



*Citroën DS 21 Henri Chapron 1966.*

**FILM:** <https://youtu.be/M6FqPNKPqil>.

1. Chipbristen fortsätter även i vår.
2. 100 exemplar av Sion ska ge solel och lagra ström i Utrecht.
3. Lucid Air har längre räckvidd än Tesla.
4. Tesla Model S nya ratt övertygar inte.
5. Bara "bra" förare får tillgång till mjukvara.
6. Tesla Model Y i älgtestet.
7. Ford uppdaterar Fiesta.
8. Volkswagen Taigo blir din för 259 900 kronor.
9. Fiat 500X DolceVita är en ny "suv-cabriolet".
10. Provkörning av Hyundai Ioniq 5.
11. Danska Zenvo utvecklar superhybrid.
12. Trimfirma tvingas betala skadestånd för dieselfusk.
13. Ford F-150 Lighting redan i förserieproduktion.
14. Volta Trucks får in 37 miljoner euro till.
15. CTEK lanserar idiotsäker batteriladdare.
16. Quiz: Lagens långa arm.
17. Jaguar E-Type kom från en annan värld.
18. Mercedes-Benz SL Pagoda.
19. Hudson Super Six.
20. Volvo-rod med V8.

## 1. Volkswagen: Chipbristen fortsätter även i vår.

Av Daniel Jacobs 16 September, 2021.

Bilproduktionen kommer inte att kunna återgå till normala nivåer förrän tidigast det andra halvåret 2022 på grund av chipbristen som fortsätter även i vår, enligt Volkswagens Nordamerika-chef Scott Keogh.



*Volkswagen tror inte på en återgång till normaläge från chipbristen förrän andra halvåret 2022.*

[Bloomberg skriver](#) att nya covid-utbrott i Malaysia kommer att ge tillgångskedjorna nya problem. Fordonsindustrin ser inte ut att kunna återgå till läget före pandemin förrän om tidigast ett år.

”Normalt – när vi kan göra varenda bil vi vill exakt när vi vill göra det – tror jag inte att det kommer att bli förrän andra halvan av nästa år”, säger **Scott Keogh**, vd för Volkswagens Nordamerikadivision i en intervju vid företagets anläggning i Chattanooga, Tennessee.

Läs även: [Halvledarkrisen – extrempriiser 300 gånger det normala \[Dagens PS\]](#)



Daniel Jacobs

## 2. 100 exemplar av Sion ska ge solel och lagra ström i Utrecht.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-09-17.

De nederländska städerna Utrecht och Groningen används ibland som testballonger för nya trafiklösningar i landet.



I just Utrecht finns sedan en tid 500 laddstolpar som är förberedda för tvåvägsladdning och alltså både kan ge och ta emot ström från en elbil.

De ska nu användas för ett pilotprojekt där hundratals elbilar ur en carsharingtjänst ska ingå i ett system för att lagra grön el från sol- och vindkraft.

– Inom detta ekosystem används batterierna i delade elbilar för att lagra hållbar energi i stor skala, skrev initiativet We Drive Solar när projektet drogs igång.

Ännu är det långt ifrån alla elbilar som erbjuder tvåvägsladdning. Ioniq 5 gör det och Hyundai är med i projektet, men det satsas även på en mindre uppstickare.

Nämligen det tyska start up företaget Sono Motors som har fått en beställning på 100 exemplar av sin modell Sion som är utrustad med solceller i karossen som kan ladda batteriet.

Sion kan även dela med sig av ström från sitt batteri på 54 kWh med en effekt på 11 kW och alltså delvis direkt ge tillbaka solel till stadens elnät.

Enligt företaget ska de 100 exemplaren av Sion kunna producera lika mycket ström som en solcellspark stor som två fotbollsplaner.

– Detta är ett idealt projekt för Sono Motors för att främja vår vision om fossilfri mobilitet genom att visa hur elfordon kan stödja omvandlingen av hela energisektorn, säger Jona Christians som är en av medgrundarna av Sono Motors.

I ett samarbete med NEVS ska Sion tillverkas i Saabs gamla bilfabrik i Trollhättan. Projektet har försenats flera gånger, men produktionen av förserieexemplar är tänkt att börja nästa år. NEVS ägare, den kinesiska fastighetsjätten Evergrande, är mitt uppe i stora ekonomiska bekymmer och det ryktas att de kommer sälja NEVS.

Enligt Sono Motors är det däremot inget som påverkar planerna kring tillverkning i Trollhättan.



### 3. Klart: Lucid Air har längre räckvidd än Tesla.

Anders Nilsson.

2021-09-21.

Uppmätte rekord.



**Nu har Lucid Airs räckvidd testats av amerikanska myndigheter, och det står klart att elbilen kan köra betydligt längre än Tesla Model S.**

Förra året visades för första gången [Tesladödaren Lucid Air upp](#), där värstingversionen Dream Edition Performance har 1 080 hästkrafter, gör 0-60 mph på 2,5 sekunder och har en toppfart på 270 km/h sekunder. Senare i år lanseras elbilen på den amerikanska marknaden, men vi [européer får vänta tills nästa år innan vi kan lägga vantarna på ett exemplar](#).

Nu har Lucid Air testats av den amerikanska myndigheten EPA, och Lucid Air Dream Edition med 933 hästar och 19 tumshjul lyckas nå en räckvidd på 83,7 mil. Det kan jämföras med [Tesla Model S](#) Long Range som klarar av 65,1 mil i samma cykel. Det är 28 procent längre. Det är till och med den längsta räckvidden som någonsin har uppmätts av EPA.

Motsvarande bil som är utrustad med 21-tumshjul eller andra versioner får en något kortare räckvidd. Lucid Air Dream Edition Performance med 1 080 hästar klarar i stället av 75,8 mil. Lägst räckvidd har samma version, men med 21-tumshjul, 72,5 mil. Trots detta har bilen längre räckvidd än [Teslan](#).

## Räckvidd Lucid Air

Lucid Air Dream Edition Range, 19 tum	83,6 mil
Lucid Air Dream Edition Range, 21 tum	77,4 mil
Lucid Air Grand Touring, 19 tum	83 mil
Lucid Air Grand Touring, 21 tum	75,4 mil
Lucid Air Dream Edition Performance, 19 tum	75,8 mil
Lucid Air Dream Edition Performance, 21 tum	72,5

## Relaterade artiklar:



## Tesladödaren Lucid Air:s unika användarupplevelse.



## Lucid Air äntligen officiell - här är alla detaljer.



## Då kommer Lucid Air till Europa.



## Lucid Air är en elbil med 1.000 hästkrafter.

#### 4. Tesla Model S nya ratt övertygar inte.

AV MATTIAS RABE. PUBLICERAD: 17 SEP 2021, KL 18:13.

Tesla Model S och Model X har uppdaterats och största snackisen är förstås nya ratten som inte är rund. Men är den bra? Nja... är väl svaret på frågan.



**FILM:** <https://youtu.be/YWtJu0q3sBQ>.

Det var i början av året som många läste om [uppdaterade Tesla Model S och Model X](#) och satte morgonkaffet i vrångstrupen när de fick se interiörbilderna. Borta var den traditionella, runda ratten och i stället satt en ratt som hämtad ur [1980-talsfilmbilen KITT i Knight Rider](#). Ett Elon Musk-skämt trodde en del, men icke. Ratten, som ofta kallas för "yoke" vilket är namnet på platsbesparande rattar i racerbilar, är fullt verklig och finns nu ute på marknaden.

Amerikanska konsumentorganisationen Consumer Reports har nyligen köpt in en nya Tesla Model S för att testa den under en längre tid, men har redan nu valt att berätta lite om hur nya ratten upplevs.

