Varför är det inte fler elbilmärken som erbjuder dragkrok? Många modeller tycks ha motorstyrka så det räcker." Vi Bilägare svarar.](#)



### 3. Ny undersökning: Så nöjda är de som väljer att privatleasa.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-01-12, 11:56, uppdaterad 2021-01-12, 13:49.

De senaste åren har privatleasing ökat markant och står idag för nära hälften av all privat nybilsförsäljning i Sverige. Det är inte speciellt svårt att förstå varför.



*Volkswagen ID.3 och Volkswagen Golf är två vanliga privatleasingbilar.*

I regel behövs ingen kontantinsats och tröskeln för att köra en helt ny bil är därför låg. Tanken på att ha hela bilägandet samlat på en faktura är också något som tilltalar många.

En ny SIFO-undersökning gjord på uppdrag av SBM Försäkring visar att det inte bara tilltalar många, utan att den absoluta majoriteten är belåtna med sin privatleasing – hela 92 procent är nöjda eller mycket nöjda.

– **Det är uppenbart att privatleasing** är här för att stanna. De som leasar är extremt nöjda och alla säger i princip att det kommer välja leasing igen nästa gång de köper ny bil. Däremot är oron kring avtalsvillkoren fortfarande mycket stor, särskilt hos de som väljer bort leasing, men även hos de som faktiskt leasar idag, säger Johan Fahrbring på SBM Försäkring.

Samtidigt är det så att 75 procent av de tillfrågade i undersökningen, som inte privatleasar idag, säger att det är ganska eller mycket osannolikt att de kommer att privatleasa nästa gång de byter bil.

**Den största farhågan bland** de tillfrågade ligger i de potentiella extra kostnaderna som kan dyka upp vid återlämnandet av bilen. I privatleasingavtal står det ofta att den som leasar bilen kan få betala extra för "onormalt slitage". En luddig formulering som gör många osäkra på vad slutnotan egentligen kommer att hamna på.

Andra kostnader som kan glömmas bort i iveren att skaffa ny bil är försäkring och fordonsskatt. Försäkringen kan i vissa fall bakas in i månadskostnaden hos leasinggivaren, medan fordonsskatten tillkommer utöver den fasta månadskostnaden.

**Klart är att privatleasing** är en typ av biläggande som passar många, vilket också den höga andelen nöjda bilägare vittnar om. Men det kan vara en djungel och det är mycket man ska ta hänsyn till. Hur länge ska jag leasa bilen? Hur många mil behöver jag? Och kanske framför allt – vilken bil ska jag välja?

#### 4. Förbrukningen har knappt minskat alls – på 13 år.

Publicerad 2021-01-12 kl 13:51, text Erik Söderholm.

Trots all ny ”snålteknik” som biltillverkarna lockar med är den amerikanska bilparken bara marginellt snålare än 2008, visar nya siffror.



**Biltillverkarna skryter ofta** om hur mycket snålare nya bilar är jämfört med äldre modeller. Men i USA har bilparkens faktiska förbrukning bara minskat marginellt de senaste åren eftersom många köpare väljer en större och törstigare bil.

Nya siffror från [Green Car Congress](#) visar att den genomsnittliga förbrukningen i den amerikanska bilflottan för 13 år sedan, 2008, låg på 10,8 l/100 km. Men elva år senare, 2019, hade den siffran bara förbättrats minimalt – till 10,6 l/100 km.

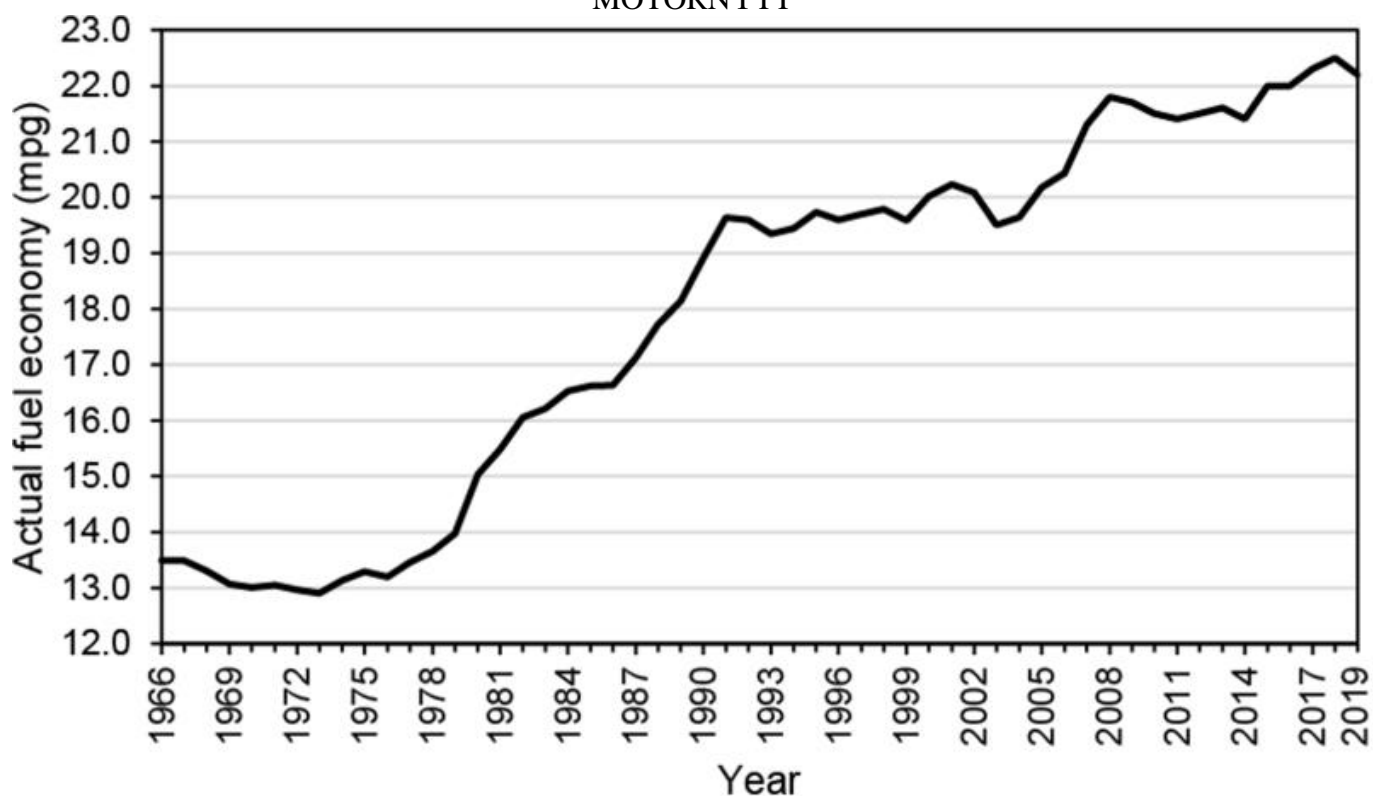
**I själva verket ökade** snittförbrukningen en aning 2019 jämfört med året innan.

Barack Obama införde tuffa utsläppsregler för biltillverkarna 2012 där målet låg på 4,3 l/100 km. De reglerna skrotades när Donald Trump tog över, men även målsättningen som infördes i mars 2020 är ändå 45 procent lägre än siffran för bilarnas förbrukning 2019.

***Den amerikanska snittbilen drar nästan lika mycket bränsle som för 13 år sedan***

**Tittar vi på siffrorna** i ett längre perspektiv sjönk förbrukningen i nya bilar rejält mellan 1978 och 1990, men därefter planade minskningen ut. 2002 kom ytterligare en liten minskning som planade ut 2008.

Även om allt fler bilköpare nu överväger en elbil eller laddhybrid tar det lång tid innan skillnaderna märks för hela bilparken.



Det här diagrammet visar hur många amerikanska miles som genomsnittsbilen kan åka per gallon bränsle. Högre siffra är bättre, till skillnad från i Sverige där förbrukningen istället mäts på motsatt sätt (liter per 100 kilometer). Grafik: Green Car Reports

”Ett fundamentalt problem för att minska den genomsnittliga förbrukningen är att förbättringarna tar lång tid att påverka hela bilparken. Det tar många år att byta ut hela bilflottan”, skriver Green Car Reports i analysen.



Erik Söderholm

Relaterad artikel:



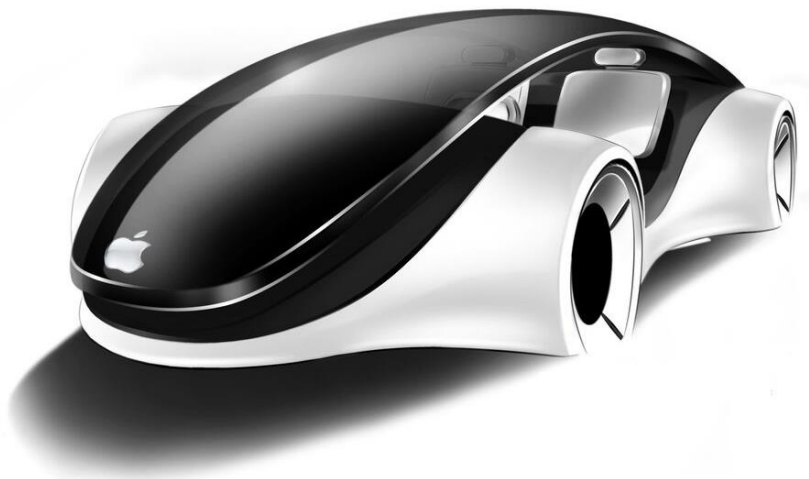
### [Förbrukning i laddhybrider: Så stor är skillnaden](#)

[Nytt test visar förbrukningen och utsläppen för tio laddhybrider jämfört med vanliga bensin- eller dieslbilar.](#)

## 5. Geely skriver avtal med Apples leverantör om elbilar.

**PUBLICERAD:** 14 JAN 2021, KL 09:24.

Nyligen avslöjade Apple att de tänker visa en ny självkörande elbil om tre år. Leverantören Foxconn, från Taiwan, är sedan många år en stor leverantör till Apple och samma Foxconn har nu skrivit avtal med Geely om deras nya elbilsplattform.



