



Facel Vega Facellia 1964.

1. Polestar 2 får 476 hk med OTA-uppdatering.
2. Ny teknik laddar elbilen på fem minuter.
3. Audi undersöker framtid med McLaren.
4. Sono Motors får miljardvärdering.
5. Kia EV9 visad i konceptform.
6. Hyundai Seven smygvisar nya modellen Ioniq 7.
7. Kinesiska elbilmärket Xpeng nu på igång till Sverige.
8. Dacia nöjda med försäljningen av Europas billigaste elbil.
9. Mullen Five är en ny eldriven crossover från USA.
10. Nytt klipp på Ferrari 296 GTB.
11. Ännu ett självkörande eldrivet transportfordon.
12. Så påverkas bilägare av det politiska kaoset.
13. Även Scania satsar på digitala backspeglar.
14. Aston Martin Bulldog räddad.
15. Det var droppen för luften.
16. Porsche 356 Pre-A.
17. Paige's 1927 års modeller.



1. Polestar 2 får 476 hk med OTA-uppdatering.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-11-25, 11:01.

Snart blir det möjligt att få 68 extra hästar i sin Polestar 2 med en uppdatering över nätet.



Experimental Polestar 2 som visades på Goodwood Festival of Speed tidigare i år har 476 hästkrafter. Nu blir bilens optimerade mjukvara tillgänglig även till vanliga Polestar 2.

Det är 408 hästars [Polestar 2 Long range Dual motor](#), det vill säga toppvarianten, som går att uppdatera till 476 hk. De två elmotorerna får vardera 34 extra hästkrafter. Uppdateringen kostar 10.000 kronor.

Joakim Rydholm, chefsingenjör på Polestar, har tidigare [berättat hur de fått fram de extra hästarna](#):

– **Tack vare smartare** styrstrategier kan vi kortvarigt frigöra högre ström från batteriet än i standardbilen. Den högre tillgängliga strömmen medger en ökning av toppeffekten med 50 kW under korta stunder. Detta är mycket gynnsamt för exempelvis omkörningsprestanda.

Formellt krävs att bilen registreringsbesiktigas efter uppdateringen, vilket kostar omkring 1.500 kronor. Efter köpet av uppdateringen får man "två nya dörrdekaler, en Polestar Engineered-dekal för grillen och ett intyg om effektförändring som underlag till registreringsbesiktningen" på posten.

[Vi har tidigare i år provkört](#) en vässad prototyp kallad Experimental Polestar 2 med den nya motormappningen. [Så här skriver](#) testredaktör John Eriksson om den extra kraften:

"Konceptvagnen skjuter på bättre ut ur kurvorna, speciellt från låg fart. Man noterar de 68 extra hästkrafterna."



Förutom den nya mjukvaran ingår några nya dekaler för den som vill skylta med effektökningen.

Polestar tillägger att uppdateringen endast går att köpa om du köpt din 2 kontant eller med lånefinansiering – leasing- eller vagnparks-kunder får inte optimera sina bilar. Anledningen är att "endast ägaren har rätt att ändra ett fordon" och därför kan Polestar "inte sälja mjukvarauppdateringar till en privatperson som inte äger fordonet i fråga".

Polestar tillägger dock att de jobbar på att hitta en lösning på detta problem. Samtidigt går det inte heller just nu att bocka i motoroptimeringen vid köp – det måste köpas till efteråt i Polestars extras-butik.



Då kommer Polestars nya modeller – Precept blir 5.



Polestarchefen: Därför bygger vi ingen eldriven kombi.



Magnus Fröderberg



2. Ny teknik laddar elbilen på fem minuter.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-11-25, 20:45, uppdaterad 2021-11-25, 22:45.

Ford har tillsammans med ett amerikanskt universitet sökt patent på en teknik som gör laddning av elfordon fem gånger snabbare än dagens bästa laddare.



Arkivfoto: Test av snabbladdare i Arizona, USA.

Fords lösning ska eliminera en flaskhals vid laddladdning – hur mycket ström som kan skickas genom laddkabeln. Med den nya kabeln ska det bli möjligt att ladda ett normalt litiumjonbatteri till elbilar på fem minuter.

I dag klarar de mest avancerade kommersiella snabbladdarna att skicka drygt 500 ampere genom sina vattenkylda laddkablar, [uppgår Purdue University](#). På konsumentmarknaden är gränsen ofta under 150 ampere.

Fords ingenjörer har tillsammans med forskare från Purdue University i den amerikanska delstaten Indiana klarat av att föra över 2.400 ampere i sin prototypkabel. För att nå sitt mål på fem minuters laddning krävs att utvecklingsteamet når 2.500 ampere.

Kabeln är naturligtvis avancerad och för att inte överhettas används kylmedium, både flytande och i gasform.

Det kommer att ta några år innan den här lösningen kommer ut på marknaden. Nästa steg är att under två år testköra en laddstation med den nya tekniken.



Issam Mudawar (i mitten) vid Purdue University har tillsammans med studenter och ingenjörer från Ford utvecklat en kabel som ska snabbare laddning tack vare avancerad kylning.



21 elbilar testade: De här laddar snabbast.



Gamla regler hindrar laddning i samfällighetsförening.



Magnus Fröderberg



3. Audi undersöker framtid med McLaren.

Anders Nilsson

2021-11-25.

Budet ansågs vara för lågt.



Karusellen med Audi och McLaren fortsätter.

Karusellen kring Audi och McLaren fortsätter. Förut kom uppgifter om att Audi har köpt McLaren, som i sin tur förnekades. Nu undersöker Audi olika alternativt hur de ska gå vidare.

Det har varit en hel del rykten om [McLaren](#) och eventuella övertaganden av förteget. [I början av veckan kom](#) det uppgifter om att [BMW](#) var intresserade av att köpa delar eller hela McLaren. Den tyska biltillverkaren förnekade uppgifterna. Kort därefter framkom det andra uppgifter, där i stället [Audi](#) hade köpte den brittiska sportbilstillverkaren. Dock förnekade McLaren detta med stor kraft.

Nu rapporterar [Automotive News Europe](#) att Audi utforskar olika alternativt när det kommer till McLaren. Anledningen till att de är intresserade av McLaren, är dess koppling till Formel 1. Enligt anonyma källor som publikationen har talat med, vill Audi marknadsföra sin elteknik. Planen är att den tyska biltillverkaren ska granska McLarens ekonomi de kommande veckorna för att se vilken framtid de kan ha tillsammans med McLaren.

MOTORNYTT

Den initiala planen var att köpa företaget, men den brittiska sportbilstillverkaren ansåg att budet var för lågt. Nu i veckan hade Audi ett styrelsemöte, men det kan dröja till nästa år innan ett beslut tas i frågan. En annan stötesten är McLarens ägare som inkluderar den bahrainiska investeringsfonden och Saudiarabiens dito. De har olika åsikter huruvida man ska sälja eller inte. Ett annat alternativ för Audi skulle vara ett partnerskap med Red Bull Racing eller Williams Racing.

[Volkswagen](#)-gruppen kan börja tävla i Formel 1 så tidigt som 2026, när ett nytt motorreglemente träder i kraft, men allt beror på hur reglementet är utformat och även kostnaderna. [Tidigare i våras fanns det uppgifter](#) att [Porsche](#) skulle gå med i Formel 1, om det nya reglementet involverar e-bränslen.

Relaterade artiklar:



BMW vill ta över McLaren?



Supercabbarnas sommarkamp: Audi mot McLaren.



Ronaldos nya superåk - har bilar för över 110 miljoner.



McLaren BP23 blir tresitsig hyper-GT.

4. Sono Motors får miljardvärdering – aktien steg snabbt första dagen.

Av Carl Undéhn PUBLICERAD: 2021-11-18.