De menar att ratten är bra för instrumenteringen framför föraren, ingen rattkrans täcker vyn, varken där eller upp mot vindrutan (då måste man vara väldigt kort förare för att störas av rattkrans som stör sikten genom vindrutan). Dessa båda punkter är i princip det enda som lyfts fram på plussidan.

På minussidan tar de upp att rattens utformning gör det jobbigt att svänga skarpt, att manövrera på tajta ytor och att parkera bilen.

Vidare är de inte helt förtjusta i knapparna som finns på de båda rattekrarna. Blinkersspaken är ersatt med två touch-knappar som är svåra att ha koll på utan att behöva lyfta blicken från vägen till ratten. Det är lätt att blinka åt fel håll. En annan grej som har blivit knapp och som inte är så omtyckt är tutan, i stället för att trycka på rattnavet är det ännu en touch-knapp.

Consumer Reports menar också att knapparna för att blinka och tuta blir ännu svårare att använda när man väl svänger och ratten inte är i rak position. Helt plötsligt kan knapparna ha bytt sida eftersom de hänger med ratten...

## 5. Elon Musk: Bara ”bra” förare får tillgång till mjukvara.

Publicerad 2021-09-21 kl 7:59. Text Erik Söderholm.

**Tesla ska avgöra hur säkert föraren kör innan hen får tillgång till betaversionen av systemet Total självkörningsförmåga.**



Tesla är på väg att rulla ut en [särskild mjukvara](#) som gör bilarna mer självkörande. Än så länge har en tidig betaversion bara skickats ut till ett fåtal Teslaägare.

Snart ska Teslas system som kallas Total självkörningsförmåga, som bland annat kan identifiera trafikljus och stoppskyltar och köra själv även på stadsgator, rullas ut på bredare front.

**Nu avslöjar Elon Musk** att Tesla ska använda bilens sensorer för att avgöra hur ”bra” föraren kör, och på så sätt bestämma vilka förare som ska få tillgång till betaversionen av mjukvaran.

En förare som inte bedöms ha kört på ett bra och säkert sätt av Tesla får alltså inte tillgång till betamjukvaran trots att bilägaren betalat för tillvalet. I dagsläget kostar det 77 700 kr.

**”Om körbeteendet** har varit bra under de senaste sju dagarna får föraren tillgång till betamjukvaran”, uppger han.



Erik Söderholm

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Tesla i blåsväder igen: Autopilot inte självkörande.**



**Nu blir Tesla mer självkörande – med skarp varning.**



**Tesla tog bort Autopilot på distans: "Du har inte betalat".**



## 6. Tesla Model Y i älgtestet.

AV BOBBY GREEN | GÅR KL 09:30.

Gick galant.

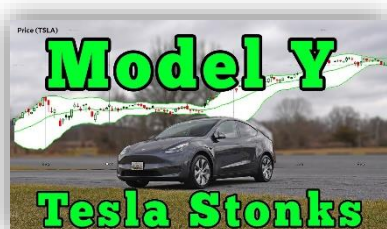


**FILM:** <https://youtu.be/gczso5OoM88>.

Tesla Model Y i Performance-utförande har nu varit hos km77 där den har fått genomgå deras älgtest. Första vändan körde man 73 km/h vilket inte var några problem. Man ökade sedan farten successivt och den snabbaste rundan gick i 83 km/h vilket måste anses som riktigt bra. Model 3 Performance har också klarat testet i 83 km/h.



Vi har klämt på Tesla Model Y.



Regular Car Reviews kör Tesla Model Y.

## 7. Ford uppdaterar Fiesta.

PUBLICERAD: 16 SEP 2021, KL 15:02

Lilla Fiesta uppdaterades i fjol, då handlade det mest om tekniska nyheter. I år är det dags för en uppfräschning av utseendet samt några smärre nyheter inom teknik och mekanik.



*Ford Fiesta, Fiesta Active och Fiesta ST facelift.*

När du i höst ser reklam för "nya Ford Fiesta", låt dig då inte luras. Det är ingen ny Fiesta som ska rulla ut på vägarna framöver, däremot en uppdaterad version av den generation (åttonde sedan modellen introducerades 1976) som presenterades 2016 och marknads-lanserades sommaren 2017.

Faktum är att [Ford redan förra året presenterade en uppdaterad Fiesta](#), då klämde man ned två mildhybrid-drivlinor kallade EcoBoost Hybrid i modellen, och man försåg den med nya finesser som exempelvis vägskyllsavläsning, adaptiv farthållare med kökörningsassistent, autobroms vid backning och parkeringsassistent.

Uppdateringarna från i fjol finns kvar, nu får de sällskap av fler förändringar, inte minst utseendemässigt.

[Ford Fiesta](#) av årsmodell 2022 har fått ny, större grill och ett mer iögonfallande stöt-fångar- och spoilerparti som, till skillnad från tidigare årsmodeller, saknar dimljus.

Strålkastarna är uppdaterade och oavsett utrustningsnivå är de av LED-typ. Som tillval finns LED matrix-strålkastare (dock standard på Fiesta ST) som sköter helljusautomatiken och undviker att blända andra trafikanter genom att anpassa sig till omgivningen.

Ford har lagt allt krut på modellens framsida, för baksidan ser ut som tidigare. Varken bak-ljus, baklucka eller stötfångare har modifierats.

Interiört ser det ut som tidigare, men med en stor skillnad – mätarhuset. I stället för ana-loga mätare och lampor är det nu en stor skärm på 12,3 tum som presenterar viktiga bud-skap till föraren. Skärmen är anpassningsbar gällande färg, form och vad som ska present-eras.



*Ford Fiesta ST-Line.*



*Ford Fiesta ST-Line.*



*Ford Fiesta Active.*



*Ford Fiesta ST.*



*Ford Fiesta ST.*



## MOTORNYTT

Motorerna med 48-volts mildhybridteknik från i fjol har hittills endast kunnat kombineras med sexväxlad manuell växellåda. Från och med kommande årsmodell kan 125-hästarsvarianten sammanlänkas med en Powershift-dubbelkopplingslåda. 155-hästarsvarianten är fortsatt endast kompatibel med manuell låda. Förbrukningen hos mildhybriderna ligger enligt WLTP-körcykeln på mellan 0,49 och 0,61 liter per mil samt mellan 111 och 138 gram koldioxid per kilometer.



1,0-litersmotorn finns även utan mildhybridteknik och drar då från 0,52 till 0,64 liter per mil och släpper ut 118-144 gram koldioxid. Nytt är att detta motoralternativ är på 100 hästkrafter och ersätter de båda på 95 respektive 125 hästkrafter som har funnits fram till nu.

Kvar finns förstås också 1,5-litersmotorn med 200 hästkrafter eftersom Ford fortsätter att erbjuda busbilen Fiesta ST. Maxvridet har ökat från 290 till 320 newtonmeter.

Denna prestandaversion gör 0-100 km/h på 6,5 sekunder, precis som tidigare, men har tappat en aning i toppfart, från 232 till 230 km/h.

Fiesta ST har inte det Eco-körläge som övriga Fiesta-modeller har, i stället har den ett Track-körläge för bankörning. Förbrukningen ligger på mellan 0,61 och 0,68 liter per mil och CO<sub>2</sub>-utsläppen på mellan 139 och 153 gram per kilometer.



*Skulle föraren av en Ford Fiesta årsmodell 2022 få för sig att köra mot trafiken säger bilen ifrån med ljud och ljus.*

Fiesta har fått ännu lite fler tekniska finesser i år, bland annat "Wrong Way Alert" som med ljud- och ljussignaler varnar föraren om denna är på väg att köra mot färdriktningen, exempelvis vid påfart till motorväg.