Det pågår en stor positionering bland världens biltillverkare, underleverantörer, batteritillverkare, mjukvaruföretag och teknikbolag. Den stora omställningen till elbilar och på sikt även självkörande bilar har öppnat dörren till den stora bilbranschen med en årlig försäljning av närmare 100 miljoner fordon.

I september avslöjade Volvos ägare Geely att de [utvecklat en ny plattform för självkörande elbilar](#). Plattformen heter SEA och Geely berättade att de gärna sålde tekniken och plattformen till andra tillverkare.

I höstas avslöjade också teknikjätten Apple [att de planerar att visa just en självkörande elbil 2024](#).

Företaget Foxconn har nyligen hjälpt kinesiska företaget [Byton att bygga deras nya elbil M-Byte](#) och nu har Foxconn tecknat avtal med Geely om försäljning och produktion av elbilar på den nya SEA-plattformen. Foxconn ska också hjälpa Geely att sälja den nya SEA-plattformen.

Foxconn är också en stor underleverantör till Apple och har tidigare avslöjat planer på att de i form av underleverantör tänker stå för tio procent av den växande elbilsmarknaden senast 2027.

Geely äger Volvo Cars och har stora aktieposter i AB Volvo och Mercedes ägarbolag Daimler. I Kina har Geely en produktionskapacitet på cirka två miljoner bilar men sålde förra året bara drygt 1,3 miljoner. Det finns alltså all anledning att fylla bilfabrikerna med nya produkter.

Apple har inte avslöjat på vilken plattform deras nya elbilar ska byggas eller vem som ska stå för produktionen. Men målsättningen är att snabbt nå cirka 100 000 bilar per år.



## 6. Ny 5-årsplan: 14 nya bilmodeller från Renault, Alpine och Dacia.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-01-14, 12:08, uppdaterad 2021-01-14, 13:11.

**Renault-gruppen har gjort en ny femårsplan med 14 nya elektrifierade bilmodeller och där Alpine får en mer framträdande roll inom koncernen och utveckla en bill tillsammans med Lotus.**



**De kommande fem åren** ska Renault-gruppen lansera 14 nya huvudmodeller. Sju av dem kommer att vara rena elbilar och den andra hälften hybrider.

Om vi delar in de 14 bilarna i storleksklasser så kommer hälften tillhöra i C/D-segmentet, det vill säga mellanstora och stora familjebilar motsvarande Renault Megane och Talisman.

Den nya strategin "Renaulution" ska också förändra vad varumärket Renault står för. De vill vara ett bilmärke som står för teknik, service och ren energi. Det senare ska de infria genom att använda el för personbilar och vätgas för en del transportbilar.

**År 2022 kommer Renault** att lansera ett nytt infotainmentsystem kallat "My Link" med *Google Built-in*. Renault säger att de blir den första biltillverkaren som tar Google-tjänster till masstillverkade bilar.

Renault ser sig inte bara som en biltillverkare utan även som leverantör av teknik åt andra, med allt från elektronik till *big data*.



*Renault 5 Prototyp*



Som ett exempel på sin "Renaulution" har *Renault 5 Prototyp* utvecklats. Det är en helt eldriven småbil tänkt för storstäder. Bilen är tydligt inspirerad av Renault 5 som såldes under 80-talet.



*Renaults F1-team ligger nu under Alpine.*

**Även Renault-gruppens dotterbolag stöps om.** Alpine kommer att få ett övergripande ansvar för sportbils- och tävlingsverksamheten som i dag innefattar Alpine Cars, Renault Sport Cars (RSC) och Renault Sport Racing (RSR) där Formel 1-teamet ingår.

Alpine ska under den kommande femårsperioden utveckla ett helt eldrivet modellprogram med teknik hämtad från Formel 1.

**Renault-gruppen nämner** tre möjliga Alpine-bilar i sitt pressmeddelande:

- Helt elektrisk *hot hatch* i B-segmentet baserad på Alliansens CMF-B elbilsplattform
- Helt elektrisk *crossover* i C-segmentet baserad på Alliansens CMF elbilsplattform
- Helt elektrisk uppföljare till sportbilen A110 som utvecklas tillsammans med Lotus



*Dacia Bigster Concept är en 4,6 meter lång suv som sannolikt kommer i produktion.*

I den andra änden av prisskalan finns Dacia och Lada som tillsammans bildar ett affärsområde för prisvärda bilar som plockar teknik från Renault, Nissan och Mitsubishi.

De kommande fem åren ska Dacia enbart satsa på CMF-B plattformen som öppnar upp för både elbilar och hybrider. Plattformen kommer att användas för elva olika karosser. I dag använder Dacia fyra plattformar till 18 olika karosser.

Under 2021 kommer nya versioner av Sandero och Spring. Och fram till 2025 ska ytterligare tre modeller lanseras. En av dessa blir en SUV som nu antyds i form av konceptbilen Bigster Concept som är 4,6 meter lång.



Mobilize är ett nytt varumärke inom Renault-gruppen.

**Mobilize är ett nytt varumärke** och affärsområde inom Renault-gruppen som inte bara ska omfatta bilar utan även andra sätt att transportera människor och varor.

Mobilize går längre än till bilar. De ska erbjuda nya sätt att transportera människor och varor, antingen med eller utan bil. De vill också göra det billigare att ha tillgång till en bil.

För att visa sin ambition har prototypen EZ-1 utvecklats. EZ-1 ser ut som en moderniserad Renault Twizy. Tanken är att man bara ska betala för den tid man använder sin EZ-1.

Istället för konventionell laddning erbjuder EZ-1 en möjlighet att byta batteri för att snabbare nå full räckvidd.









[Drag Race: Porsche 718 Spyder vs Alpine A110S](#)



[FILM: Renault Alpine A110 – gammal mot ny!](#)



[Dacias första elbil på gång](#)



[Dacia Spring: Europas billigaste elbil](#)



[Provkörd: Dacia Sandero 0,9 TCe – håller budgeten?](#)

## 7. BMW smygvisar nya iDrive – och kontrollvredet blir kvar.

Publicerad 2021-01-12 kl 15:38, text Erik Söderholm.

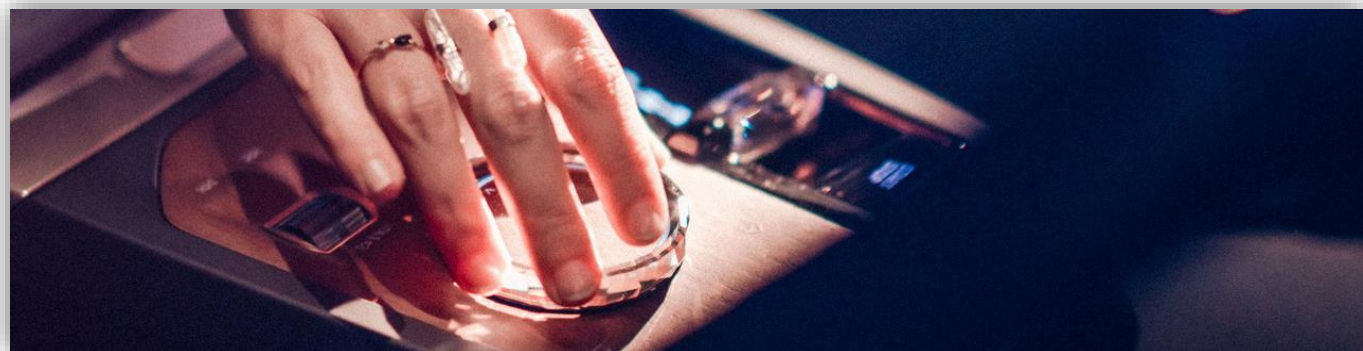
**Snart kommer en helt ny generation av BMW:s infotainmentsystem iDrive med böjd pekskärm. Men kontrollvredet blir kvar.**



**Så här års brukar** biltillverkarna tävla med varandra på mässgolvet i Las Vegas där den årliga pryl- och teknikmässan CES hålls. Men inte i år. På grund av coronapandemin hålls mässan däremot digitalt.

BMW har smygvisat hur nästa generation av infotainmentsystemet iDrive kommer se ut, och det görs i [nya elbilen iX](#) som blir först ut med det nya systemet.

**Faktum är att** iDrive-systemet fyller 20 år i år – den allra första generationen lanserades i 7-serien i september 2001. Systemet möttes av hård kritik, delvis på grund av att det på vissa sätt var före sin tid, men till stor del på grund av den långsamma processorn och de krångliga menyerna.



*Det fysiska kontrollvredet blir kvar trots att många andra bilmärken går över mer mot pekskrämslösningar.*



*BMW iX blir först ut med det nya systemet.*

Premiär senare i år

**Grundtekniken med ett** fysiskt kontrollvred kopierades dock av många biltillverkare och det tänker BMW behålla, även om systemet nu också kan styras med pekskärm, röststyrning eller så kallad geststyrning där föraren viftar med handen i luften.

Målet med det nya iDrive-systemet är att ”minska skillnaden mellan analogt och digitalt”. Pekskärmerna är böjda och större än någonsin.

**Några av nyheterna** är att systemet kan ta emot varningar om väglaget och trafiksituationen från andra bilar och visa hur många parkeringsplatser som är lediga när föraren kommer fram.

Processorn i BMW iX kan hantera 20 gånger mer data än i tidigare modeller (men det avslöjas inte exakt vilka modeller som jämförelsen gäller). Systemet blir förberett för 5G-uppkoppling.