Det känns som att det knappt går en dag nu utan att en elbiltillverkare noteras på börsen. Efter Polestar, Rivian och Lucid Motors har nu även det tyska start up-företaget Sono Motors tagit steget ut på börsen genom en notering på amerikanska NASDAQ.



Startpriset på aktien blev 15 dollar, vilket var precis som väntat. Mindre väntat var kanske att intresset från investerare fick priset att tredubblas under den första handelsdagen.

Aktien steg snabbt till 38 dollar och när börsen stängdes handlades den för 43,98 dollar. Det ger Sono Motors ett börsvärde på omkring 24 miljarder kronor. Det är visserligen betydligt mindre än till exempel Volvo som värderades till 163 miljarder vid introduktionen på börsen. Eller Rivian, som landade på ett värde kring 580 miljarder kronor.

Men de unga grundarna kring Sono Motors borde ändå vara mer än nöjda. Två av dem, Jona Christians och Laurin Hahn, behåller också majoriteten av aktierna. Samtidigt var introduktionen på börsen nödvändig för att rädda företaget som stod inför konkurs.

– Ja, intäkterna hjälper oss att trygga vår fortsatta existens och hjälper oss att göra ytterligare investeringar för serieproduktion, sa Laurin Hahn till tyska nyhetsbyrå DPA.

Företaget behöver inte minst få in pengar för att till slut få igång tillverkningen av sin första modell Sion. Efter flera förseningar och trots oklarheter kring vad som egentligen har avtalats ska den enligt Sono Motors börja tillverkas hos NEVS i Saabs gamla fabrik i Trollhättan 2023.

Sion väcker intresse hos både investerare och kunder genom att ha solcellspaneler som är direkt integrerade i karossen. Det ska enligt Sono Motors kunna bidra med omkring 10 mils räckvidd per vecka.

Tekniken utvecklas även för andra områden som lastbilar vilket är något som stärkt investerarens intresse för företaget.



5. Kia EV9 visad i konceptform – tre stolsrader och snabb laddning.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-11-25, 14:59, uppdaterad 2021-11-25, 17:08.

Efter hajpade Kia EV6 är nu den betydligt större och rymligare suven EV9 på gång.



*Konceptet har bakhängda dörrar och saknar B-stolpe.
Ingendera lär upprepas på den serietillverkade bilen.*

Hyundaiägda Kia Motors planerar att lansera 11 nya elbilar på koncernens plattform [E-GMP](#) fram till 2026, med namn från EV1 till EV9.

Den hajpade crossover SUV-en EV6 har [precis haft svensk premiär](#) och imponerar likt sitt kantigare Hyundaisyskon [Ioniq 5](#) framförallt med sin rappa snabbladdning: 10–80 procent ska ta 18 minuter enligt fabriksuppgift ([något Hyundaierna nästan klarade i vårt test](#)).



*Kia EV9 väntas bli den största utav Kias "EV"-bilar.
Den är ungefär lika stor som Volvo XC90 och Tesla Model X.*



Nu visas den största av Kias planerade elbilar. Kia EV9 står nu för allmän beskådan på Los Angeles bilsalong tillsammans med [syskonet Hyundai Ioniq Seven](#).

EV9 mäter 4,93 meter på längden, ungefär 20 cm mer än EV6, och har tre stolsrader. Samtidigt ska bjässen fortfarande kunna ta sig 48 mil på en laddning.



Konceptbilens fyrkantiga ratt har inbyggda touchknappar.



Kia EV9 är fyrhjulsdriven, men några uppgifter om effekten nämns inte i dagsläget.

Hur stort batteripaketet är för att ge den förmodat tyngre och mindre aerodynamiska EV9 den räckvidden nämns inte, men enligt tidigare uppgifter rör det sig om 100 kWh.

Snabbladdningen ska ta "20–30 minuter" från 10 till 80 procent med en 350 kW laddare. Om maxeffekten och laddkurvan är snarlik EV6:s verkar det högst troligt att EV9 har ett större batteripaket än de 77,4 kWh netto som räcker för att ge EV6 52,8 mils räckvidd.

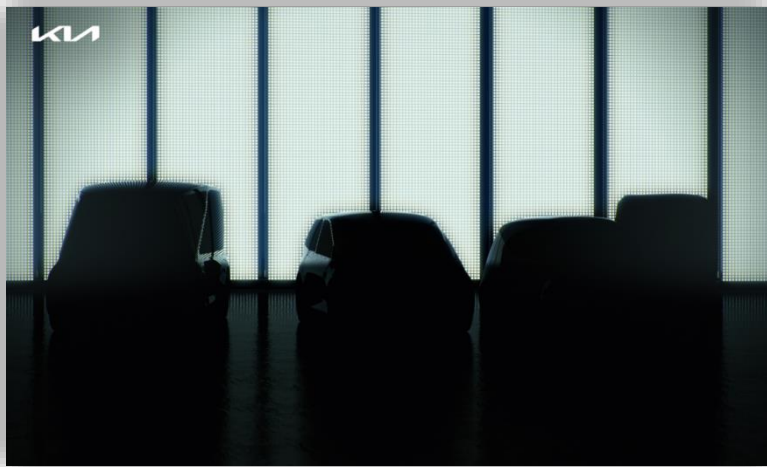
Den färdiga Kia EV9 väntas lanseras under 2023. Samma år väntas också en [mindre, billigare stadsbil](#) som eventuellt får namnet EV1 släppas. Den lära ha en lägre systemspänning på 400 volt och därmed långsammare laddning för att komma ner i pris.



Tuff suv!



Saabs prototypstyrning gör comeback i nya elsuven Hyundai Ioniq Seven.



Liten elbil på gång från Hyundai och Kia.



Genesis förhandsvisar elbilen GV60 – delar plattform med Hyundai Ioniq 5 och Kia EV6.



Wiggo Björck

6. Hyundai Seven smygvisar nya modellen Ioniq 7.

Publicerad 2021-11-18 13:02.

Text Erik Söderholm.

Hyundai utvecklar en större elbil som förmodligen döps till Ioniq 7. Nu har den visats upp i konceptform.



Kia har nyss visat upp [konceptbilen EV9](#) som visar hur en ny, stor och kantigt designad elsuv skulle kunna se ut.

Koncernsyskonet Hyundai har liknande planer och visar också upp en ny konceptbil. Den heter Seven och blir ett storasyskon till dagens Ioniq 5.