En annan teknisk nyhet är att Sync 3-systemet har fått "Rear Occupant Alert" som meddelar föraren om att undvika att lämna barn eller husdjur i bilen.

Ford nämner inga priser för uppdaterade Fiesta. I dag kostar modellen från strax under 200 000 kronor, om man bortser från kampanjpriser.

Denna uppdaterade version sägs börja rulla ut till kunderna i början av nästa år.



## **Ford Fiesta facelift 2022** **GALLERIER 20 BILDER**



**Mattias Rabe**

**Feber****8. Volkswagen Taigo blir din för 259 900 kronor.**

AV BOBBY GREEN 2021-09-21 KL 18:00.

**Tillverkarens första SUV-coupé.**

I somras presenterade Volkswagen den nya modellen Taigo som är deras första SUV-coupé. Nu går kärran att beställa och den blir din för 259 900 kronor. För den slanten får du 1,0 TSI 110 hk DSG R-Line. För 277 900 får du istället 1,5 TSI 150 hk DSG R-Line. Oavsett vilken du väljer så är det sjustegrad dubbelkopplingslåda och framhjulsdraft som gäller. Bilen bygger på MQB-plattformen och den mäter 4,26 meter på längden, 1,75 på bredden och 1,51 på höjden. Hjulbasen är 2,55 meter.

Lansering sker nästa år.

**Volkswagen börjar sälja Taigo i Europa.****Volkswagen visar skisser på ytterligare en crossover.**

## 9. Fiat 500X Dolcevida är en ny "suv-cabriolet".

Publicerad 2021-09-21 kl 10:29 (uppdaterad 2021-09-21 kl 15:44). Text Erik Söderholm.

Fiat visar upp en öppen version av suv-modellen 500X med tilläggsnamnet Dolcevida.



**Marknaden för vanliga cabrioletbilar krymper för varje år. Men en ny trend skulle kunna rädda de öppna bilarna. Det handlar om cabrioletsuvar.**

För några år sedan lanserade Nissan den amerikanska modellen Murano som cabriolet, och även [Range Rover Evoque](#) fanns med öppet tak. På senare tid har Volkswagen lanserat [T-Roc Cabriolet](#).





**Nu kommer ytterligare** ett alternativ i form av Fiat 500X DolceVita.

**Någon riktig cabriolet** i konventionell mening är inte den nya modellen – istället handlar det om ett stort tygtak som kan öppnas på 15 sekunder i upp till 100 km/tim. Det är samma princip som i den mindre 500C.

Fiat 500X DolceVita finns i tio olika färger och med tygtaket i antingen svart, rött eller grått. Köparna kan välja mellan en 1,0-litersmotor på 120 hk med manuell låda eller en 1,3-litersmotor på 150 hk och dubbelkopplingslåda.



**Erik Söderholm**

## 10. Provkörning: Hyundai Ioniq 5 – ”Passar Nintendo-generationen”.

Av Felix Björklund. 2021-09-18 kl 07:00.

**Luftig, tekniskt fullproppad och komfortabel.**



Med Ioniq 5 får man snudd på allt du som elbilsägare kan önska dig och modellen visar att den elektrifierade ribban ligger högt i Sydkorea. Ny Tekniks Felix Björklund har provkört.

När koreanska Hyundai kom till Sverige i början av 90-talet var det i form av budgetalternativ som Sonata med teknik hämtad från Mitsubishi. Och så var det ett tag. Elantra, Atos, Getz och Trajet var valet för dem med trångt plånboksutrymme, inga krav på körglädje eller ambitioner att visa upp sig i sin bil.

Men från att vara bakgrundsbrus på 90-talet så har den koreanska ligan kört fullt race och märket som en gång refererades till i nedsättande ordalag har fått en annan klang.

En nyhet som lär höja den positiva tonen rejält är Ioniq 5, elbilen är först ut i en ny generation modeller som ska axla framtidsmanteln för företaget.

### **Design**

När Hyundai för ett par år sedan visade upp sitt koncept 45 tyckte jag att det var lite häftigt. Man hade hämtat inspiration från 70-talsbilen Pony och sa att det skulle ge avtryck i framtidens produktionsmodeller. Och så kom Ioniq 5 – och påståendet om att man skulle behålla en del var ingen överdrift.

Designen känns som något som passar Nintendo-generationen. Vi pratar om det lite kantiga utseendet som i form av en grå låda tog sig in i var och vartannat svenskt hem på 80-talet. Den bil vi rattar har även en grå färg som passar liknelsen.

Utseendet, med korta överhäng, rejäl hjulbas och fastback-lucka bak gör även sitt för att bidra till att bilen känns mer som en 70/80-tals halvkombi än en modern crossover. Riktigt spännande om jag får säga det.



Fronten skvallrar om att det inte är en förbränningsmotor ombord för i stället för grill är det en svart limpa som innehåller sensorer samt den nya generationens "pixel-strålkastare". Även baktill har man hållit designen avskalad och precis som i fronten är det pixeltema på bakljusen.

När man tar sig in i bilen är det ljust och luftigt. Det är avskalat modernt, men ändå tryggt klassiskt. Bilen har en lång bräda där både förarinstrument samt infotainmentskärm sitter. Denna är förhållandevis nedtryckt vilket ger ett rent och snyggt intryck. Att interiören är vit och grå innebär även att det blir så där "Apple-clean" som så många tillverkare i olika branscher strävar efter.

Utrymmet fram delas av en mittkonsol som är skjutbar vilket innebär att man antingen kan välja att få mer plats fram genom att trycka den bakåt – eller skjuta fram den för att kunna lägga armen på.

I stället för växling i mitten – så har Hyundai valt att sätta en rattväxel. Varför inte – det är lättåtkomligt och lättförståeligt. Positionen är även så mycket mer lätthanterlig än vad VW har gjort med sin vrid-romb i ID-bilarna.

Bakom ratten sitter man gott. Det oavsett om man vill sitta tight och högt, eller mer avslappnat.

De dubbla skärmarna är även de ljusa och lätta att överskåda, dock kan det vara så att långa personer hamnar i problemet att ratten skymmer en del av skärmen.

Överlag har Hyundai har tänkt på kvalitet och satsat på att få till en premiumtouch i Ioniq 5. Ett exempel på det är armstöden i dörrarna – de är både breda och mjuka. Lägg till att man får furstlig plats för armbågen på mittkonsolen och det är få tillverkare som kan konkurrera med en liknande fåtölj-känsla.

I baksätet är det även här luxuöst med utrymme. Både när det kommer till knäutrymme och till bredden. Dessutom går sätet att skjuta i längsled och baksätet går att luta bakåt. Det man skulle kunna påtala är att takhöjden i baksätet blir något låg om man skjuter sätena så långt bak som möjligt.

Och när vi ändå pratar utrymme. I bagaget får det plats med 527 liter – väldigt bra jämfört med äldre modeller, dock något mindre än vad MEB-bilarna från VW och Skoda får plats med. Dock erbjuder Hyundai en frunk i sin bil. 57 liter får man plats med om man har, som här, en bakhjulsdriven bil. Med fyrhjulsdrift och dubbla motorer minskas utrymmet fram ner till 20 – vilket då innebär att man endast får plats med en laddsladd.



### Teknik

Redan när plattformen E-GMP presenterades stod de tekniska möjligheterna högt upp på dagordningen. Nej, det här var ingen nödlösning eller nischprodukt menade företagets teknikchef Albert Biermann – det här var framtiden. Och när vi nu får se det hela på hjul är det fortfarande väldigt imponerande när man får se vad Hyundai pusslat ihop.