**BMW ska visa upp** det nya iDrive-systemet i sin helhet senare i år.

Läs också: [Test av infotainmentsystem: Tyska premiummärken bäst](#)





### Relaterade artiklar:



[\*\*BMW ska börja "hyra ut" tillval för en månadskostnad\*\*](#)  
[Rattvärme och adaptiv farthållare kan snart komma med en månadsavgift. 7](#)



[\*\*Test av infotainmentsystem: Tyska premiummärken bäst\*\*](#)  
[Mazda som saknar pekskärm hamnar sist i en ny jämförelse av uppkopplade bilar.](#)



[\*\*Så farliga är infotainmentsystemen – Apple och Google sämst\*\*](#)  
[Apple Carplay och Android Auto påverkar bilförare mer än alkohol och droger, visar en ny studie.](#)



[\*\*Här är BMW iX – ny elbil med fokus på förbrukning och komfort\*\*](#)  
[Här är utmanaren till Audi e-tron och Mercedes EQC.](#)

**Feber**

## 8. Smygtitt på nya Lada Niva.

AV BOBBY GREEN.

2021-01-14 KL 16:20.

Ska börja säljas 2024.



**FILM:** <https://youtu.be/GwOFM7BqtSI>

Lada lanserade den robusta modellen Niva 1977 och sedan dess har den typ sett likadan ut och fungerat på samma vis. Men det ska det bli ändring på 2024 då det vi får en smygtitt på här ska bli verklighet. Dragen känns fortfarande igen men Nivan ska nu ta det stora klivet in i framtiden. Den nya generationen kommer att baseras på Renaults plattform CMF-B och den kommer att erbjudas i två stycken olika storlekar.

[Lada uppdaterar Niva](#)

[Ser ni skillnaden?](#)

[Extremt jättelåg Lada Niva](#)

[Lägre än Glocalnet](#)

[Kamel hjälper till att dra loss en Lada Niva](#)

[Kanske inget man ser varje dag](#)

## 9. Solcellsbilen Sono Sion visad igen – siktar på produktion om ett år.

Publicerad 2021-01-13 kl 17:24, text Erik Söderholm.

**Den tyska uppstickaren Sono Motors kämpar vidare. Nu visas en ny prototyp som ska sättas i produktion "inom ett år".**



**Det har inte gått** så smidigt som tänkt för tyska uppstickaren Sono Motors att lansera den nya elbilsmodellen Sion. Den presenterades för flera år sedan och skulle locka med solcellspaneler, dragkrok, praktisk design och låg prislapp. Modellen skulle börja säljas 2019.

Så blev det dock inte. Företaget har tvingats [ta in enorma belopp](#) genom så kallad crowdfunding och leveranserna har skjutits upp flera gånger.

**På den digitala** teknikmässan CES visar Sono nu upp en ny version av solcellsbilen i prototypform, men den bjuder inte på några stora nyheter jämfört med vad vi sett tidigare.

**Sono Sion fokuserar** på utrymmen snarare än slank design. Den ska kosta från 25 500 euro exklusive moms i Tyskland vilket borde innebära ett pris på under 300 000 kr med svensk moms men före elbilspremien. Det är relativt billigt för en elbil med 35 kWh-batteri och 25,5 mils räckvidd.

Köparna får dock ingen prestandabil: effekten ligger på 163 hk och när det gäller snabb-laddning klarar bilen 50 kW. Men å andra sidan har den dragkrok med en släpvikt på 750 kilo. Dessutom är de 248 solcellerna på taket en intressant lösning för att ge "upp till 3,5 mils" extra räckvidd per dag i bästa fall, enligt Sono.

**Nu är målet** att bilen ska vara färdigutvecklad under året och att produktionen ska börja 2022, förmodligen i den gamla Saabfabriken i Trollhättan. Om det blir så återstår att se.



**Relaterade artiklar:**



**[Sono Sion klarade målet – nya elbilen ska byggas i Sverige](#)**

[Nu har märket fått in en halv miljard för att kunna köra igång produktionen i Trollhättan.](#)



**[Nevs bygger elbilen Sono Sion i Sverige](#)**

[Skapar nya arbetstillfällen i Trollhättan. Målet är att tillverka 200 bilar per dag.](#)



**[Sono Motors tar in ytterligare 450 miljoner – en av grundarna lämnar](#)**

[Tar in ytterligare 450 miljoner kronor för att överleva](#)



## 10. Lilla Smart tänker bli stor.

Anders Nilsson 2021-01-14.

Smart är kända för sina små, smidiga bilar anpassade för stadsmiljö. Nu ska det bli ändring på det, och det relativt snart.



Ett år efter att Daimler och [Volvos](#) ägare, Zhejiang Geely Holding Group, fick godkännande från de kinesiska myndigheterna att bygga en elbil tillsammans, har [Smart](#) avslöjat att deras första nya modell kommer vara en suv, rapporterar [Automotive News Europe](#).

Modellen kommer baseras på Geelys SEA-plattform, som bland annat även Lynk & Co Zero baseras på. Ytterligare en Smartmodell ska baseras på samma arkitektur, antagligen även den blir en suv.

Om så blir fallet, kommer Smart växa till sig, och bilden av den lilla Smartbilen som bilmärket är känd för, komma försvinna. Eftersom de kommer bygga större blir de även mer exklusiva.

– Endast fordonets längd är inte längre en avgörande faktor för oss ... vi har omdefinierat kraven för Smart. Vi vill utstråla ännu mer premium och verkar inte vara så lekfulla, sa Daniel Lescow på Smart, till Automobilwoche, en tyskspråkig systerpublikation av Automotive News Europe.

Trots en större exklusivitet menar Lescow att de tuffare och dyrare smart-bilarna, inte skulle konkurrera med försäljningen av [Mercedes](#) kompakt-sortiment, inklusive [A-klass](#) och [GLA](#) eftersom fördelen är att eftersom de produceras i Kina, kommer inte vara i samma prisklass.

Om du tror att Smarts suvar enbart kommer säljas i Kina har du fel, de kommer även till Europa.

”Potentialen är stor, inte bara i Europa, utan även i Kina. Suvar är på väg att bli en av de mest populära av alla passagerarfordon i Kina. Men oroa dig inte, våra nya suvar är inte bara till för Kina, vi tar med oss dem till de europeiska marknaderna också.” Skrev Lescow på ett inlägg på [LinkedIn](#).

### LÄS MER: [De sämsta lyxbilarna 2020](#)

Daimler och Geely kommer tillverka smart-bilar i kinesiska Xian 2022. Fabriken har en årlig kapacitet på runt 150 000 fordon.

### LÄS ÄVEN: [Toyotas reklamslag förbjuds i Australien](#)

#### Relaterade artiklar:



### [Tesla kan bygga mindre modell för Europa](#)



### [Konceptet Mercedes-Benz EQC 4x4<sup>2</sup> – en bil av ytterligheter](#)



### [En miljon Porsche Cayenne har tillverkats](#)



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

## 11. Sony Vision-S vintertestas – ny elbilsutmanare på ingång.

Publicerad 2021-01-13 kl 15:15, text Erik Söderholm.

En ny utmanare ger sig in i elbilsvärlden och satsar på hög tekniknivå.



**FILM:** <https://youtu.be/AtyojR38K0c>

De etablerade biljättarna konkurrerar inte längre bara med varandra, utan också med nya uppstickare. En av dem är elektronikjätten Sony som visade upp en elbil för ett drygt år sedan.

Den nya modellen, som heter Sony Vision-S, har börjat vintertestas på allmän väg i Österrike. Bilen ska vara klar mot slutet av året.

**Sony Vision-S** är 21 centimeter längre än Tesla Model 3 men sju centimeter kortare än Model S. Bilen som utvecklas tillsammans med industrikoncernen Magna blir fyrhjulsdriven och har 544 hk. 0–100 km/tim ska gå på 4,8 sekunder och toppfarten är 240 km/tim.

Sony siktar på över 50 mils räckvidd, men det är oklart enligt vilken körcykel. Det finns inga uppgifter om snabbbladdning eller batteri, men Sony hävdar att bilen får 40 olika av sensorer för att hålla koll på omgivningen.





**Sony Vision-S** är självkörande på nivå två vilket innebär att bilen kan ta över i vissa situationer men att föraren måste vara beredd på att ta över, men med hjälp av trådlösa mjukvaruuppdateringar via nätet ska bilen bli mer självkörande framöver.

Elbilen får även digitala backspeglar på samma sätt som i Honda e, förarövervakning med hjälp av olika sensorer, röststyrning med läpp läsning, 5G-uppkoppling, Playstation i baksätet och en mobilapp för att styra klimatanläggning och laddning på distans.



**Erik Söderholm**

## 12. Första bilderna på Ioniq 5 – här är Hyundais nya elbil.

Publicerad 2021-01-13 kl 8:14.

Text Erik Söderholm.

Hyundai har släppt de första uppgifterna om den nya elbilsmodellen.



**Hyundai har bestämt** sig för att göra om bilmodellen Ioniq, som finns både som hybrid, laddhybrid, och elbil, till ett helt eget märke. Först ut är modellen Ioniq 5 som blir en SUV eller crossover i relativt kompakt format.

Nu släpper Hyundai några nya teaserbilder på modellen som får kantig design, aerodynamiskt utformade fälgar (på upp till 20 tum), kamerabackspeglar och så kallade "pixelstrålkastare" i fronten.





**Än så länge visar** Hyundai inga bilder på interiören, men uppger att den består av klimatsmarta och "hållbara" material. Däremot får vi veta att bilen har ett vanligt 220-voltsuttag som kan driva olika elprylar och snabbbladning som ska ge 10 mils räckvidd på fem minuter.

Räckvidden ska ligga på 45 mil enligt de första uppgifterna vilket dock inte är bekräftat av Hyundai. Ioniq 5 bygger på märkets nya elbilsplattform som kallas [E-GMP och som använder en 800-voltsarkitektur](#). Modellen ska följas upp av en sedanmodell i form av Ioniq 6 och en större SUV som kallas Ioniq 7.