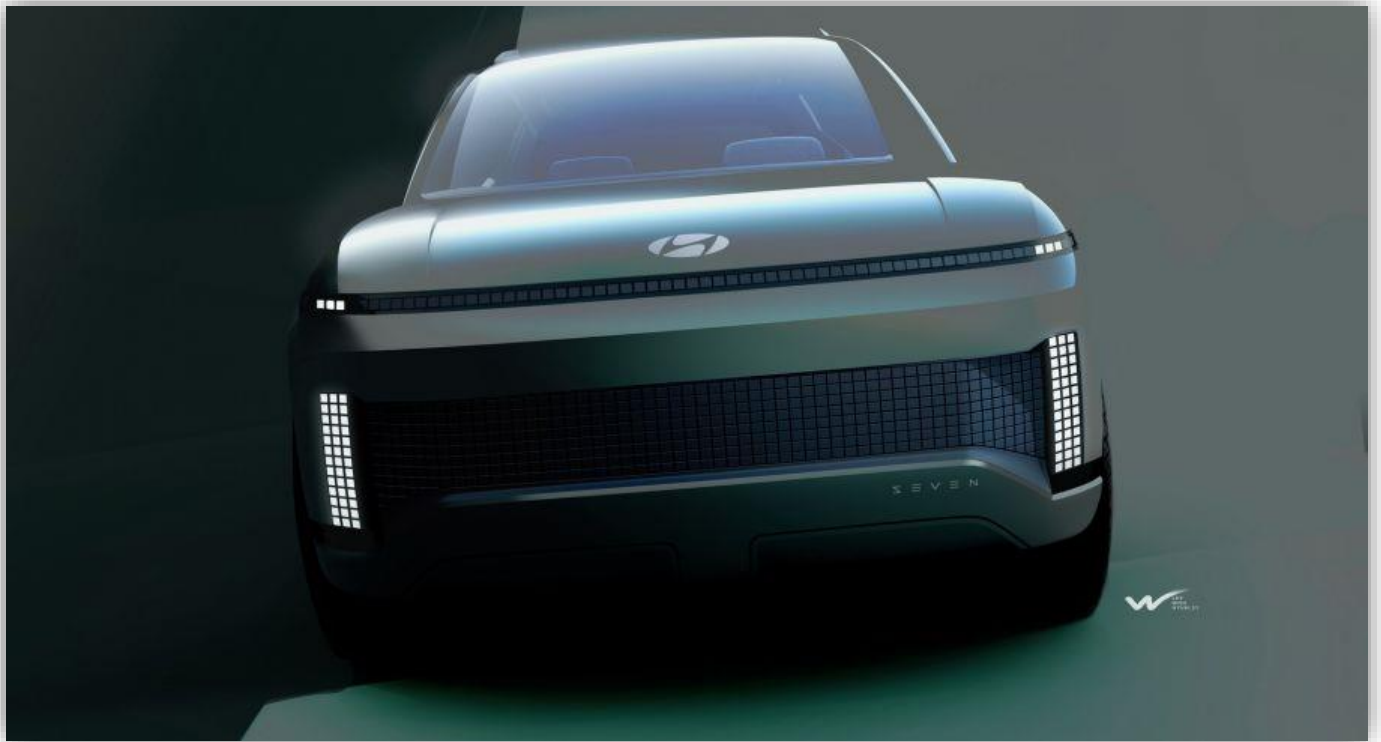
Hyundai går vidare med det "retromoderna" formspråket. Hyundai Seven är inte riktigt lika kantig som Kia EV9 utan har en mer sluttande taklinje. Fronten har tydliga Ioniq 5-vibbar med sina pixliga strålkastare.

Om fronten är karaktäristisk är bakpartiet kanske mer kontroversiellt: där finns en glasbaklucka och en bred ljusramp med pixlar.

Insidan som beskrivs som en "lounge" kommer tonas ned en aning när bilen sätts i produktion. Det återstår att se om de bakhängda bakhjulen och avsaknaden av mittstolpe blir verklighet.

Bland bilens finesser finns så kallad UV-belysning som kan sterilisera interiören, kylskåp och bildskärm i taket. Det finns inga detaljer om drivlinan, men bilen ska klara drygt 50 mil på en laddning och snabbladdning till 80 procent på 20 minuter.





MER FRÅN VI BILÄGARE:



Kias nya elbilsmodell ska utmana Volvo XC90.



Premiär för Ioniq 5: Här är Hyundais nya elbilsmodell.



Säljstart för Hyundai Ioniq 5 – här är alla priser och versioner.



7. Kinesiska elbilmärket Xpeng nu på igång till Sverige.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-11-25, 11:36.

Nu är det officiellt: kinesiska Xiaopeng Motors kommer till Sverige. Först ska man öppna ett "upplevelsecenter" i Stockholm.



*Xpeng P7 blir märkets första modell i Sverige.
Här står den framför en viss blandning av sött och salt i Stockholm.*

Kinesiska Xpeng gjorde [europeisk entré med elsuven G3 i vårt grannland Norge](#) i december i fjol. Redan då meddelade företaget att man även ämnade att äntra den svenska marknaden och i september lanserade man [en svensk sajt där elsedanen P7 är i fokus](#).

Och nu är det helt officiellt: Xpeng kommer hit med P7 i början av nästa år, 2022.

– **Det här är ett stort steg** för Xpeng och vi är exalterade över att göra offensiva drag i Sverige, Danmark och Nederländerna, så att ännu fler får ta del av våra intelligenta elbilar. Vi ser fram emot att arbeta på plats inom dessa marknader för att kunna vara nära våra kunder, säger He Xiaopeng, vd på Xpeng, i ett uttalande.

Enligt vice vd He Liyang har Xpeng "jobbat under radarn under flera månaders tid för att få igång de nya verksamheterna i Sverige". Särskilt hemliga har man dock inte varit – exempelvis har både den mindre, [billigare sedanen P5](#) och P7 setts till utan kamouflage i Stockholm.

Och inte heller avslöjar man ännu vart Xpengs bilar ska säljas eller servas i Sverige – eller vad P7 kommer att kosta. Däremot ska företaget öppna en visningslokal, eller ett "upplevelsecenter" som man kallar det, i Stockholm.

– Vi kommer att presentera flera spännande nyheter för den europeiska regionen väldigt snart – stay tuned, fortsätter He Xiaopeng i sitt uttalande.



Om de nyheterna har något att göra med Xpengs (grundat 2015) andra verksamheter, exempelvis robotar, återstår att se.

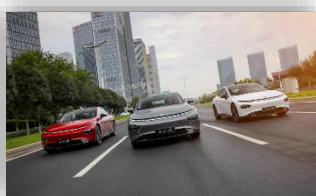
Tillverkaren har också nyligen visat upp en ny elbilsplattform med 800-voltsteknik i stil med Hyundaiagruppens [E-GMP](#) som de snabbbladdade elbilarna [Hyundai Ioniq 5](#) och [Kia EV6](#) bygger på.



Alrik kollar in Nio ES8 och ET7 som byter batteri på 5–10 minuter.



[Billiga elbilen Xpeng P5 med inbyggd bio på Sverigebesök](#)



Kinesiska Xpeng snart i Sverige – elsedanen P7 först ut.



Kinesiska elsuven Xpeng G3 har börjat levereras i Norge – med lockande prislapp.

8. Dacia nöjda med försäljningen av Europas billigaste elbil.

Av Carl Undéhn PUBLICERAD: 2021-11-19.

Europas billigaste elbil Dacia Spring finns ännu inte att köpa i Sverige. Men den sägs vara på väg efter att den anpassats lite efter klimat och förväntningar här.



På de marknader där den säljs är Dacia och dess ägare Renault nöjda med försäljningen. De rapporterar nu att 40 000 exemplar har beställts, vilket kan tolkas som såld till kund – men också som att de beställts av olika återförsäljare.

Oavsett är det en imponerande siffra för den lilla och billiga elbilen som har ett startpris från omkring 200 000 kronor. Olika statliga miljöpremier trycker ned det slutgiltiga priset ytterligare till att på vissa marknader landa strax över 100 000 kronor. I Frankrike går det också att leasa bilen från knappt 900 kronor i månaden.

Med det menar Dacia att de når kunder som andra tillverkare av elbilar inte gör och därmed ”demokratiserar” elbilen.

För det låga priset får du en lite omgjord version av den kinatillverkade Renault-modellen K-ZE, som i mycket är samma bil som Dacia Spring. Batteripaketet är på 27,4 kWh och ska enligt WLTP ge en räckvidd på 23 mil.

Den där känslan av raketstart från rödljuset som många elbilar bjuder på ingår däremot inte. Elmotorn har en effekt på 44 hästkrafter vilket gör att 0–100 görs i ett lugnt tempo på 19 sekunder.

0-50 ska däremot ta knappt sex sekunder vilket gör att Dacia Spring ändå klarar sig i stads- trafik.

9. Mullen Five – ny eldriven crossover från USA.

Av ERIK WEDBERG. PUBLICERAD: 19 NOV 2021, KL 08:18.

Ytterligare en eldriven crossover från ett okänt bilmärke? Ja, det är klart att världen har plats för en sån. Nu välkomnar vi amerikanska Mullen Five, som lockar med stort batteri och vrålsnabb acceleration.