Men vi börjar med det basala. Drivlinan i just den bil vi kör består av en motor 160 kW/217 hästkrafter som sitter på bakaxeln. Denna hämtar energin ur ett batteri på 72,6 kWh och enligt den officiella uppgiften ska det räcka till 481 kilometer. Är man mer intresserad av prestandasidan så ska 0-100 km/h avklaras på 7,4 sekunder. En annan siffra värd att nämna är att bilen får dra 1 600 kilo – vilket lär räcka gott för de allra flesta (och kräver utökad körkortsbehörighet om man lastar ekipaget fullt).

Den som köper en Ioniq 5 får även en bra grundnivå av teknik. Vi pratar om värmepump, V2L-funktionen, adaptiv farthållare med motorvägsassistent, elbaklucka, trådlös laddare till mobilen för att nämna några saker. Advance-paketet ger head up-display, Bose-stereo, värme i baksätet, ventilation i framsätet samt möjligheten att fjärrparkera bilen.

En sak som är värd att nämna, som jag sällan gör, är en sak om den trådlösa laddaren. Jag har ett sådant där plånboksslag på mobilen – och i de flesta bilar måste jag ta av det för att det ska gå att ladda. Men inte här, najs.

Och när vi ändå pratar laddning – bilen har ju imponerande teknik i det här avseendet. Med växelström går det att ladda på 10,5 kW, vilket är i paritet med andra. Men när Ioniq 5-föraren är ute på långtripp då går det undan. Snabbladdning ska tack vare 800-voltsteknik kunna ske i upp till 220 kW, något som innebär att du ska få in 10 mils räckvidd på en femminutersrast.

Finns det då inte något att slå ned på? Jovisst finns det saker som kanske inte känns superbt i all den koreanska tekniken. Till att börja med är infotainmetsystemet inte fantastiskt. Det är irriterande att sätesvärme/ventilation kräver att man går in i menyer. Samma sak för att ändra radiokanal – det saknas dedikerade knappar.



Förvisso kan man fritt ställa in en knapp på ratten samt på instrumentbrädan för att komma till valfri meny – men det är en halvdan lösning.

Bilen har USB-A i stället för USB-C (lite udda) och röstassistenten får jag inte alls att fungera, vilket känns sådär år 2021.

Under provkörningen pratar jag med en kollega som ställer motfrågan – men hur viktigt är det för bilägare? Personligen tycker jag att infotainment och användarvänlighet är enormt viktigt och hade exempelvis Tesla inte haft sitt system tror jag de inte skulle ha lika nöjda ägare.

En annan sak som kanske inte är lika bra som hos konkurrenterna är den så kallade förstärkta verklighet som finns i head up-displayen. I Mercedes/VW/Audi/Skoda är effekten mycket tydligare och bättre. Här är det ganska platt.

### **På vägen**

Men nog om teknik, hur känns den att köra? När jag rullar iväg är det med den smidiga, tysta lätthet som är så signifikant för elbilar. Och när man går på gasen i låga hastigheter levererar den piggt. Dock ska det sägas att rappheten i bilen försvinner när man ligger i högre hastigheter. De som vill ha mer tryck får kliva upp till den dyrare fyrhjuldrivna modellen.

Bilen är förhållandevis smidig att ratta runt, men i lite trängre garage gör sig den långa hjulbasen påmind. Det krävs lite mer knixande för att man ska navigera förbi stolpar, refuger och kanter.

När det kommer till chassisättning är det ingen lätt sak i en elbil i och med den extra tyngd som batteriet medför. I många fall är det styvt och ganska hårt som gäller. Här har Hyundai dock valt att inte vrida på allt för mycket – något som gör att bilen i låga hastigheter hanterar ojämnheter och håll bra.

Den långa hjulbasen i kombination med detta gör att bilen glider fram riktigt komfortabelt på landsväg. Något som även är bra när man kör är att ljudkomforten är hög. Där exempelvis motorerna i en Tesla Model Y ständigt hörs är det föredömligt tyst från drivlinan här.

När vi beger oss ut på lite kurviga vägar hamnar vi lite i problemet med att de ärtiga accelerationsegenskaperna inte lilar fullt ut med bilens i övrigt väldigt komfortinriktade chassi. Nej, när det svänger så lastar man snabbt ut på ytterhjulerna och bilen känns lite väl rullig. Snabba riktningsförändringar gör även att det blir en hel del svaj.

Dock verkar det som att de sydkoreanska ingenjörerna inte är lika nitiska som sina tyska motsvarigheter. För till skillnad från VW:s ID-bilar med bakhjulsdrift kan man faktiskt få lite sladd på ekipaget utan att elektroniken griper in och dödar det.

## Summerat

Inför att jag skulle testa Ioniq 5 var jag väldigt förväntansfull. Det här är tillsammans med Volkswagenkoncernens MEB-bilar en modell som verkligen är nästa generations bilar. Det här är eldrift och teknik som får mycket annat att framstå som gårdagens nyhet.

Så hur höll då Hyundai mot förväntningarna? På de flesta plan riktigt bra. Det är en rejält rymlig och komfortabel bil, full av teknik och funktioner man inte ens kan få hos konkurrenterna. Visst finns det några plumpar i protokollet, men på det stora hela är det verkligen en bil att rekommendera. Om man inte är i behov av extra-prestandan samt fyrhjulsdraft så är även denna bakhjulsdrivna Long Range-version ett gott alternativ. Du betalar mindre, utan några större nedsidor.

### Fakta Hyundai Ioniq 5 Long Range

**Pris:** från 499 000 kr

Pris testbilen

**Drivlina:** Elmotor, bakhjulsdriven

**Maxeffekt:** 160 kW/217 hästkrafter

**Max vridmoment:** 350 Nm

**Acceleration 0-100 km/h:** 7,4 sekunder

**Topphastighet:** 185 km/h

**Batterikapacitet:** 72,6 kWh

**Snabbladdningskapacitet:** 220 kW

**Ombordladdare:** 10,5 kW

**Räckvidd:** 481 km

**Officiell förbrukning:** 1,68 kWh/mil

**Förbrukning under test:** 1,55 kWh/mil

**Årsskatt:** 360 kr

**Bagageutrymme:** 527 liter / 1 587 liter med fällda säten

Frunk: 57 liter

Max släpvagnsvikt: 1600 kg



## 11. Danska Zenvo utvecklar superhybrid.

PUBLICERAD: 15 SEP 2021, KL 11:19.

**Zenvo Automotive fortsätter att utveckla supersportbilar. Nästa ska dyka upp inom två år och kommer på något vis att införliva elektrisk drift.**



*Uppdaterade versionen av Zenvo TSR-S som presenterades i fjol.  
Nya modellen ska utgå från samma tekniska plattform.*

Det var 2004 som tre danska entreprenörer bestämde sig för att skapa en unik supersportbil, så de grundade företaget Zenvo Automotive. Fyra år senare, i december 2008, visade den danska biltillverkaren upp första modellen – [Zenvo ST1](#).

Sedan dess har Zenvo dykt upp i både positiva och negativa sammanhang. Till de positiva hör presentationerna av nya modeller så som [Zenvo TS1](#), [Zenvo TS1 GT](#) och [Zenvo TSR-S](#) som baseras på banbilen TSR. Till de negativa hör förstås medverkandet i Top Gear som slutade med att bilen, en ST1, brann upp efter att kylningen slutat fungera. Men det är snart åtta år sedan och Zenvo har inte låtit några motgångar sätta stopp för företagets visioner.