**Ioniq 5 ska presenteras** officiellt i februari och leveranserna startar senare under året.



**Erik Söderholm**

**Relaterad artikel:**



[Hyundais nya elbil närmar sig – snart premiär för Ioniq 5](#)  
[Bryter ut elbilarna till ett helt eget märke.](#)

### 13. Volkswagen ID.4 – tre snabba från provkörningen.

**PUBLICERAD:** 13 JAN 2021, KL 11:20.

Volkswagen ID.4 har kommit till Sverige och det har blivit dags för första provkörningen inom rikets gränser. Erik Wedberg tar reda på om ID.4 är den eldrivna familjebil många har väntat på!



*Vi kör Volkswagen ID.4 för första gången på svensk mark.  
 Notera att vi körde ID.4 redan i fjol, dock utanför Sveriges gränser.*

#### Hej Erik, vad är första intrycken av ID.4?

– Att den är stor! Det här är verkligen en mycket större bil än [ID.3](#) och spontant känns den som den rymligaste elbilen näst efter [Tesla Model X](#). Benutrymmet i baksätet är bättre än i [Passat](#) och bagageutrymmet är ungefär som i en [Tiguan](#). Och den känns stor på vägen, man sitter högt och har mycket kaross att hålla koll på. Det känns lite ovant att en så stor bil har så tydlig bakhjulsdriven karaktär.

#### Är den mer påkostad än ID.3?

– Den upplevs så, ja. Det är många ytor i kupén som har lite bättre material och den känns bättre hopskruvad. Sen är det ju trevligt också att alla funktioner är igång från produktionsstart, till exempel CarPlay och head up-displayen med AR-funktioner. Så var inte fallet med ID.3. Den kändes halvfärdig när den lanserades. Men nu ska även ID.3 få 2.1-mjukvaran som ska ha alla barnsjukdomar fixade.

**LÄS MER:** [Allt om Volkswagen ID.4](#)





*Dragkrok, efterlängtad av Volkswagen ID-spekulanterna.*



### Är den värd priset?

– Bilen jag kör just nu, en ID.4 1st Max kostar 614 900 kronor och sett till konkurrensen kanske den ligger rätt prismässigt. Det finns ingen lika rymlig elbil med nästan 50 miles räckvidd just nu. Om man vänder på det och tänker sig att ID.4 skulle vara en helt vanlig familjebil med fyrcylindrig bensinmotor så är den svindyr. Då skulle den snarare ha fått ett pris på drygt 300 000 kronor, om ni förstår hur jag menar. Jag ska försöka vidareutveckla resonemanget i nummer 3/2021 av Teknikens Värld som utkommer den 28 januari.

**MATTIAS RABE**

## Klassiker

### 14. eBussy – den moderna folkapickisen?

Publicerad 2021-01-12 kl 15:00, text Carl Legelius.

En hel serie eldrivna transportbilar med en look som kombinerar känslan av både Volkswagen T1 och T2. Lansering lovas under 2021 och i marknadsföringen tar man "hjälp" av Angela Merkel!



**FILM:** <https://youtu.be/47gWifC00JM>

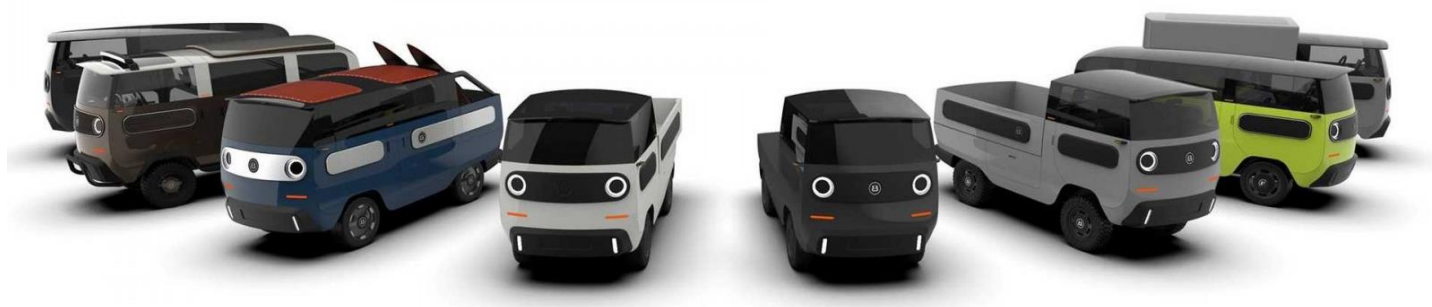
Volkswagen har länge lovat en framtidsversion av den klassiska folkabussen men frågan är om inte tyska Electric Brands har prickat in känslan bättre med eldrivna eBussy.

Namnet är en förkortning av Electric Bus System och det är precis vad det handlar om. Tio olika varianter finns på ritbordet: pickuper, skåpbilar, dubbelhytter, minibussar... Alla är eldrivna och kan kompletteras med solceller vilket ska göra en räckvidd på 80 mil möjlig. Hmm...

Än så länge har eBussy bara visats digitalt men företaget lovar lansering under 2021 och priserna börjar på 15 800 euro.

Den som vågar kan förboka ett exemplar på [www.electricbrands.de](http://www.electricbrands.de) Eller så nöjer man sig på att kolla på filmerna och bilderna och fantisera lite...

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



## 15. Hägglunds får ny miljardorder – måste massrekrytera.

2021-01-14 07:09

Örnsköldsviksbolaget Hägglunds landar en ny miljardorder. Detta gör att företaget måste rekrytera stort.



Försvarsindustribolaget Hägglunds har slutit ett nytt avtal värt fem miljarder kronor med Nederländerna om uppgradering av 122 pansarfordon med ett nytt tornsystem. Det innebär att Örnsköldsviksbolaget nu fått uppdrag värda omkring tio miljarder kronor inom loppet av några månader, skriver Dagens industri. I november slöts ett avtal med Schweiz om livstidsförlängning av 186 fordon av modellen CV90, ett kontrakt som enligt Di:s källor är värt nära fem miljarder kronor.

Läs mer: [Hägglunds nya stridsfordon slåss med augmented reality](#)

Uppdragen innebär att Hägglunds nu behöver mer personal.

– Vi kommer att öka med ungefär 150 egna anställda innan 2021 löper ut och därutöver med ungefär 100 konsulter, säger bolagets vd Tommy Gustafsson-Ras till Di.

Hägglunds är en del av den börsnoterade internationella försvarskoncernen BAE Systems. En annan svensk gren är Bofors.

TT



## 16. Tut i luren! Lexus LFA firar tio år!

AV BOBBY GREEN 2021-01-12 KL 19:00.

Grattis och tack för ditt avgasljud.



**FILM:** [https://youtu.be/v\\_GNac2msB0](https://youtu.be/v_GNac2msB0)

Det har nu gått tio år sedan Lexus lanserade superbilen LFA. Idag är den ett riktigt samlarobjekt som få förunnade kan njuta av. Modellen har varit en inspiration till flera senare modeller och en testbänk för både ny teknik och nya materialval. Endast en bil tillverkades om dagen på fabriken i Motomachi och totalt tillverkades 500 stycken exemplar. Alla är utrustade med en oerhört välljudande frontmonterad V10:a på 4,8 liter som ger 560 hästar vid 8700 varv. Till motorn sitter en sexstegad sekventiell växellåda som tar bilen från 0-100 km/h på 3,7 sekunder. Toppfarten anges till 325 km/h.

Grattis LFA och tack för allt! Hoppas jag får tillfälle att i alla fall höra en live någon gång.





[Lexus LFA såld för 770 000 dollar](#)  
[Hade bara 258 mil på mätaren](#)



[Lexus har byggt klart LFA](#)  
[500 stycken exemplar ihopsatta](#)

### **Pressmeddelande**

Superbilen Lexus LFA firar 10 år

För tio år sedan debuterade en superbil som tog andan ur sin samtid och som än i dag omtalas med största respekt. Dessutom har Lexus LFA haft inflytande på varje efterföljande bil i Lexus sortiment.

Lexus LFA var en drivbänk för nya tekniker, både i fråga om drivlinans konstruktion och valet av material. Dessutom blev den tongivande för den hantverkstradition – takumi – som präglar varje Lexus sedan dess.

Historien började år 2000 som ett utvecklingsprojekt om att göra en superbil på högsta

nivå. Chefsingenjören Harahiko Tanahashi gavs fria händer både vad gäller material och processer. Det var på sätt och vis ett eko från när Lexus tio år tidigare skrev om lyxbilshistorien med märkets första modell, LS.

2001 kom Lexus Master Driver Hiromi Naruse med i teamet och hans kunskaper och skicklighet blev en väsentlig pusselbit för att nå de högt uppsatta målen för väghållning och prestanda.

På ett tidigt stadium identifierades 500 faktorer som ansågs särskilt viktiga. Det gällde alltifrån konstruktionen av stötdämpare till rattens utformning. Varje detalj var tvungen att bli perfekt.

Den första protypen var färdig 2003 och ett år senare kördes de första varven runt Nord-slingan vid Nürburgring, den tyska racerbanan som skulle bli ett slags vagg för LFA.

Allmänheten gavs en första glimt vid bilsalongen i Detroit 2005, där en designstudie visades. Två år senare presenterades en konceptbil som låg närmare produktionsbilen. 2008, medan utvecklingsarbetet fortfarande pågick intensivt, kom det riktiga elddopet då LFA tävlade i 24-timmarsloppet på Nürburgring. Det var tuffast tänkbara test för bilens prestanda och kvalitet.

Vid bilsalongen i Tokyo 2009 bekräftade Lexus att en serieproduktion skulle inledas och tillverkningen startade Motomachi-fabriken sent 2010. Ett bevis för de höga kraven och noggrannheten var att endast en bil per dag färdigställdes. Varje motor monterades av en särskild tekniker som avslutade sitt arbete med att signera en plakett, där även bilens produktionsnummer finns angivet.

LFA var full av revolutionerande detaljer. Motorn var en helt nykonstruerad 4,8-liters V10 som tillverkades i ett joint venture med Yamaha. Den hade färre cylindrar och mindre volym än många konkurrenter i superbilsklassen, men levererade ändå på samma nivå: 560 hästkrafter vid 8 700 varv per minut.