Bilsalongen i Los Angeles är förstås sprängfylld med elektrifierade bilar. En av dem är Mullen Five som är den första modellen från det Kalifornien-baserade företaget som kan spåra sina rötter till [Coda Automotive](#).

Modellen som kort och gott heter Five är en helt eldriven crossover som, enligt den sparsmakade information som finns så här långt, ser ut att få supersportbilsprestanda. Batteripaketet på 95 kilowattimmar ska räcka till 52 miles körning och standardmodellen kan ta sig från 0 till 100 km/h på 3,2 sekunder. Men det kommer en snabbare RS-version också, och den ska göra samma sprint på blixtrande 1,9 sekunder vilket gör den två tiondelar snabbare än Tesla Model S Plaid. Laddning från tomt batteri till 80 procent ska kunna gå på 21 minuter.

Mullen Five ska byggas i Mississippi, USA, med början någon gång 2023 och de första leveranserna är planerade till andra kvartalet 2024. Priserna börjar på 55 000 dollar, motsvarande 490 000 kronor.



[Mullen Five GALLERIER 10 BILDER.](#)

Feber**10. Nytt klipp på Ferrari 296 GTB.**

AV BOBBY GREEN.

2021-11-25 KL 18:30.

Sex cylindrar är bättre än åtta fossiler?**FILM:** <https://youtu.be/7ezD7jJOVWw>.

Ferrari har tjugat ut ett nytt klipp på den nya modellen 296 GTB som presenterades i somras. Den här har dubbelturbomatad V6:a med hybridteknik och låter inte alls så trevligt som en Ferrari brukar göra, men tillverkaren trycker hårt på att den är rolig att köra så det kanske inte gör något? Här får vi i alla fall se bilen mata runt lite på Yas Marina Circuit.



**Ferrari släpper rätt rimlig laddhybrid.
Levererar 830 hästar.**



11. Ännu ett självkörande eldrivet transportfordon.

AV BOBBY GREEN 2021-11-25 KL 18:00.

REE Automotive presenterar Leopard.



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

Förra våren skrev vi om den israeliska start-upen REE Automotive och deras självkörande eldrivna plattformar. Nu visar de upp Leopard som är ett självkörande transportfordon utvecklat för leveransföretag. Med den här tänker man sig att de där "sista biten"-leveranserna ska göras. Den mäter 3,4 meter på längden, 1,4 på bredden och rymmer 7,5 kubikmeter last och upp till två ton. Batteripaket som sitter i golvet är på 50 kWh och detta matar en elmotor som driver bakhjulen. Toppfarten anges till 97 km/h.

Konceptet man visar upp nu kommer att ställas ut på CES i januari nästa år. Tillverkningen väntas dra igång någon gång 2023.



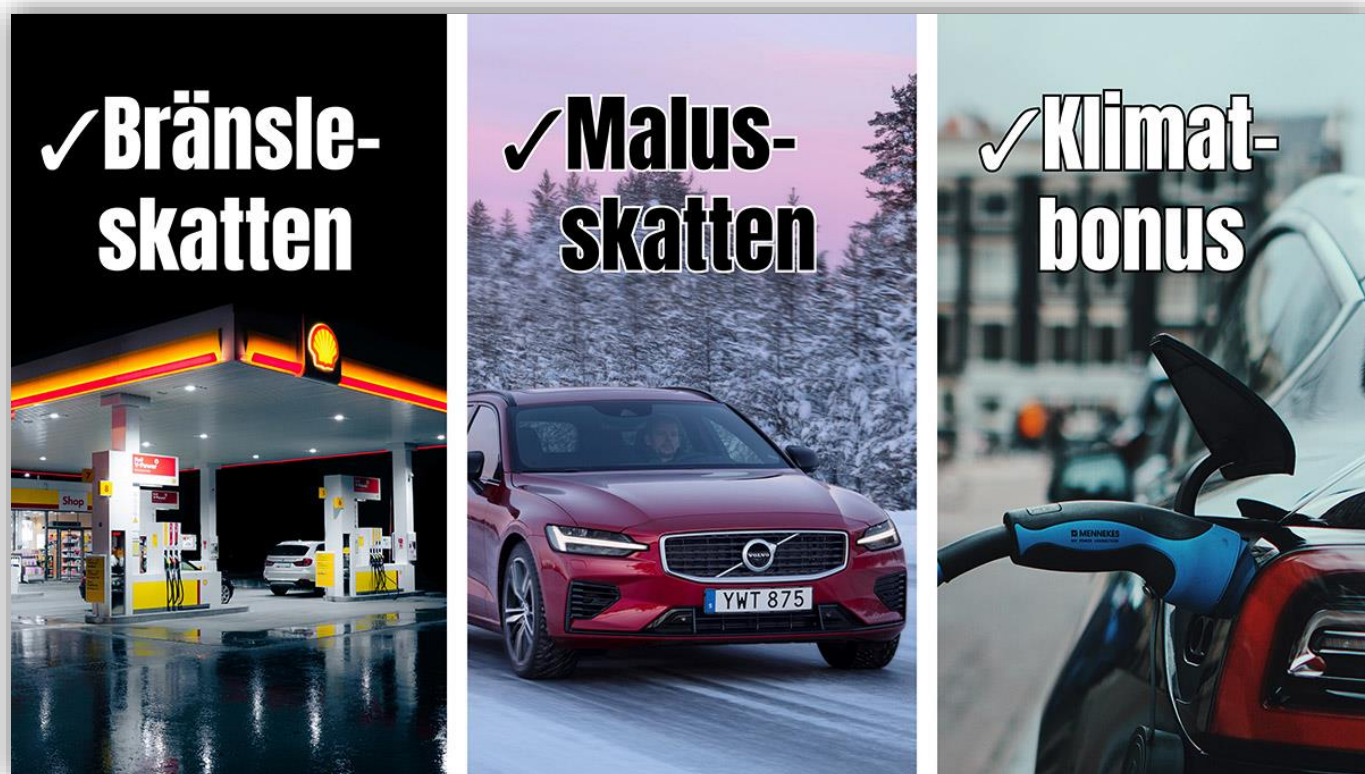
Israelisk startup visar eldriven plattform.

Framtidens sätt att transportera varor korta sträckor?

12. Så påverkas bilägare av det politiska kaoset.

Av Maths Nilsson. 25 November, 2021.

Kaoset i svensk politik får påverkan för den som har bil. Bensin- och dieselpriiset höjs vid nyår – 1 maj 2022 sänks skatten 50 öre per liter. Trots att regeringens budget föll verkar bilskatterna höjas kraftigt 1 juni.



Bilägare får en liten lindring när bränsleskatten sänks med 50 öre den 1 maj 2022. Men innan dess kommer priserna att höjas på grund av ökad andel biodrivmedel.

Onsdagen den 24 november 2021 går till historien som en av de mest kaotiska dagarna någonsin i svensk politik. Till slut föll regeringens budgetproposition, Miljöpartiet avgick ur regeringen och Magdalena Andersson avsåg sig uppdraget som statsminister utan att ens ha tillträtt.

Riksdagen röstade igenom en budget som gjorts av Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna. Egentligen är skillnaden liten mot regeringens budget, men för bilister får det en viss påverkan.

Bensin- och dieselpriis

Vid nyår kommer priset på både bensin och diesel att höjas genom en årliga uppräknings av skatten, dessutom höjs andelen biodrivmedel, den så kallade reduktionsplikten. Totalt innebär det utifrån dagens prisnivå [35-50 öre dyrare bensin](#) och [omkring en krona dyrare diesel](#). Genom den nya budgeten sänks bensin- och dieselskatt 1 maj nästa år med 50 öre per liter.