Så sent som i fjol släppte de en uppdaterad version av TSR-S med en hybridmodul, som integrerats i den sjuväxlade sekventiella lådan, vars elmotor inte bara sörjer för lite extra knuff utan också för en åttonde växel framåt samt backväxeln.

1 193 hästkrafter starka TSR-S är kanske ändå inte känd för hybridmodulen, 0-100-tiden på 2,8 sekunder eller elektroniskt begränsade toppfarten på 325 km/h – [det är den speciella bakvingen "Centripedal" som är den stora snackisen.](#)



*Bakvingen som blev en snackis för några år sedan.  
Se hur den fungerar i filmen som finns länkad i stycket ovan.*

Nu siktar Zenvo Automotive på ännu en hybridlösning, dock okänt i vilken omfattning. För [Autocar](#) berättar de att de har inlett utvecklingen av nästa modell, baserad på samma tekniska arkitektur som ovan nämnda TSR-S.

Inte mycket avslöjas om modellen, men siktet är att den ska ge maximalt med "smil per mil". Det ska man åstadkomma med hybriddrift och fyrhjulsdraft. Zenvos tidigare modeller har varit bakhjulsdrivna.

Fyrhjulsdraften kan vara en fingervisning om att en kraftigare elmotor möjligtvis tar plats i nya modellen för att driva främre hjulparet, i så fall handlar det inte om en mildhybrid likt dagens TSR-S.

Zenvo Automotives vd sedan 2012, Angela Hartman, säger till Autocar att företaget nu ser sig som etablerat och att ett globalt expansionsprogram har tagit vid för att höja försäljningssiffrorna från låga nivåer till lite mindre låga nivåer. Zenvo ska nämligen fortsatt vara en lågvolymstillverkare vilket undantar dem från exempelvis de tuffa utsläppsregler som biltillverkare annars måste ta hänsyn till.

Med sikte på USA och Mellanöstern hoppas man kunna nå en årlig produktion runt 30 bilar, samma siffra som italienska [Pagani](#) ligger på. I dag tillverkar Zenvo Automotive fem bilar om året.



**Mattias Rabe**

## 12. Trimfirma tvingas betala skadestånd för dieselfusk.

Publicerad 2021-09-17 kl 06:35 (uppdaterad 2021-09-17 kl 09:49).

**Prylar som kopplar förbi utsläppsreningen i dieselpickuper får inte längre säljas i USA.**



**Ett amerikanskt företag** som säljer trimprodukter till dieselmotorer tvingas betala 9,6 miljoner kronor i skadestånd.

Xtreme Diesel Performance i New Jersey har sålt prylar som stänger av olika system som ska rena avgaserna och förbättra luftkvaliteten.

**Miljömyndigheten** EPA tvingar nu företaget att sluta sälja produkterna och dessutom betala skadestånd – som skulle ha varit ännu högre om företaget haft bättre ekonomi.

Företaget ska ha sålt 27 000 enheter mellan 2015 och 2017. De produkter som finns kvar i lager ska förstöras och de kunder som köpt prylarna ska informeras om att de bryter mot lagen.

**Prylarna beräknas** ha inneburit förhöjda utsläpp av kväveoxider på 5 400 ton.



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Nytt trimkit till Tesla Model 3 – med allvarliga risker.**



**Får jag chiptrimma min bil?**



**Trimmade lastbilar kan vara värre än dieselgate.**

### 13. Ford F-150 Lightning redan i förserieproduktion.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-09-21, 16:29.

Rivian hann denna vecka före både Ford och Tesla när de som första amerikansk tillverkare satte sin elektriska pickup R1T i produktion. Nu kontrar Ford genom att avslöja att man satt sin "elpickis" F-150 Lightning i förserieproduktion.



**Medan vi i Europa** kanske är mer intresserade av familjekombis och ([i en allt större utsträckning](#)) -suvar verkar USA förbli pickupens högborg. Övergången till elektriska transporter, som USA sedan president Joe Bidens tillträde nu också på sikt ska genomföra, verkar inte påverka det.

Intresset är nämligen väldigt stort för det flertal elektriska pickuper som utannonserats de senaste åren. Det gäller inte bara den unikt formgivna [Tesla Cybertruck](#) som visades 2019 eller de traditionella tillverkarna Ford och GM:s [F-150 Lightning](#) och [GMC Hummer](#).

**I veckan sprang** uppstickaren Rivian före allihopa när de till slut, efter flera förseningar, lyckades [bygga sin första leveransfärdiga R1T pickup](#) och bli först att sätta en elektrisk pickup i produktion i USA. Det lär ha stuckit i ögonen på Ford, som gjort en stor sak av att man helelektrifierar sin mest sålda modell – exempelvis lyckades man [få Joe Biden att rekommendera F-150 Lightning](#) inför premiären.

Nu delar Ford nämligen bilder från sin Rouge-fabrik i Dearborn, Michigan som visar hur förserieexemplar av Ford F-150 Lightning färdigställs. Inte illa, med tanke på att bilen först premiärvisades i maj i år.

**Förseriebilar brukar** i regel användas för olika slut- och certifieringstest. De brukar också låta tillverkaren upptäcka eventuella typfel och åtgärda dem innan produktionen sätter igång på riktigt.



*Rivians vd och grundare kör den första färdiga R1T inne på fabriken i Normal, Illinois.*



Produktionsstarten av Ford F-150 Lightning är dock sedan tidigare spikad till sommaren 2022, så det dröjer ett tag till innan bilen börjar dyka upp i de amerikanska bilhallarna.



**Förutom ett redigt flak och en enorm trunk lockar även modellen med ett hyfsat pris, särskilt jämfört med Rivian R1T som börjar på motsvarande 630.000 kronor i USA. F-150 börjar istället på knappt 350 000 kronor i hemlandet.**

Ford skryter gärna med att man lyckats få in 150 000 förhandsbokningar och meddelar nu att man investerar ytterligare 66,7 miljarder kronor i elbilsfabriken Rouge för att fördubbla produktionskapaciteten till 80 000 bilar om året.





– **Vi visste att F-150 Lightning** var speciell, men intresset från allmänheten har överträffat även våra högsta förväntningar och förändrat konversationen runt elektriska fordon, säger Bill Ford, verkställande ordförande i Ford Motor Companys styrelse, i ett uttalande.

I övrigt handlar mycket av pressmeddelandet om hur många jobb satsningen kommer skapa i USA. Exempelvis ska både batterierna och de elektriska drivheterna tillverkas i landet.

**Det är ännu inte** bekräftat om den rejäla Ford F-150 Lightning kommer hit till Sverige, men med tanke på drivlinan finns det mycket som talat för det. Ford har också antytt att man planerar att göra helelektriska versioner av den mindre pick-upen Ranger på sikt.



**Rivian har byggt sin första leveransfärdiga bil.**



**Ford F-150 Lightning – elpick-up som slår frunkrekord.**



## 14. Volta Trucks får in 37 miljoner euro till.

AV BOBBY GREEN 2021-09-21 KL 18:00.

Har nu över 2 500 stycken förhandsbeställningar.



**FILM:** <https://youtu.be/L28eiKXQa-k>.

Volta Trucks har precis avslutat ytterligare en investeringsrunda och där fick man in 37 miljoner euro. Den största delen stod amerikanska Luxor Capital och företagets första externa investerare, Byggmästare Anders J Ahlström, valde att öka sitt innehav. Volta ska ha fått in över 2500 stycken förhandsbeställningar (ordervärde på över 600 miljoner euro) på den helt eldrivna lastbilen Zero som är planerad att börja testas och utvärderas av kunder i mitten på nästa år. Fullskalig produktion väntas dra igång i slutet av 2022.