Motorn är frontmonterad och driver på bakhjulen via en sexväxlad, sekventiell växellåda som är monterad vid bakaxeln. Fartresurserna talar för sig själva: 0–100 km/h på 3,7 sekunder och toppfart 325 km/h.

En viktig del i konstruktionen var låg vikt. Från början planerades för riklig användning av aluminium, men under arbetets gång beslutades att större delen av karossen, passagerarcellen och transmissionstunneln skulle göras av kolfiberförstärkt plast (CFRP). Det är ett lätt men mycket avancerat och starkt vävt kompositmaterial som sedan kommit till användning i både Lexus GS F och RC F. Bromsskivorna är keramiska.

LFA tillverkades i en begränsad upplaga på 500 exemplar. Som om det inte var unikt nog gjordes 50 exemplar i utförandet Nürburgring Package, med än mer anpassning för körning på racerbana. Styvare fjädring, smidda fälgar med lägre vikt, racingdäck samt aerodynamiska hjälpmedel i form av en extra läpp under frontspoiler och så kallade winglets på dess sidor samt en stor, fast monterad vinge baktill. Allt med syfte att öka marktrycket. Eftersom även luftmotståndet ökade en aning höjdes motorns effekt till 570 hästkrafter.

Varje köpare av LFA Nürburgring Package fick en professionell förarinstruktion samt ett årskort på Nürburgring. Att bilen hade kapacitet för att ta sig an världens mest krävande racerbana bevisades när Akira Ida 2011 satte banrekordet på just Nürburgring för produktionsbilar.

Vi låter Harahiko Tanahashi få sista ordet: "Jag avsåg att göra en sportbil som skulle låta föraren nå detta tillstånd med en helhet av egenskaper: motorns ljud, känslan när motorn varvas, väghållningen, stabiliteten." Vilket tillstånd menade han? "Eufori!"



## 17. Boxster 25 år – firas med jubileumsutgåva.

Anders Nilsson 2021-01-13.

Har tillverkats i 357 000 exemplar.



**FILM:** <https://youtu.be/H6EjzASpOh0>

Det är 25 år sedan Porsche Boxster lanserades och därför firar den tyska biltillverkaren med en specialmodell: **Boxster 25 år**.

Konceptet Boxster visades för första gången upp på Detroit's bilsalong 1993 och den serie-tillverkade modellen lanserades 1996. Nu är [Porsche Boxster](#) inne på sin fjärde generation och har tillverkats i 357 000 exemplar.

Jubileumutgåvan baseras på GTS 4.0-modellen. På frontspoilern, sidoluftintagen, modellbeteckningen bak, och på de lackade 20-tums lättmetallfälgarna, kommer nytolkningen av färgen Neodymeen, en kopparliknade skimrande brun färg, att användas.

Andra detaljer som är unik för den här utgåvan är det silverfärgade tanklocket som har en Porsche-inskriftion. Ändrören på avgassystemet är tillverkat i högblankt aluminiumglans, och ramen till vindrutan är folierad i kontrasterande svart.

**LÄS MER:** [Porsche satsar på syntetiska bränslen](#)



Specialmodellen erbjuds i tre olika färger: GT Silver Metallic, Jet Black Metallic alternativt Carrara White Metallic.

I interiören går det att få läderklädsel och sufflett i svart, eller "Bordeaux Red", i kombination med en röd sufflett. Som standard finns ett inredningspaket i aluminium, 14-vägs elektriskt justerbara sportstolar, instegslistor med texten "Boxster 25" och eluppvärmd läderratt med multifunktion. Standard är även Porsche Active Suspension Management, inklusive 1 centimeter sänkning, samt Porsche Torque Vectoring, med mekanisk differentialbroms. Detta leder enligt Porsche till en hög grad av komfort, samt sportiga och dynamiska köregenskaper.

Motorn är en 4,0-liters sexcylindrig boxermotor på 400 hästkrafter (294 kW). Bilen har en sexväxlad manuell låda samt en sjustegad dubbelkopplingslåda. Toppfarten är 293 km/h. Accelerationen 0-100 km/h går på fyra sekunder. Bränsleförbrukningen vid blandad körning är 10.9 l/100 km och koldioxid-utsläppet vid blandad körning är 247 g/km

Från och med idag går Boxster 25 att beställa, och anländer till återförsäljarna i maj. Modellen kostar från 980 000 svenska kronor.

**LÄS ÄVEN:** [En miljon Porsche Cayenne har tillverkats](#)



**Anders Nilsson**

### **Pressmeddelande**

Porsche lanserar jubileumsmodell i begränsad upplaga - Boxster 25 years  
Jubileumsmodellen Porsche Boxster 25 years

Porsche firar Boxster-familjens 25-årsjubileum med en specialmodell: "Boxster 25 years". Jubileumsmodellen är begränsad till 1 250 exemplar och baseras på GTS 4.0-modellen, som

har en 4,0-liters sexcylindrig boxermotor på 294 kW (400 hk). Den återspeglar flera designelement från konceptbilen "Boxster", som inledde den öppna mittmotorbilens framgångssaga på Detroit's bilsalong 1993. Den serietillverkade versionen lanserades nästan oförändrad 1996 och är nu inne på sin fjärde generation, efter att ha tillverkats i 357 000 exemplar.

En av de mest anslående detaljerna på specialmodellen är nytolkningen av färgen Neodyme, en kopparliknade skimrande brun färg som skapade en spännande kontrast mot lacken GT Silver Metallic på 1993 års utställningsmodell. På specialmodellen används den på frontspoilern, på sidoluftintagen, på modellbeteckningen bak samt på de tvåtonslackade 20-tums lättmetallfälgarna. Porsche erbjuder "Boxster 25 years" i GT Silver Metallic, Jet Black Metallic alternativt Carrara White Metallic. Ytterligare en designdetalj är det silverfärgade locket till bränslepåfyllningen, från avdelningen Exclusive Design, med textad "Porsche"-inskription. Även sportavgassystemets ändrör är tillverkade i högblank aluminiumglans, medan ramen till vindrutan är folierad i kontrasterande svart.

I stil med det historiska originalet har specialmodellen läderklädsel i Bordeaux Red i kombination med rött cabriolettak. Suffletten är präglad med bokstäverna "Boxster 25". Både läderinteriör och sufflett erbjuds även i svart. Några detaljer ur den nya modellens omfattande standardutrustning är inredningspaket i aluminium, 14-vägs elektriskt justerbara sportstolar, instegslistor med texten "Boxster 25" och eluppvärmd läderratt med multifunktion.

Jubileumsmodellens 4,0-liter stora boxermotor erbjuder ren körglädje. Med snabbt svar på gasen, exceptionell kraft och ett mäktigt avgasljud garanterar den högvarviga 294 kW (400 hk) starka sugmotorn en särskilt känslöstark körupplevelse. Porsche erbjuder "Boxster 25 years" med en manuell sexväxlad växellåda och en sjustegad dubbelkopplingslåda (PDK). Specialmodellen har en toppfart av 293 km/tim och i kombination med PDK-lådan och det standardmonterade Sport Chrono-paketet accelererar den från 0 – 100 km/tim på fyra sekunder.

Andra delar i standardutrustningen är sportchassit Porsche Active Suspension Management (PASM) inkl 10 mm sänkning samt Porsche Torque Vectoring (PTV) med mekanisk differentialbroms. De kombinerar en hög grad av körkomfort med sportiga, dynamiska köregenskaper.

Nya "Boxster 25 year" kan beställas från och med nu och kommer till återförsäljarna i maj 2021. Svenskt pris från 980 000 kronor.

Ett kvartssekel med ren körglädje: Boxster-familjen fyller 25

Boxster har en speciell plats hos Porsche eftersom den ledde till en ny inriktning i Porsches modellstrategi och visade en väg framåt under ekonomiskt svåra tider i mitten av 1990-talet. Ett exempel är den första vattenkylda serietillverkade boxermotorn och också ett intelligent sätt att utnyttja gemensamma delar, ett koncept som gjorde sin debut i den sportiga mittmotorbilen. Konceptet togs vidare till 996-generationen av 911, vilken lanserades ett år senare, och gjorde det möjligt för Porsche att åter tillverka bilar på ett lönsamt sätt.

Den attraktivt prissatta tvåsitsiga sportbilen togs väl emot av nya, unga kunder redan från start. Utseendemässigt inorporerade den flera kännetecken från märkets historia. Konceptbilen Boxster från Detroit's bilsalong gav eko från den legendariska 550 Spyder och tävlingsbilen 718 RS60 Spyder. Den togs emot så väl i januari 1993 att Porsches styrelse ingrep i arbetet med att utveckla en produktionsmodell med att utan vidare säga: "Bygg bilen precis som den är." Och som tiden skulle utvisa var det ett klokt beslut.

När den serietillverkade modellen lanserades i augusti 1996 var den nästan oförändrad jämfört med bilsalongens höjdpunkt. Eftersom den delade frontpartiet med 996-generationen av 911 var det aldrig någon tvekan om släktskapet. Boxster var en äkta Porsche. Tack vare vattenkyllning, fyrventilsteknik och variabelt insug var den centralt placerade sexcylindriga boxermotorn på 2,5-liter och 150 kW (204 hk) samtidigt konstruerad för att möta strängare avgaskrav.

Snart därefter ökade motoreffekten och modellen förbättrades ytterligare. Den första 986-generationen av Boxster fick en 2,7-liters motor 1999, först med 162 kW (220 hk) och senare med 168 kW (228 hk). Nya Boxster S lanserades med en 3,2 liters sexcylindrig motor med 185 kW (252 hk) vilken snart ökade till 191 kW (260 hk). 987-generationen kom 2004 med en åtstramad design, 17-tumsfälgar och ny inredning samt, som tillval, PASM med justerbara stötdämpare, PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) keramiska bromsar och Sport Chrono-paket. Med oförändrad cylindervolym utvecklade motorerna 176 kW (240 hk) och 206 kW (280 hk). Mot slutet av sin produktionsperiod ökade motorernas effekt till 188 kW (255 hk) från 2,9 liters cylindervolym och 228 kW (310 hk) med 3,4 liter. PDK-lådan ersatte automatlådan Tiptronic S.