Mer pengar till klimatbonus

Pengarna till klimatbonus har varit slut i flera månader, och den som köpt en elbil eller laddhybrid har tvingats vänta på pengarna. För den som köpt en elbil handlar det om 70.000 kronor i klimatbonus. Nu har riksdagen, trots att budgeten föll, tagit beslut om att tillföra 1,9 miljarder kronor extra så att utbetalningen kan återupptas. Nästa års klimatbonus förstärks med 550 miljoner, så att 3,5 miljarder finns att betala ut. [De ändrade nivåerna i klimatbonusen som föreslagits är tillfälligt stoppade, då de måste godkännas av EU.](#)

Höjda bilskatter

Enligt regeringens tidigare förslag ska malusskatterna för nya bilar höjas ytterligare från 1 juni nästa år. För en vanlig Volvo V60 som drivs av bensin betyder det cirka 1700 kronor om året i höjd skatt, till omkring 9500 kronor per år. Moderaterna, Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna har inte lagt något förslag om att stoppa höjningen i sin budget. Av allt att döma genomförs därför höjningen.



Efter en kaotisk dag står det klart att regeringens budgetförslag föll. Magdalena Andersson avsåg sig uppdraget som statsminister efter sju timmar och Per Bolund och de andra i Miljöpartiet avgick ur regeringen.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och skriver bland annat för Dagens PS och CarUp.se

13. Även Scania satsar på digitala backspeglar.

Publicerad 2021-11-17 kl 19:02. Text Erik Söderholm.

Att ersätta konventionella backspeglar med kameror och skärmar beskrivs som en ”unik möjlighet att förbättra sikt och mörkerseende”.



I många år har biltillverkarna velat byta ut de klassiska backspeglarna mot kameror. Förutom att det ser modernt ut kan de sänka luftmotståndet vilket ger längre räckvidd i elbilar.

Audi har fått hård kritik för hur de ”virtuella” backspeglarna i elbilen e-tron fungerar. Men i Honda e fungerar tekniken bättre.

Nu ska även lastbilstillverkaren Scania börja med digitala backspeglar. I pressmaterialet nämns inte lägre luftmotstånd som ett argument utan Scania fokuserar istället på ökad trafiksäkerhet. En [studie som bland andra Scania deltog i 2017 och 2018](#) visade att systemet på sikt skulle kunna hjälpa förare upptäcka cyklister och fotgängare i döda vinkeln eller visa det exakta avståndet till objektet bakom vid backning.

– Att ersätta konventionella speglar med digitala system skapar en unik möjlighet att förbättra förarnas sikt och mörkerseende. Detta förbättrar säkerheten samtidigt som det skapar en bekvämare arbetsmiljö för lastbilsförare, sa Hanna Staf, fordonsergonom på Scania.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



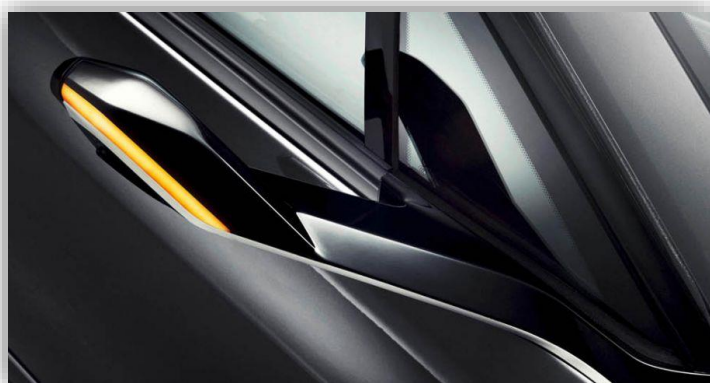
Digitala backspeglar standard för Honda E.



Därför är de fysiska backspeglarna utrotningshotade.



Mercedes lastbil saknar speglar.



BMW:s nya teknik – bättre än i Audis elbil?

14. Aston Martin Bulldog räddad – redo för nya slag.

Av Maths Nilsson 19 November, 2021.

Mytomspunna konceptbilen Aston Martin Bulldog från 1980 har återuppstått. Efter en mirakulös renovering har bilen räddats till sin forna glans och är redo för nya slag. Den 41 år gamla superbilen toppar 381 km/h.



Victor Gauntlett har renoverat Aston Martin Bulldog till nyskick. Det är en hyllning till hans far Victor Gauntlett som var vd för Aston Martin på 1980-talet och räddade företaget från konkurs.

I mars 1980 drog Aston Martin av täcket på konceptbilen som fick bilvärlden att tappa hakan. Det interna kodnamnet var K901 efter robohunden i science fiction-serien Doctor Who, men på bilsalongerna döptes bilen till Aston Martin Bulldog. Bilen kallades för den "ultimata superbilen" av brittiska journalister. Tanken var att bilen skulle produceras i 15-25 exemplar – och den var långt före sin tid. Bulldog var dubbelt så kraftfull som den snabbaste Ferrarin och fem gånger så dyr som den dyraste Aston Martin-bilen.

Dubbla turbo redan 1980

Bilen hade en 5,3-liters V8-motor med dubbla turboaggregat som än i dag är ganska modern. Designern William Towns låg bakom bilens kantigt futuristiska linjer, samme man som ritat Aston Martin Lagonda. Bulldog sägs ha inspirerat Tesla till Cybertruck, och visst finns det likheter mellan bilarna.

Enligt Aston skulle Bulldog klara 381 km/h, men på grund av att alla testbanor hade för korta raksträckor kördes den aldrig snabbare än 309 km/h, ändå en häpnadsväckande hastighet 1981.



*Interiören har fått helt nytt läder i sin ursprungliga kulör.
Redan 1980 hade Bulldog en toppmodern digital instrumentering.*

Skulle bräda Ferrari

Bulldogen hölls under utvecklingsarbetet hemlig till och med för många som arbetade på Aston Martin. Bilen var tänkt att ta Aston Martin förbi de italienska rivalerna Ferrari och Lamborghini. Men 1980-talets lågkonjunktur kom emellan.

Aston Martins legendariske vd **Victor Gauntlett** insåg att bilen inte skulle vara gångbar på marknaden och sålde den i stället till en saudisk prins för 130 000 pund.

Ville hylla sin pappa

Bilen föll sedan i glömska i bilvärlden, men såldes mellan olika samlare som lät den känsliga superbilen förfalla. Fram tills helt nyligen då Victor Gauntletts son **Richard Gauntlett** fick nys om bilen och bestämde sig för att köpa den och renovera upp bilen till nyskick för att hylla sin pappa som räddade Aston Martin från konkurs.

Renoveringen har tagit 6500 timmar. Bilen strippades ner till ren plåt. Foto: CMC

Bulldoggen har nu renoverats till ett förbättrad nyskick i samarbete med Classic Motor Cars i Bridgnorth, Shrops. Hela superbilen tagits isär och varenda mutter har gått igenom. Och sedan har bilen monterats ihop – i minst lika bra skick som när den var ny 1980.