**Volta Trucks presenterar eldrivna lastbilen Zero.**



**Volta visar eldrivet lastbilskoncept.**



## 15. CTEK lanserar idiotsäker batteriladdare.

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2021-09-21, 11:36.

Svenska CTEK lanserar nu en smart batteriladdare som ska vara omöjlig att koppla fel.



**Vad sägs om en 12-volts batteriladdare** där det är omöjligt att koppla sladdarna fel? Glöm det här med plus och minus. Vad du än gör kommer det inte heller att gnistra från klämmorna.

Vidare känner laddaren av vilken typ av batteri du har, vanligt blybatteri eller ett mer avancerat litiumbatteri.

**Eftersom laddaren** inte har några knappar kan man inte heller trycka på fel knapp, den känner av om det handlar om underhållsladdning, rekonditionering eller "wake up". Om batteriet är "dött" och inte är värt att ladda meddelar den dig det också – samt hur lång tid det är kvar till att batteriet är fulladdat. Laddningen anpassas efter temperaturen och vill man så går laddaren också att använda som 12-voltskälla.

Vill man veta exakt vad som händer finns det en app där all information om laddningen ges. Strömstyrkan kan varieras 2–8 ampere och laddaren väger 675 gram.

**Namnet** är CS One och den kommer ut på marknaden i oktober. Priset är inte klart, men det är inte heller priset på dumhet, och det lär vi aldrig få reda på.

**Batteriladdare: Så underhåller du batteriet – tips, fallgropar och spara pengar.**

**Tio saker du måste veta när du startar bilen en kall vinterdag.**

**Expertens tips för vinterförvaring av din entusiastbil.**

**Klassiker****16. Quiz: Lagens långa arm.**

Publicerad 2021-09-21 15:00.

TEXT Mårten Carlsson.

KLASSIKERNÖTEN 514.

Polisbilar - ett både gripande och fängslande tema. Vad kan du om ordningsmaktens fordon från förr? Temat är svartvitt såklart.



[Starta quizet!](#)



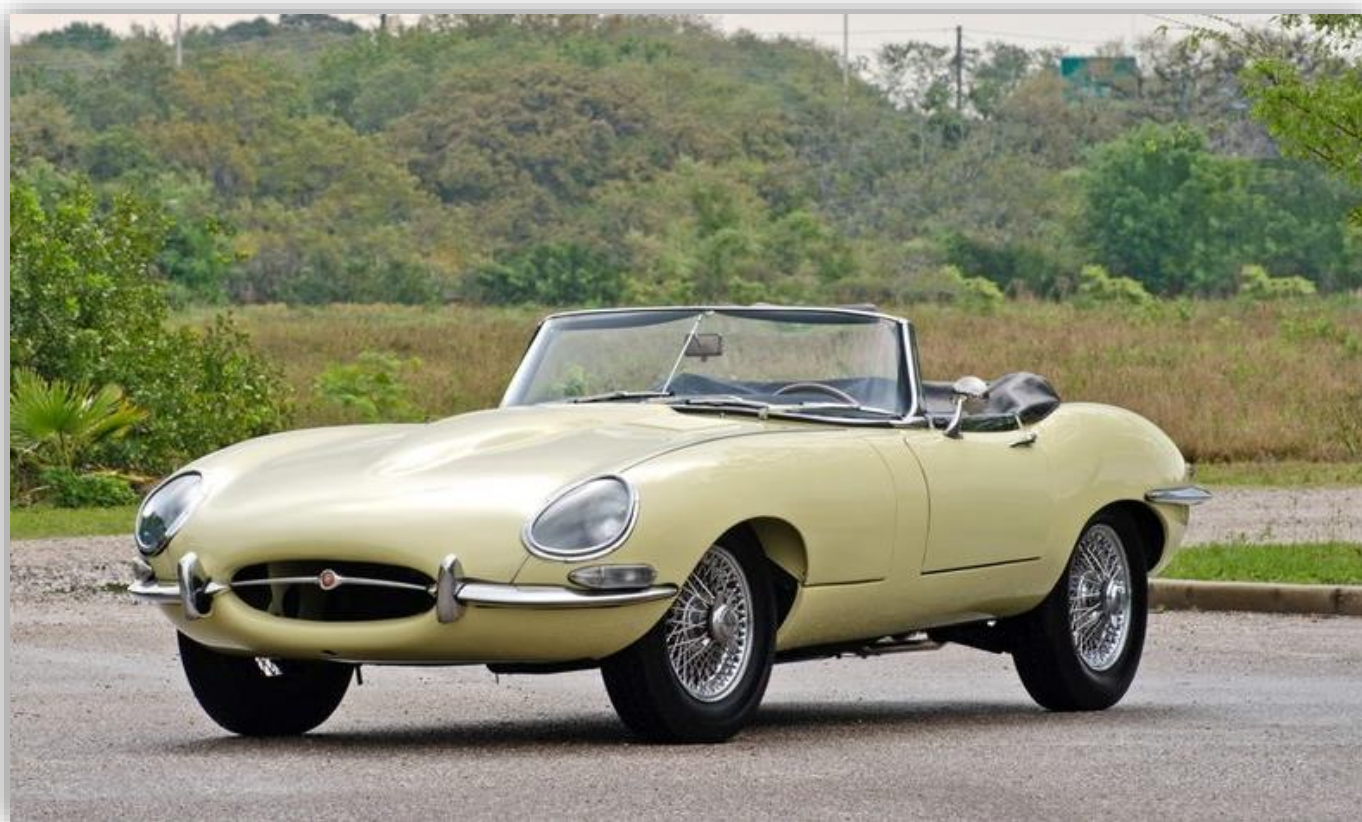
**17. Jaguar E-Type kom från en annan värld.**

Publicerad 2021-09-21 6:59.

Text Calle Carlquist.

**BACKSPEGELN.**

**Aldrig förr hade man väl skådat en sådan sportbil. Jaguar E-type kom nog från en annan planet.**



**Den 19 mars 1961** har för många sportbilsälskare samma innebörd som den 3 juli 1969, det datum då människan satte foten på Månen. Det var den där marsdagen 1961 Jaguar E-type firade premiär på bilsalongen i Genève, efter att ett av de allra först byggda exemplaren körts till utställningshallen i en klappjakt på sekunder för att hinna i tid.

Det var nu ingen stor sak att åka snabbt i en E-type, den hade Jaguars magnifika raka sexa trimmad till hela 265 hk och toppfarten låg på andra sidan 240 km/tim, närmast ofattbara siffror för drygt 60 år sedan. För att få ned farten fanns förstas Jaguar's berömda skivbromsar på alla fyra hjul.

**Än mer häpnadsväckande** blev alla dessa fartfakta i ljuset av att bilen inte kostade ens en tredjedel av vad Ferrari 250 GT gjorde, en bil som möjligen kunde mäta sig med E-type när det gällde fartresurser. "The most wanted car in the world, it will be a winner everywhere", skrev engelska Daily Mail i sin kommentar till att E-type fick köerna till Jaguars monter att ringla långa.



*Sinnebilden av brittisk sportvagn, i varje detalj en riktig skönhet.*



*När hela den vackra fronten öppnas blottläggs den lika vackra motorn.*



*JAGUAR E-TYPE 4,2 OTS SERIE 1 1967*

**Över 300 kontrakt** tecknades redan första utställningsveckan och på bilmässan i New York senare samma år sålde Jaguar en bil timmen. I kassan fanns snart elva miljoner friska pund. Men det var inte bara farten, det var ju formen också. Hade man någonsin sett en lika kurvig, harmonisk och samtidigt potent skönhet bland världens produktionsklara sportbilar förut? Nej, det hade man inte, och E-type blev från och med dag ett en av förra seklets absoluta designfavoriter, om och om igen i topp i omröstningarna om världens vackraste bil.