2012 presenterade Porsche den helt nydesignade och visuellt skarpare 981-generationen av Boxster. Tack var en helt ny lättviktskaross och ett moderniserat chassi, var nykomlingen mer muskulös, mer anslående och snabbare än någonsin tidigare. Det helt elektriskt manövrerade tygtaket klarade sig utan övertäckning i nedfällt läge, överhängen fram och bak var ännu kortare och vindrutan hade flyttats längre framåt. De mer ekonomiska boxermotorerna kom med direktinsprutning och började med en 2,7-liters sexcylindrig motor med 195 kW (265 hk) och en 3,4-liters motor med 232 kW (315 hk). I april 2014 kom GTS med 243 kW (330 hk). Boxster Spyder var tveklöst höjdpunkten som med en 3,8-liters motor skapade sensation med 276 kW (375 hk).

Den nuvarande 982-generationen Porsche 718 Boxster satte ny kurs i januari 2016, då den gjorde sin debut med fyrcylindriga turbomotorer och förfinad design. 2,0-litersmotorn utvecklar 220 kW (300 hk) och 2,5-litersmotorn 257 kW (350 hk), tack vare variabel turbo-geometri. Boxster S följde strax efter med 269 kW (365 hk). I mitten av juni 2019 lanserades den nya 718 Spyder som Boxster-seriens toppmodell. Den delar sin 309 kW (420 hk) starka 4,0-litersmotor med den täckta toppmodellen 718 Cayman GT4. Sedan 2020 drivs även 718 Boxster GTS 4.0 av en 294 kW (400 hk) stark version av samma sexcylindriga motor.

Mera information samt film-och fotomaterial finns i Porsche Newsroom: [newsroom.porsche.de](https://newsroom.porsche.de)

Boxster 25 years: bränsleförbrukning vid blandad körning 10.9 – 10.9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-utsläpp vid blandad körning 247 – 247 g/km

718 Boxster GTS 4.0: bränsleförbrukning vid blandad körning 10.9 – 10.9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-utsläpp vid blandad körning 247 – 247 g/km

718 Spyder: bränsleförbrukning vid blandad körning 11.1 – 11.1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-utsläpp vid blandad körning 251 – 251 g/km

718 Cayman GT4: bränsleförbrukning vid blandad körning 11.1 – 11.1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-utsläpp vid blandad körning 251 – 251 g/km

Utsläppsvärden för förbrukning och CO<sub>2</sub> är fastställda med hjälp av den nya mätmetoden WLTP. Dessa värden är inte jämförbara med de värden som erhålls med den tidigare NEDC-mätmetoden.

# Klassiker

## 18. Mittmotormustangen

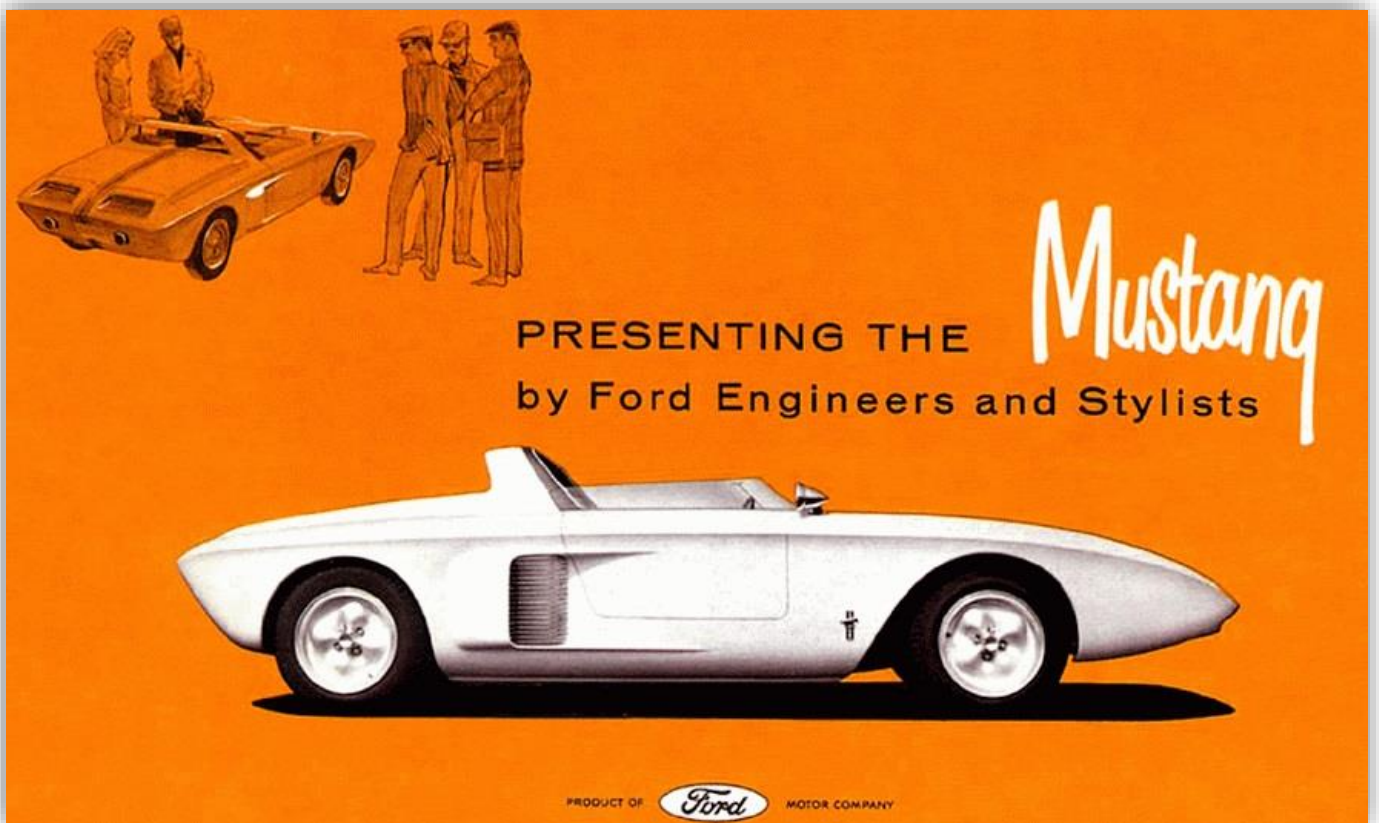
Publicerad 2021-01-14 kl 7:20, text **Mårten Carlsson**.

**Ford hade sopat banorna med GT40, skulle en mittmotorbil för massorna vara nästa logiska steg?**



Ford GT40 hade skapats av i princip en enda anledning - visa att vi kan bryta Ferraris dominans på racerbanorna.

Det gjorde man, men skulle man kunna göra en en exotisk sportbil för vanligt folk också? Idén med en mittmotorbil var inte ny hos Ford, redan 1962 hade man byggt en rätt extrem roadster som man kallade Mustang



## MOTORNYTT

Den Mustangen var bara en dream car , en bil mest för show.

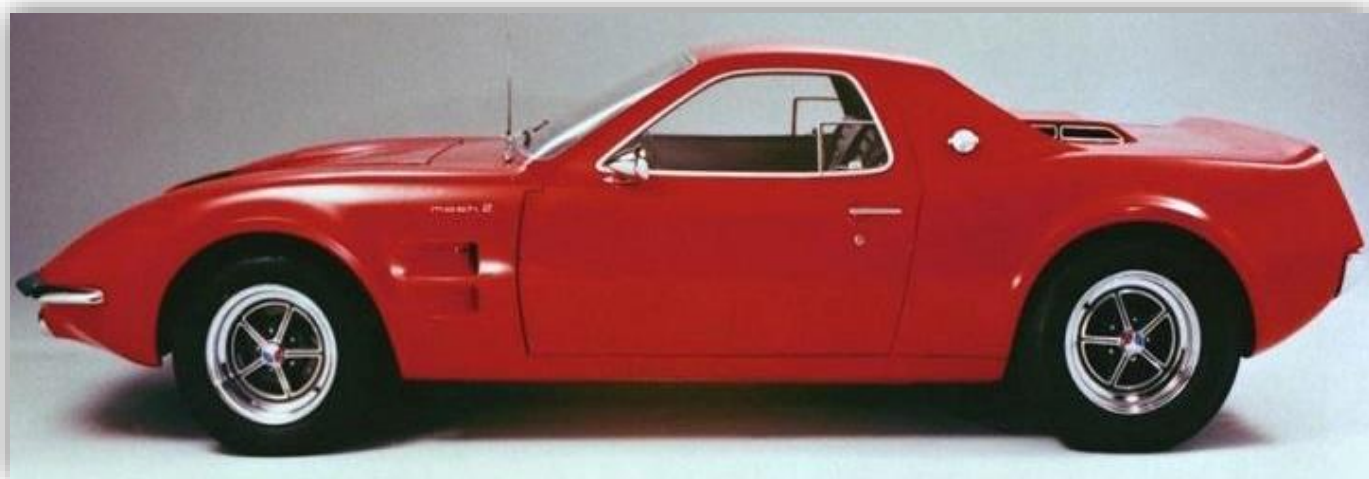
Nu skulle man bygga en riktigt bil för verkligheten med allt vad det innebar.

Man började med att ta en helt ny Ford Mustang cabriolet av 1967 års modell rakt av bandet och skicka den till Kar-Kraft.

Det var dom som brukade lösa de mer komplicerade tankenötterna åt Ford vid den här tiden.

Karossen ritades av ett team som leddes av Gene Bordinat, karossen kom göras i glasfiberplast.

När man var klar var det inte mycket kvar av Mustangen - bromsar, styrning och bakre kofångaren var väl det som lämnades kvar.



Tittar man på de tidiga skisserna för Mach 2 som den döptes till, ser man att det var egentligen en Lamborghini Miura man ville ha!