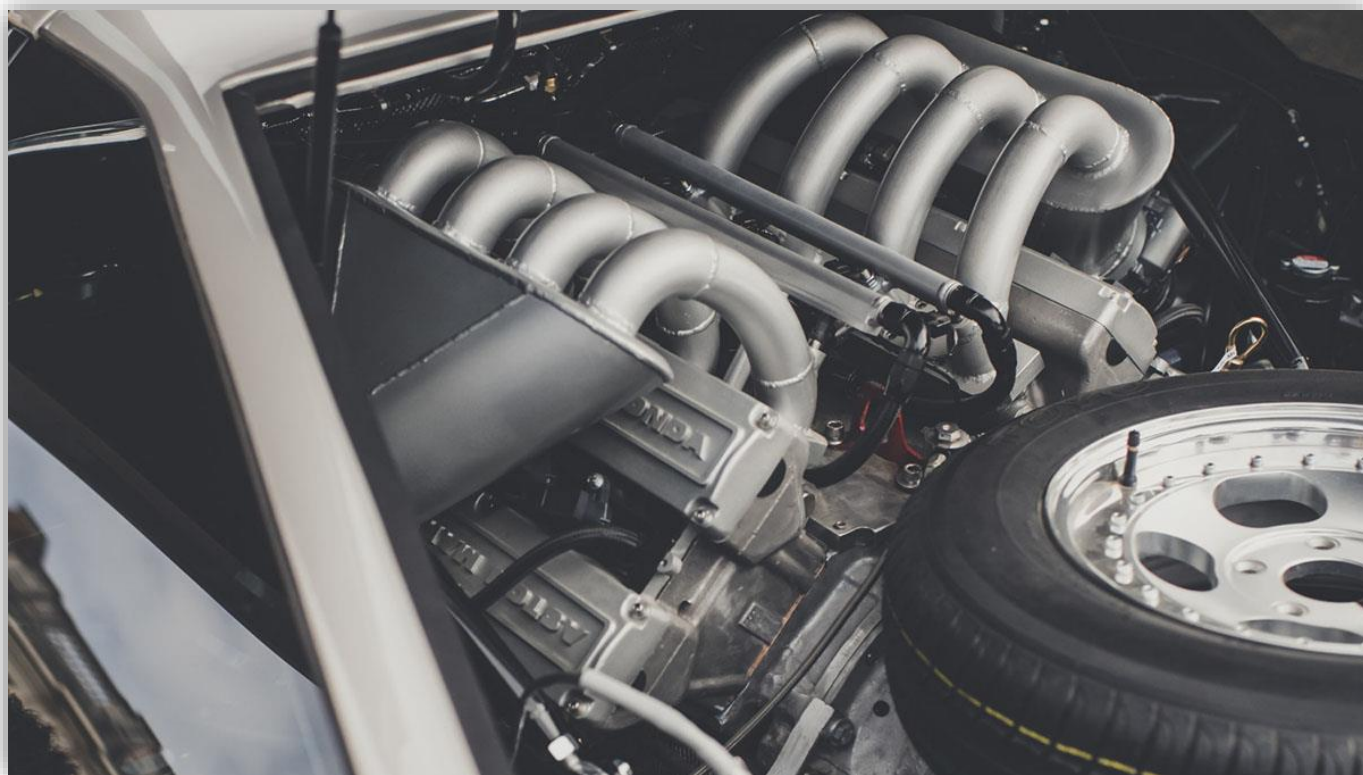
Visas upp vid HMS Prince of Wales

Nu visas superbilen upp igen och vad passar bättre som kuliss än det imponerande hangarfartyget HMS Prince of Wales på 65 000 ton?

Interiören har fått helt nytt läder i sin ursprungliga kulör. Redan 1980 hade Bulldog en toppmodern digital instrumentering.

Renoveringen måste sägas vara ett otroligt fint jobb. Bulldogen ser ut att vara i sitt livs form, 41 år efter födseln. Enligt Classic Motor Cars vd Nigel Woodward var bilen relativt intakt, men ganska sliten, när renoveringen började.

Under arbetet har rörramen i stål förstärkts för att bilen ska bli mer vridstyv. Dessutom har V8:an på 5,3 liter byggts om. Motorn är uppborrad till 5,7 liter och har fått två nya Garrett turboaggregat. I dag är effekten 650 hästkrafter, men det talas om 850 hästkrafter.



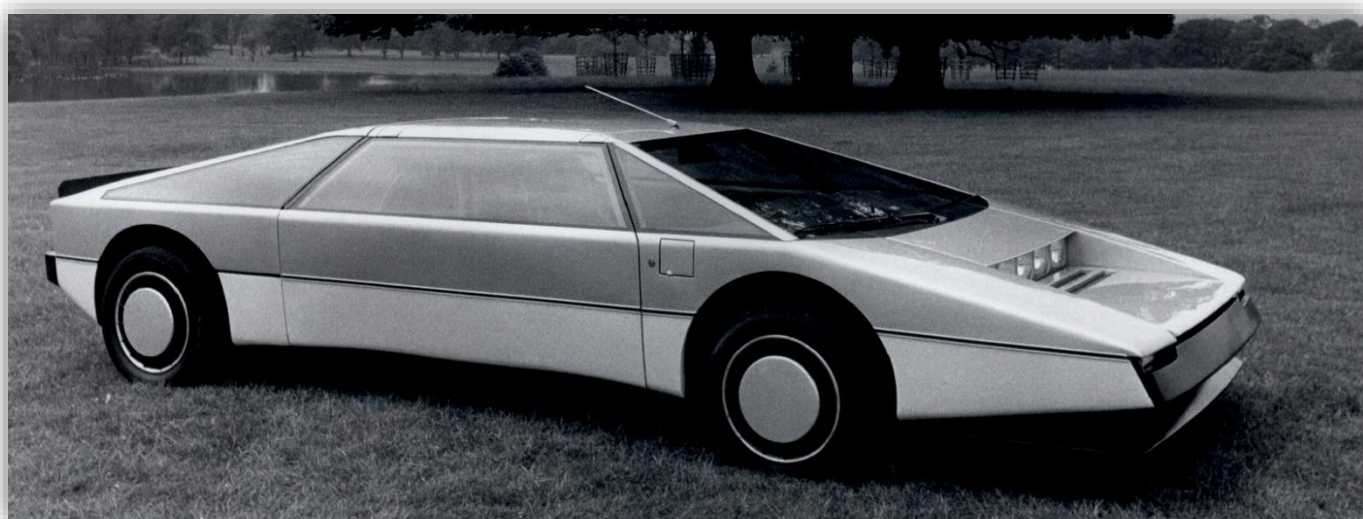
Aston Martins klassiska V8 har borrats upp från 5,3 liter till 5,7 liter och fått två moderna Garrett turboaggregat. Motorn ska kunna lämna 850 hästkrafter.

Testas för fullt

Ja, snart får vi även veta vad Aston Martin Bulldog duger till när kanonen med dubbelturbo brakar loss. Just nu pågår testerna för fullt för att optimera bilen inför nya slag.



Maths Nilsson



Aston Martin Bulldog Concept (1980).

Klassiker

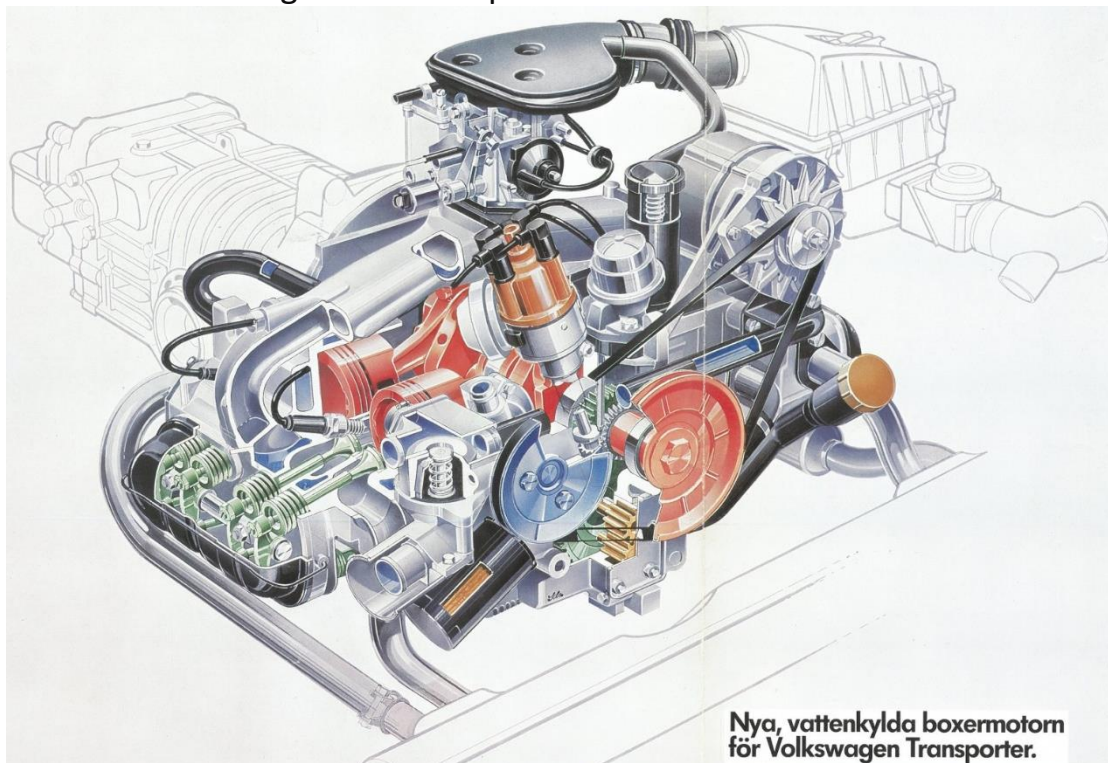
15. Det var droppen för luften.