**Bakom de nästan** skamlöst vällustiga linjerna fanns Malcolm Sayer (1916–1970), en herre som arbetat med flygplan hos Bristol och som kom till Jaguar 1951 efter en sejour i Indien. Sayer stod bakom flera av föregångarna till E-type, men också till 1970-talets efterträdare, den betydligt mer [svulstiga coupén Jaguar XJS](#).

**Nypris:** 34 199 kr (coupé 35 079 kr).

**Värde idag:** 400 000–500 000 kr.

**Motor:** Rak sexa två överl. kedjedrivna kamaxlar, två ventiler per cylinder. Trippel SU. Vattenkylning. Volym 4 235 cm<sup>3</sup>. Max effekt 265 hk SAE vid 5 400 v/min. Max vridmoment 353 Nm vid 4 000 v/min.

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

**Mått:** L 445/B 166/H 122 cm. **Tjänstevikt:** 1 280 kg.

**Fjädring/hjulställ:** Fram torsionsfjädring, dubbla tvärlänkar. Bak individuell upphängning i separat ram med dubbla skruvfjädrar på varje sida och dubbla tvärlänkar.

**Bromsar:** Skivor runt om, de bakre monterade vid differentialen.

**Fartresurser:** Toppfart 246 km/tim. Acc. 0 – 100 km/tim 8,0 s.

**Förbrukning:** 1,35–1,5 l/mil.

## LIVSCYKELN

**1961–64** Serie 1 3,8 liter. Chockpremiär för allmänheten den 19 mars 1961. Tidiga bilar har träratt där aluminiumkanten syns på rattens insida. Gångjärnen till bakluckan är av aluminium. Det platta golvet försvann i juni 1962. Ny växelkonsol och extra stötfångare fram tillval i augusti 1963. Produktion: 15 496. (Roadster 7 827, Coupé 7 669.)

**1964–67** Serie 1 4,2 liter. 4,2-emblem på bakluckan (bakdörren på Coupén), växelströms-generator, ny helsynkroniserad växellåda, nya stolar, ny bromsservo, vinylklädd instrumentpanel. I Genève 1966 visas E-type 2+2 med aningen ofördelaktigare linjeföring, men mänskligare innerutrymmen. Trestegs automatlåda tillval. Produktion: 22 916. (Roadster 9 548, Coupé 7 770 och 2+2 Coupé 5 598.)

**Serie 1 "1,5" 1967–68** Inga täckglas över ögonen. Vippströmbrytarna ersatta av tangentbrytare. Nya ytterspeglar. Räfflade, svarta kamkåpor. I USA dubbla Strombergförgasare, inga spinners i ekerhjulen samt infällda dörrhandtag och fästen för nackskydd. Produktion: 4 699. (Roadster 1 994, Coupé 1 031, 2+2 Coupé 1 674.)

**Serie 2 1968–71** Ny front med större grillöppning, högre placering av stötfångaren fram och bak. Nya strålkastare och baklampor. Större lutning på vindrutan på 2+2 (med bara två torkare). Ny dragning av avgasrören. 2+2-produktionen går om den vanliga coupén. Produktion: 18 808. (Roadster 8 627, Coupé 4 855, 2+2 Coupé 5 326.)

**Serie 3 1971–74** V12-motor på 5,3 liter och 272 hk DIN. Utbyggda hjulhuskanter, nytt emblem bak. Fyra avgasrör. Ventilerade skivor fram. Servostyrning standard. Nu byggde alla modeller på det längre 2+2-chassit. Två vindrutetorkare. Produktion: 15 287. (Roadster 7 990, Coupé 7 297.)

Totalt byggdes 72 507 E-type mellan 1961 och 1974.



Calle Carlquist

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



**Modellen som räddade Jaguar från kollaps.**



**Jaguars underliga GT-modell blev bara bättre med tiden.**

## 18. Mercedes-Benz SL Pagoda.

Av Gran Turismo - 24/11/2019.

Mercedes klassiska roadster kan antingen vara en lysande affär eller din ruin. Vi guidar.



**O**m Mercedes klassiska Pagoda hade byggts i bara 5 000 exemplar istället för i knappt 50.000 under de nio år den var i produktion hade den med all sannolikhet kostat flera miljoner att köpa idag.

Tack vare det stora antalet tillverkade bilar – ungefär lika många som Porsche tillverkade av 911:an under samma period – kan du istället köpa ett exemplar i hyggligt bruksskick av denna designklassiker för en kvarts miljon kronor.

Med tanke på dess oomtvistliga kvaliteter som samlarfordon är det nästan att betrakta som en spottstyver. Mercedes-Benz Pagoda – som fick sitt smeknamn efter den pagodliknande formen på dess hardtop – uppfyller nämligen med råge alla de krav som eleverar en bilmodell till ikonstatus.

Pagodan – med internbeteckningen R113 – var en avkomma till den legendariska superbilen 300 SL och dess folkligare tolkning 190 SL. Det tekniska släktskapet lyser igenom och är signerat en annan legendar – Rudi Uhlenhaut. Det är mannen som bar ansvaret för Mercedes segerrika silverpilar under efterkrigstiden och som var ansvarig för utveckling av både drivlina och chassi på Pagodan. Rudi gjorde, sin vana trogen, det mesta av både tester och utveckling av tekniken, som i huvudsak hämtades på hyllan från den övriga produktionen.

Mercedes 230 SL, som den första versionen hette när modellen presenterades 1963, var baserad på chassit från 190 SL, som förseddes med bredare spårvidd, en vässad motor från 220 SE och en stram och stilsäker kaross signerad artisten Paul Bracq.

Bracq var designchef hos Mercedes på 1960-talet och ansvarig för flera av Mercedes allra vackraste karosser från tiden, och Pagodan bröt med sin låga midjelinje och strama form ny mark för märket. Och detta utan att våldföra sig på märkesidentiteten.



När Mercfantasten äntrade sittbrunnen kunde han/hon nöjt konstatera att interiören hade ärvt de flesta av kännetecknen från 300 SL. Instrumentpanelens layout var i stort sett kopierad, och kvalitetskänslan i varje enskild detalj bedövande hög – även med den tidens mått mätt.

Tack vare användandet av aluminium i huv, baklucka och dörrar blev 230 SL inte mer än 25 kilo tyngre än den 30 hästar svagare 190 SL, vilket ledde till uppskattande men inte överdrivet imponerande testrapporter när fackpressen först provade bilen 1963. Sprinten till 100 avverkades på tio sekunder blankt och toppfarten var några kilometer hitom 200-gränsen. Den raka sexan hade fått en ganska vass kamaxel och behövde 4 000 varv innan den spratt till och började rusa mot de 150 hästar den utlovade. Motorn hade mekanisk bränsleinsprutning med separata pumpar till varje cylinder, men inte som på 300 SL-motorn direkt sprutande in till förbränningsrummet utan indirekt i insugsröret.

Den vackra hardtopen – i aluminium – var ingen nödlösning utan ett fullvärdigt tak som var tätt och vinterdugligt. Tre versioner av bilen tillverkades, värt att notera när man idag skannar marknaden. Coupé/Cabrioletversionen som har sufflett och hardtop och lasthylla bakom stolarna, Coupé (eller 2+2, båda beteckningarna förekommer) som saknar sufflett-mekanism och istället har ett litet (med betoning på litet!) baksäte och så Roadster, som hade sufflett men ingen hardtop.