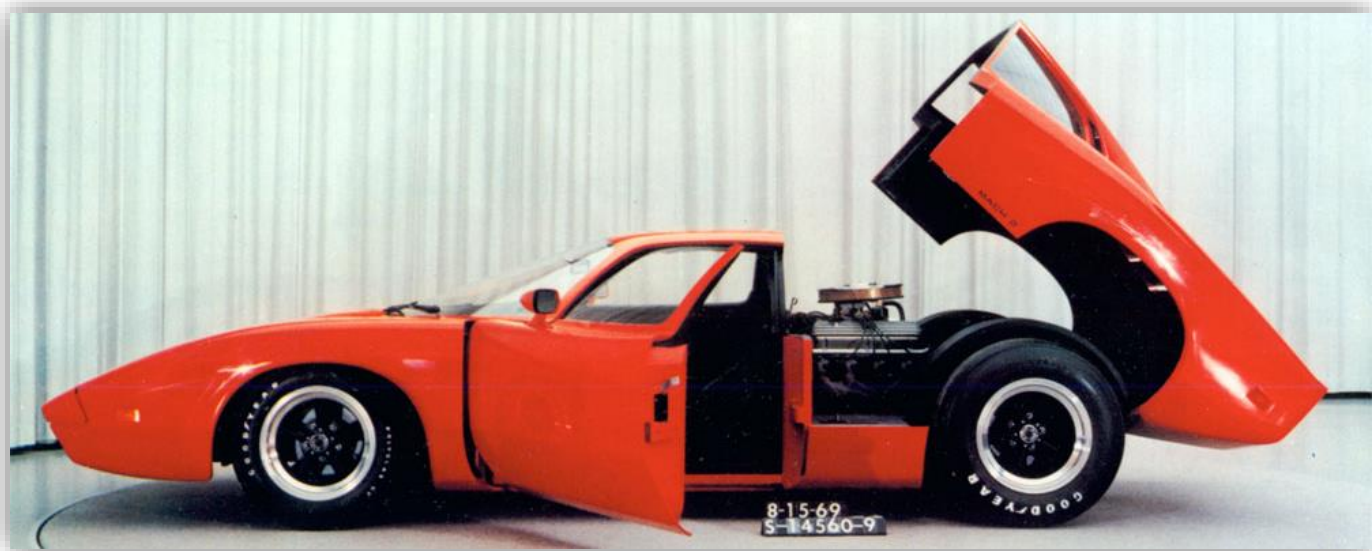
Man byggde inte bara en utan två. En vit bil som dock aldrig fick visa sig ute. Det var en slags testmula för prova ut olika lösningar. Den röda kom däremot både köras och visas upp ganska flitigt.

Motor? Ja det kom att variera lite grann. Olika maskiner provades ut och växellådor med både fyra och fem växlar från ZX. Kraften gick via transaxel och man hade gett Mach 2 individuell upphängning bak. Med en vikt på drygt 1200 kilo hade man fått den spänstiga exotiska sportbilen man strävat efter.

Visst hade det varit kul om Ford utmanat Corvette som GM ansåg ha ensamrätt på epitet The only american sportscar.

Men dessvärre för teamet bakom Mach 2 fick man tummen ned från ledningen och båda bilarna lär gått till skroten...

Men det gjordes ändå en efterföljare.



1968 stövlade Bunkie Knudsen in som president hos Ford. Han kom direkt från ärkerivalen General Motors och därifrån tog han med sig sin favoritdesigner Larry Shinoda.

Under hans ledning ruskade man liv i mittmotorprojektet igen

Nu med en ny modernare design, som gjordes stor nog för att rymma en 429" Bigblock bakom stolarna.



Den kallades Mach 2C och kom aldrig utanför studion. Projektet lades ner innan man hann längre än den här fullskalemodellen.

Skälet till det hette De Tomaso Pantera. Ford skulle leverera motorn till den, samt stå för service och försäljning i Nordamerika.

Så då fick man till slut den där exotiska sportbilen man hade varit ute efter.



## Klassiker

### 19. Saabs stinkande idé: Sovjetisk fotogen i tanken.

Publicerad 2021-01-14 kl 14:58.

Text Erik Söderholm.

**Drastiska tider kräver drastiska lösningar. För att komma undan oljekrisen lanserades en finsk specialversion av Saab 99 – som kunde tankas med bränslen från öst.**



*Saabfabriken i Finland tog fram en udda lösning för att komma undan oljekrisen under 1970-talet. Bilarna fick ett extra tanklock för att fylla på terpentin eller motorfotogen.*

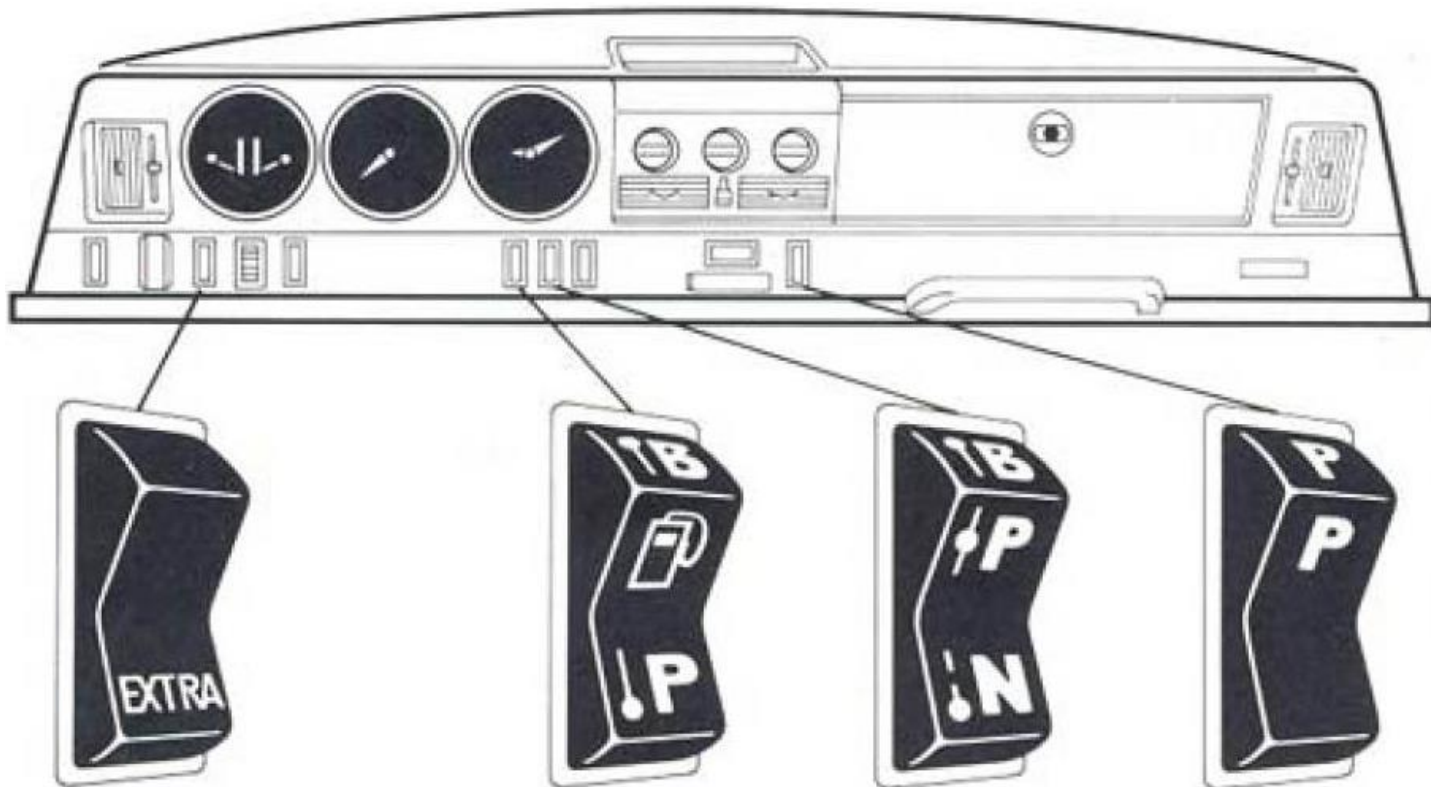
**Biltillverkarna har i alla tider försökt hitta kluriga lösningar för att öka försäljningen.** Saab var inget undantag – under 2000-talet tog till exempel etanolsatsningen ordentlig fart och fick bilägarna att börja tanka E85.

Men många år tidigare fanns än minst lika kreativ lösning hos Saab i Finland: att köra på sovjetisk motorfotogen (kerosin).

**I den finska bilfabriken** i Nystad byggdes från 1977 en specialversion av Saab 99 GL som kallades Petro. Den hade lägre kompression för att kunna köras på andra bränslen än bensin, däribland fotogen. Projektet i Valmetfabriken gick under namnet Lapponia.

Många motorkomponenter hämtades från Saab 99 Turbo men någon turbo fanns inte i 99 Petro. Bränsletanken delades upp i två delar: en mindre del för bensin som främst användes vid kallstarter och accelerationer samt en större del för fotogen som användes i jämn fart. Tanklocket för fotogen monterades bredvid registreringskylten.

***”En oriktigt inställd motor eller ett oskickligt körsätt gav upphov till en veritabel stank”***



Med hjälp av "Extra"-knappen kunde föraren aktivera bensindrift för kallstarter. Bilsens bränslesystem var automatiskt men föraren kunde åsidosätta systemet med andra knappen från vänster. Den tredje P/N-knappen visade bränslemängd i bensin- respektive fotogentanken. Sista knappen var en så kallad ekonomilampa.

### Billigt alternativ till diesel

**Så varför tanka fotogen** – var det för att ge Saab de rätta flygvibbarna? Nja, det berodde helt enkelt på att Finland under 1970-talet hade god tillgång på lågoktanigt fotogenbränsle som importerades från Sovjet tack vare ett bilateralt handelsavtal.