Publicerad 17 november. TEXT Björn Meyer.

Traditioner kan vara starka. För Volkswagen dröjde det ända till åttiotalets början innan de övergav luftkyllningen i transportbilarna. Men då fick vi veta att vattnet var källan till allt gott!

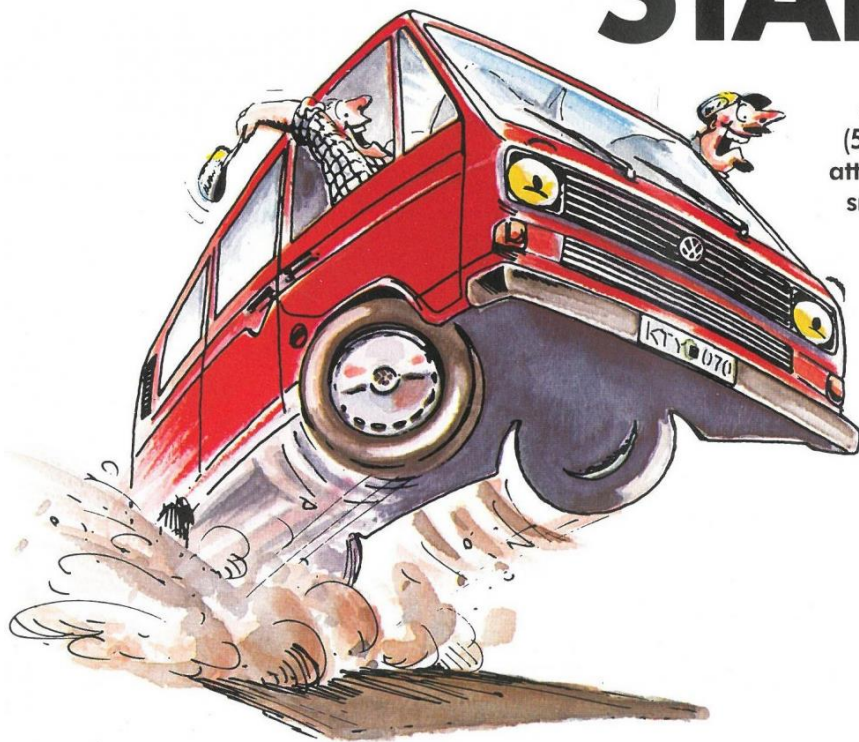


Luft fryser inte. En gång i tiden framhöll VW luftens fördelar – ja, luften kokar inte heller. Men alla som kört en gammal bubbla vintertid vet att det kan vara si och så med värmen. Och det fanns en anledning till att Eberspächer-värmarna satt där...



När Volkswagen som allra flitigast framhöll luftens storhet var förstås när det kändes gammaldags, bland alla modernare konstruktioner som använde vatten både för kylning och för att flytta in värmen i kupén.

STARKARE



Den nya boxermotorn med en cylindervolym på 1915 cm³ utvecklar 78 hk (57kW) vid 4 600 varv/min. Det innebär att Transportern blivit både starkare och snabbare och med speciellt god elasticitet i registret 40–80 km/tim. Dessutom har toppfarten höjts till ca 130 km/tim (toppfarten kan variera beroende på påbyggnader t ex höga kapell).

Vattenkyllningen kom förstås även hos VW, men på ett område vidhöll de – och det var i bussarna, pickuperna och skåpbilarna. När kantiga generation 3 (T3) kom i slutet av sjuttio-talet fanns fortfarande inte en droppe vatten med i bilden – men det var på gång. Inte bara för att komma ikapp omvärlden utan för att avgaskraven skärptes; man skulle inte kunna bygga tillräckligt rent och bibehålla luftkyllningen.

VARMARE



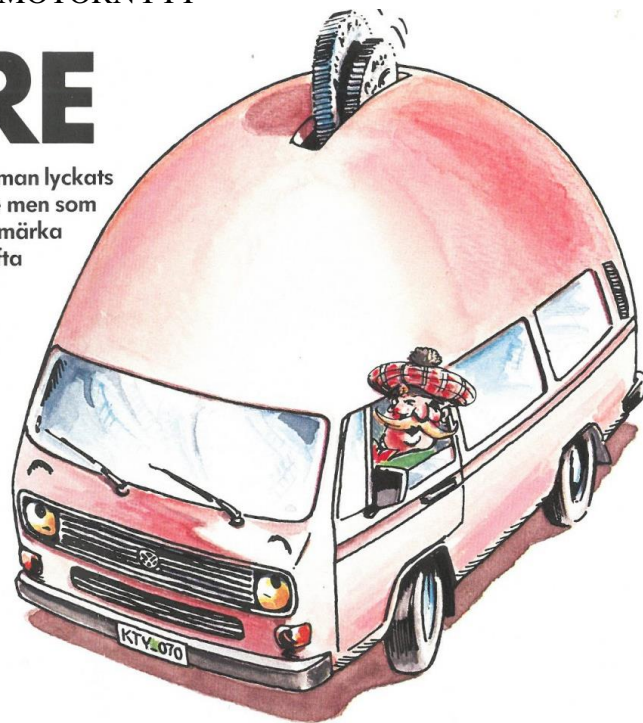
Vattenburen centralvärme – det populäraste uppvärmningssättet för villor och bostadshus. Vad är väl då naturligare än att man på Volkswagen nu när man har tillgång till varmvatten utvecklar ett värmesystem som ger jämn och behaglig värme oavsett motorvarv. Kylaren som på de nya modellerna sitter fram, är hjärtat i det konventionella värmesystemet, dessutom är Buss, Lyxbuss och Caravelle utrustade med ett extra element och fläkt under bakre sätet. Det ger jämn och fin värme i hela kupén.

Om du undrar var vår effektiva parkeringsvärmare Eberspächer tagit vägen, så kan vi lugna dig med att den finns kvar som standard i Buss, Lyxbuss, Caravelle, Kombi och Pick-Up med dubbelhytt. Med de här nyheterna kan vi utan skryt säga att Volkswagen Transporter idag har marknadens bästa värmesystem.

I den svenska broschyren från 1983 framhåller Volkswagen vattnets goda inverkan på flera områden. Med den nya 1,9-litersmotorn blev Transportern starkare, varmare, tystare och snålare.