De flesta ägare har tydligen sett till att ha en hardtop, och mycket få bilar säljs utan den idag. Det går att eftermontera en sufflett i Coupén, men prylarna kostar en förmögenhet (bara suffletttramen går på 90 000 kronor som reservdel ...). Även hardtopen är oerhört dyr som reservdel.



230 SL byggdes i 19 831 exemplar mellan 1963 och 1967, då den ersattes av 250 SL. Motorn övertogs från 250 SE, med längre slag och sjulagrad (istället för fem) vevaxel. Ändå har denna motor ett rykte om sig att hålla sämre än både 230:an och efterföljaren 280. Effekten bibehölls men vridmomentet ökades, vilket gav framfarten en mindre sportig och lugnare karaktär. Skivbromsar ersatte trummorna bak.

Modellen levde bara drygt ett år (5 196 exemplar tillverkades) innan 280 SL ersatte den redan 1968. 280-motorn var också hämtad från stora S-klass, med större borring gav den nu både mer vridmoment och 20 hästar extra på toppen. Nu kunde äntligen Pagodan räknas in i 200-klubben, och med den mycket sällsynta femväxlade manuella lådan som fanns som option (och som det alltså betalas en rejäl slant extra för) kunde man hasta till 100 på nio sekunder blankt.

Men faktum är att de allra flesta av de totalt 23 885 exemplar som byggdes fram till 1971 av 280 SL förseddes med automatlåda, vilket både säger en del om var marknaden fanns, och vilket karaktär bilen har. Vikten hade nu ökat till en bit över 1,4 ton, och Pagoda fick ännu lite mjukare fjädring i 280-utförande, vilket slutligen gav den en utpräglad karaktär som glidare snarare än sportvagn. Med tanke på bilens föråldrade pendelbakaxel var det inte fel väg att gå – det gamla 190-chassit började nå vägs ände i slutet av 1960-talet.

Grundtipset för den som vill ha en så körglad och lätt Pagoda som möjligt är alltså att välja 230:an med manuell låda, och den som vill glida skönt en 280 med automat. De senare finns till salu i ganska stora mängder i USA just nu, och med rätt dollarkurs är det bara att dra över och skynda fynda!

## Hudson Super Six.

Vid sidan om tillverkning av små, lätta och billiga vagnar, som ofta endast kostade en båkdel av vad en vagn med motsvarande hästkraftantal betvingade i Europa, ha amerikanarna alltifrån början även byggt stora och dyra automobiler. En av dessa allra dyraste och förnämligaste märken, Locomobile, daterar sig sålunda från år 1899, vilket kan sägas vara andra året som Amerika hade någon bilindustri. Och dessa kvalitetsvagnar voro mycket dyra, ofta dyrare än de europeiska.

Så småningom uppkom en lucka i fabrikationen i Amerika. Det fanns inga stora vagnar till moderat pris, och man ansåg det vara en omöjlig sak att kunna framställa några sådana. År 1913 beslöt emellertid Hudsonfirman att våga sig på försöket, samtidigt som fabriken även övergick från byggandet av vagnar med 4-cylindriga motorer till 6-cylindriga. Firmans program »en stor vagn till moderat pris» var tydligen rätt grepp på saken, ty redan under andra tillverkningsåret kunde fabriken glädja sig åt en i det närmaste fördubblad omsättning.

Dittills hade det i Amerika ansetts som det enda riktiga, att en stor vagn skulle vara mycket tung. Hudson åter gick ut ifrån att bygga sin stora vagn så lätt som möjligt. Vidare försåg man vagnen med en synnerligen kraftig motor, och sist men icke minst gavs karosseriet en helt annan form än den som man dittills varit van att se i Amerika.

Motorn var den största nyheten på vagnen. Genom att ge denna ökat varvantal, genom att införa en speciellt konstruerad vevaxel och ytterligt noga utbalansera alla rörliga delar, fick man fram en motor, som utvecklade en för sin storlek dittills nästan okänd effekt och som dessutom gick så gott som alldeles vibrationsfritt på samma gång som den gick tyst och mjukt.

Hudsonfabriken har alltsedan den började att framställa sin stora vagn till moderat pris sökt att »skilja sig från hopen». Den ena förbättringen på motorn vidtogs efter den andra, och typen »Super Six» har låtit mycket tala om sig. Så kom man för en del år sedan med jalusi framför kylaren, och nu senast har ett särdeles behändigt men dock effektivt smörjsystem införas.

I Sverige blev Hudson snart populär, och av stora vagnar torde intet märke ha sålts ens tillnärmelsevis i så stora kvaliteter som Hudson. Men vagnen har ju hela tiden haft ett utseende, som verkligen tålt jämförelse med märken i betydligt högre prisklass. Motorn har utvecklat en enastående hög effekt, varför accelerationen varit utmärkt. Och detta sätta ju många stort värde på. I Sverige upptogs märket av Gjestvagns Automobilfirma, och denna firma fortsätter alltjämt att vara representant för Hudsonfabriken, som nu för övrigt även bygger en mindre vagn, nämligen Essex. Hudsonfabriken har allt mer övergott till framställandet av täckta vagnar och tack vare en särdeles omfattande fabrikation lyckats få ned priserna i hög grad, varför skillnaden i pris mellan en öppen och täckt vagn är relativt obetydlig.

## MOTORNYTT

Motorn är av L-typ och utvecklar inemot 80 hkr. Den är 6-cylindrig med dimensionerna 89 X 127mm. Förgasaren är en Stewart, smörjningen sker medelst tryck och kylning med centrifugalpump ock fläkt. Kylningen regleras med från förarsitsen ställbar jalusi framför kylaren. Kopplingen är av lamelltyp med lamellerna arbetande i olja. Växellådan har tre växlar för gång framåt samt backgång. Den är sammanbyggd med vevhuset, och växelspaken är av kultyp. Kraftöverföringen sker med kardanaxel, som är ihålig. Kardanknutarna äro oljetätt inkapslade. Bakaxeln är »full floating» och kraftöverföringshjulen ha spiralskurna kuggar. Bromsarna verka båda på bakhjulen, och fotbromsen är som vanligt ytterbroms och handbromsen innerbroms. Bromstrumman har en diam. av icke mindre än 395 mm. Bredden på bromsarna är 64 mm.

Fjädrarna äro halvelliptiska, såväl fram som bak, och ha justerbara fjäderbultar i bronsbussningarna, som smörjas genom ett av Hudsonfabriken patenterat system. Ringarna äro av ballongtyp och ha dimensionerna 33 X 6". Bensintanken rymmer 72 liter.

Hjulbasen är 3 250 mm. och spärvidden 1 450 mm. Vikten på den öppna 7-sitsiga vagnen är 1 525 kg. och de täckta vagnarna äro från 125 till 175 kg. tyngre. J. N.



*Hudson Super Six Coach 1924.*





## 20. Volvo-rod med V8.

1994 skrällde Vallåkraprofilen Bertil Wilhelmsson rejält på Street Rod Nat's i USA med en hyperexotisk korsning av Volvo TR678 från 1934 och den då moderna prestigesedanen 960. På Vallåkraträffen den 18-19 september håller han ny premiär för samma bil, men nu i betydligt fetare stuk och med komplett teknikinnehåll från S80 V8.



**FILM:** <https://youtu.be/LmFCu-eQOC8>.



*Moto Morini Corsaro 150 1971.*

MOTORNYTT

**SLUT**