"Behovet av tunga och lätta bränsleoljor har uppfyllts nästan uteslutande av import från Sovjetunionen. Under de senaste åren har drygt tio miljoner ton av olika oljetyper importerats från Sovjet varje år. Dessutom har vissa relaterade produkter som toluen, propan, butan och fotogen importerats", står det till exempel i boken *Finnish-Soviet Economic Relations* från 1983.

**Det blev ingen långvarig** satsning, men den gjordes på grund av 1970-talets oljekriser som ledde till skakig ekonomi och osäkerhet i hela Västvärlden kring vad bilägarna egentligen ska tanka i framtiden.

Men på 1970-talet var det inte tal om någon elektrifiering eller biogas för att sänka utsläppen och minska beroendet av oljan. Istället ledde Saabprojektet alltså till att ägarna kunde tanka fotogen, men även terpentin som kunde framställas som biprodukt vid cellulosakokning.

**Fotogen-Saabarna** beskrevs av en motortidning som relativt snåla (7 l/100 km) och billiga (halva bränslekostnaden mot bensin). En bilist som körde långa sträckor kunde välja fotogen istället för diesel vilket skulle ge varvgladare motor, snabbare acceleration, bättre kallstartsegenskaper på vintern och lägre ljudnivå.



*Fotogen används ofta som flygbränsle. Men den finska Saabfabriken utvecklade en särskild motor som kunde tankas med motorfotogen.*

## Illaluktande specialmodell

**Saab 99 Petro byggdes** bara mellan 1980 och 1984 för den finska marknaden, och tekniken erbjöds även i Talbot Horizon. Det kunde vara ganska ekonomiskt att köra på motorfotogen eftersom den var befriad från annat än moms, men när fotogenpriserna höjdes och antalet fotogenmackar blev färre försvann marknaden helt.

Det fanns heller inget som helst intresse i övriga Europa att köra igång en liknande satsning.

**Att köra på den här** typen av kerosin innebar att Saaben luktade ”som en gammal snipa”, skrev Petri Tyrkö vid finska Saabklubben i en artikel som publicerades i medlemstidningen Saabisti och som även publicerades i Svenska Saabklubbens skrift ”40 år tillsammans” från 2016.

”En oriktigt inställd motor eller ett oskickligt körsätt gav faktiskt upphov till en veritabel stank, inte helt olik den man i dag kan inandas på internationella flygfält.”

**Totalt byggdes 3 756** exemplar av Saab 99 Petro och 2 385 exemplar av Talbot Horizon med fotogendrift.

---

*Saab Cars Magazine 2.2020 är slut i vår webbshop. Den finns i väl sorterade tidningsbutiker fram till den 9 februari. [Här hittar du din butik](#)*

## 20. Klassikern: Jensen Interceptor

Publicerad 3 april 2016, text Calle Carlquist.

**Engelsk, italiensk och amerikansk. Jensen Interceptor är en riktig blandras med full hand.**



*Interiören är tilltalande med fina material, lagom mycket läder och ädelträ. Stora, sköna stolar för långa resor, vippströmbrytare som kräver gott minne och rejäla, snygga mätare framför föraren.*

**För den som växte upp** på 1960-talet hörde Jensen Interceptor och dess fyrhjulsdrivna syskon FF till drömbilarna. Det räckte med att titta på dem för att förstå varför.

**Karosslinjerna var speciella**, med klassiskt engelska drag i främre delen av bilen. I interiören förekom läder, träpaneler och vippströmbrytare i massor, som sig bör. Bakpartiet med sin guldfiskskål till bakruta var mer egenartad. Det fanns drag av Studebakers radikala Avanti över Interceptor, men också av den nästan okända brasilianska sportvagnen Uirapuru Brasinca. Det talades om att Interceptor bitvis var ett plagiat av den brasilianska bilen som hade presenterats först.först.

**Så var det nu inte**, men receptet med blandning av engelskt, amerikanskt och italienskt var typiskt för många sport- och GT-vagnar på den här tiden. Karossen formgavs hos italienska Touring, okänt av exakt vem, men tillverkningen av de 25 första bilarna skedde hos Vignale. Sedan flyttades produktionen till Jensenfabriken i West Bromwich. Motorn, en V8 på 6,3 liter och 300 hk, köpte Jensen från Chrysler, precis som konkurrentmärket Bristol gjorde.

Interceptor var snabb, bekväm, elegant och dyr men hade trots allt inte riktigt samma **superexklusiva** framtoning som exempelvis Aston Martin. Den fyrhjulsdrivna FF var däremot unik och brukar räknas som den första fyrhjulsdrivna personbilen.

**Med hjälp av** traktortillverkaren Ferguson hade Jensen utvecklat fyrhjulsdraft och även visat en prototyp i Interceptors föregångare C-V8. I FF, som bara byggdes i 320 exemplar, fanns även låsningsfria bromsar, utvecklade av Dunlop under varumärket Maxaret. Bilen var en teknisk bedrift av samma dignitet som 1980-talets Audi Quattro eller Porsche 959. Det sägs att GM och Porsche köpte var sitt exemplar för att syna hur engelsmännen gått till väga. Tyvärr såldes FF aldrig i USA, då kanske framgången infunnit sig.





### Jensen Interceptor 1966

**Nypris:** 3 743 pund.

**Värde i dag:** 300 000–350 000 kr.

**Motor:** V8 i 90 graders vinkel. Stötstänger. Carter fyrportsförgasare. Volym 6 276 cm<sup>3</sup>. Max effekt 335 hk vid 4 600 v/min. Max vridmoment 576 Nm vid 2 800 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Trestegs Torque Flite Hi Performance automat. Golvspak.

**Mått:** L 477,5/B 175/H 135 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Fram skruvfjädring och dubbla triangellänkar. Bak stel axel och halv-elliptiska bladfjädrar. Fram kolvstötdämpare, bak ställbara teleskopstötdämpare. Fram krängningshämmare.

**Styrning:** Kuggstång, servo.

**Bromsar:** Skivor, servo.

**Fartresurser:** Toppfart 225 km/tim. Acc. 0–96 km/tim cirka 7,3 s.

**Förbrukning:** 1,6–2 l/mil.

### Livscykeln

**1966** Interceptor och den 127 mm längre, fyrhjulsdrivna FF presenteras. Motor på 6,3 l/300 hk. Automatlåda enda valet på FF, Interceptor erbjuds även fyrväxlad manuell.

**1969** Mk II. Förbättrad ventilation och AC som tillval. Ny instrumentpanel. Ny framvagn med teleskopstötdämpare, reviderad bakvagn.

**1971** FF läggs ned. Interceptor Mk III med nya, bredare fälgar och ventilerade skivbromsar runt om. SP med 7,2-litersmotor och tre Holley dubbelförgasare "sixpack" som ger cirka 334 hk blir toppmodellen.

**1973** Alla Interceptor har nu 7,2-litersmotorn. Dock försedd med avgasrening. SP-modellen utgår.

**1974** En convertible. 267 exemplar skulle komma att byggas.

**1975** Interceptor Coupe. 60 exemplar tillverkades.

**1976** Jensenfabriken stänger pga ekonomiska problem. En del av företaget lever vidare på reservdelar och service. Verktygen behålls och på 1980-talet tillverkas Interceptor igen men i mycket liten skala.

**2016** Än i dag går det att beställa en "ny" Interceptor med V8 från Corvette. Det handlar om en renoverad och kraftigt uppdaterad bil byggd av Jensen International Automotive. Pris från 180 000 pund, cirka 2 miljoner kronor.

**21. Legendariskt GT40-race får uppföljare.**

Publicerad: 2021-01-12 kl 08:00, text Johan Ringshagen.



**FILMER:** [https://youtu.be/1jF\\_B1xpJY](https://youtu.be/1jF_B1xpJY)  
<https://youtu.be/3zMGR9gjj4I>

2013 blev Whitsun Trophy ett av de mest minnesvärda race som körts i modern tid. Det tack vare en spektakulär in-car-video med Kenny Bräck, som delade F1-konstruktören Adrian Neweys Ford GT40, körande overallen av inte färre än 26 ytterligare GT40 på ett regnblött Goodwood Revival. I år får det historiska loppet inte färre än två uppföljare när Amon Cup kör två entypsrace för GT40 upp till 1965 års specifikation. Loppen är 80-minuter långa och arrangeras 1-2 maj på Donington samt 30-31 oktober på Silverstone. Bilen Kenny Bräck körde – och vann Witsun Trophy med – var GT40 P/1010 som tävlade första gången på Mid Ohio 1965, kraschades svårt redan 1967, men renoverades och slutade på en åttonde plats i Le Mans 1969. Precis som i Whitsun Trophy kommer Amon Cup att köras med en mix av originalbilar och exakta kopior med FIA-godkännande som historiska racerbilar, vilket borgar för stora startfält. Sugent? Ett rullande chassi till en FIA-godkänd GT40 går att beställa från Superformance för knappt 1,4 miljoner kronor – plus moms. Har du bråttom att komma till start bygger de helt nyckelklara bilar också.

**Johan Ringshagen**



## 22. Fredagsfilm: Fiat 500 med "Hayabusa-V8".

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2021-01-15, 17:13, uppdaterad 2021-01-15, 19:46.

Som traditionen bjuder är det dags för fredagsfilm. Veckans favorit på redaktionen har en Fiat 500, det gamla originalet alltså, i huvudrollen. Men bilen är inte original.



**FILM:** <https://youtu.be/C94VlwLbfKk>

Det är nästan svårt att se att detta är Fiat 500. Och egentligen är det väl bara några karosspaneler i plast, som ska likna en Fiat 500, om vi ska vara ärliga.

Detta är ett rörramsbygge med en mycket speciell motor. Man har tagit topparna från två Suzuki Hayabusa-motorer, och sedan byggt en egen V8 under detta!

**300 hästkrafter vid 11.000 r/min** ger en skönsång på baktävlingarna där ekipaget deltar. Tryck på Play nu och känn hur fredgasfeelingen infinner sig. Trevlig Fälg!



Joakim Dyredand

**SLUT**