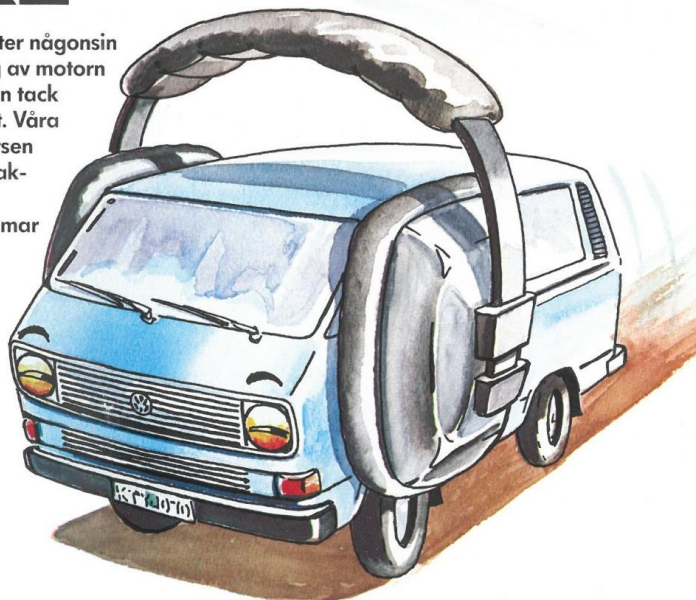
SNÅLARE

Det unika med den nya konstruktionen är att man lyckats göra en motor som är starkare och snabbare men som också är snålare på bränsle. Du kommer att märka en klar skillnad, redan vid halv last. Kör du ofta med full last blir skillnaden ännu tydligare.



TYSTARE

Vi vill inte påstå att Volkswagen Transporter någonsin varit särskilt bullrig med sin fina placering av motorn där bak. Men vi måste medge att ljudnivån tack vare den nya motorn har sänkts väsentligt. Våra mätningar visar att ljudnivån vid förarplatsen minskat med 3–4 dB (A). Det innebär i praktiken en sänkning av ljudnivån med 50%. Skönt för den som dagligen sitter flera timmar vid ratten.



Pick-up

Pick-up
med dubbelhytt

Skåp

Skåp
med förhöjt tak

Kombi

Kombi
med förhöjt tak

Buss/Lyxbuss

Caravelle

16. Porsche 356 Pre-A.

Av Gran Turismo. 01/09/2019.

Lagom till 70-årsjubileet råder en hype kring ur-Porschen. Vi har kollat den allt häftigare prisbilden på de allra tidigaste bilarna. Gör dig redo för att gräva djupt i plånboken om du vill hänga med i svängarna...



Det är nu jämnt 70 år sedan Ferry Porsche snickrade ihop sin första lilla bil baserad på Folkakomponenter i verkstaden i Gmünd i Österrike. Medan den legendariske pappan Ferdinand satt bakom lås och bom som krigsfånge i Frankrike höll Ferry igång den lilla verkstaden och lyckades hitta tillräckligt med medel för att färdigställa den sportvagn som skulle bli startskottet för den väl bekanta och mycket framgångsrika historien om varumärket Porsche. Det var Ferrys känsla för form och detaljer som lade grunden till den entusiasm som miljontals fans än idag känner för märkets sportvagnar.





Porsche 356 har länge varit främst en entusiastbil att använda, gärna både dagligen och hårt, eftersom dess brukskvaliteter är ovanligt höga. Mekaniskt går en välskött bil som en klocka i många tusentals mil, och det är främst rosten som tar dem – liksom de flesta bilar från den här tidsperioden.

Men med prislägen som drar iväg mot miljonen även för de senare och minst dyra modellgenerationerna börjar säkert allt fler behandla sina klenoder med större försiktighet.

Det gäller naturligtvis i synnerhet de allra tidigaste bilarna, de som med Porschevokabulär benämns som "Pre-A", alltså de drygt 10 000 bilar som byggdes fram till och med 1955.

Här rör sig prislägena i flermiljonsklassen, och även om vi har gjort ett välment försök att sätta en prislapp även på de allra första 49 bilarna som tillverkades med handknackade lättmetallkarosser i Gmünd måste siffrorna tas med en stor nypa salt. När det rör sig om så extremt små volymer, och dessutom av en bil som idag har ett unikt historiskt värde, kan de tio miljoner vi har skattat värdet till lika gärna bli det dubbla – eller ännu mer – på en prestigeauktion under året. Om det nu över huvud taget skulle komma ut någon bil till försäljning vill säga, det tillhör verkligen ovanligheterna eftersom det inte finns så många kända överlevare kvar.

Om det är just det jämna firandet eller en allmän nytändning som har lett till ett tydligt och rätt anmärkningsvärt prisrally för de allra äldsta 356:orna är osäkert, och detta mitt i en konjunktur där prisläget rent allmänt står och väger med både ned- och uppgångar. Sedan i somras kan man nämligen se tydliga trendbrott för ur-Porschens prisbild, efter att den har varit mycket stabil i flera år.

Det var kännaren Göran Modin från Sigtuna som fick oss att få upp ögonen för det alldeles isolerade prisrace som nu pågår för ikonen. Göran har omfattande erfarenhet av renovering av tidiga 356:or, och är genom sitt engagemang som MHRF:s huvudbesiktningsman för bilmodellen väl insatt i många av de affärer som görs på hemmaplan.

Hans initiala synpunkter gällde vårt generella prisläge i prislistan, som han ansåg var alldeles för lågt. Att man idag skulle hitta en hygglig 356 för under halvmiljonen – som vår lista indikerade före vår revision i denna utgåva – håller han för uteslutet.

Nu betalas det ibland tio miljoner för en 356!

Modell	Modellår	Antal tillv.	Pris från till kr
Gmünd	1948–49	49	8 000 000	10 000 000
Split/W	1950	940	4 000 000	5 000 000
Split/W	1951	inkl. ovan	3 500 000	5 000 000
Coupé	1952–55	6 687	1 200 000	2 500 000
Cabriolet	1950–55	1 685	2 500 000	4 000 000
Speedster	1954–55	1 217	3 500 000	5 000 000
Carrera Speed.	1955	15	8 000 000	9 500 000

– Övervägande delen av de bilar som säljs i Sverige går till utlandet, menar Göran, varav många hamnar direkt på mobile.de till ett rejält mycket högre pris. Extremt rostiga och inkompleta renoveringsobjekt, som borde kosta max 100 000 kronor för att på något sätt uppväga renoveringskostnaden, säljs nu i Sverige för 300 000 kronor. Priserna i USA för riktigt dåliga bilar börjar i samma höjd.

Han tillägger också att han under förra året underkände försäkringen för en svensk 356:a på grund av stora rosthål, dåliga bromsar, rykande motor och trasig inredning, en bil som kort därefter bytte ägare för 565 000 kronor.

Detta fick oss att gräva lite djupare i frågan, och med hjälp av bland annat Hagertys utmärkta värderingssnurra detaljstudera värdeutvecklingen för 356:an den senaste tiden.

Även de mer åtkomliga "split screen"-bilarna som byggdes med stålkaross hos Reutter efter flytten till Stuttgart har skjutit iväg rejält prismässigt, med en typisk ökning av värdet på 20–30 procent under det senaste året, från redan höga nivåer. Just den tidiga pre-A-bilen från 1950–51 med delad framruta har ett betydligt högre värde än de efterföljande årgångarna som fick en hel vindruta med en knick i mitten där delningen tidigare gjordes.

Motormässigt växte 356:an de första åren från den ursprungliga 1,1-litersfyran till 1,3- och 1,5-litersversioner med lite olika trimningsgrad. Typiskt är att det i första hand är karossversionen som avgör värdet (de öppna bilarna kostar väsentligt mer) snarare än motorversionen. Många bilar rullar också med "fel" motorspecifikationer, vilket i ljuset av bilens status som antikvitets snarare än körtyg naturligtvis påverkar prislappen negativt.

Har du redan missat det senaste 356-tåget, eller fortsätter uppgången? Definitivt hela jubileumsåret ut. Och snart fyller den ju 75 ...

Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.3 2018.

17. Paige's 1927 års modeller.

Paige räknas till Amerikas äldre fabriker och är snart ett 20-tal år gammal. Den hör till de firmor, som fått arbeta i lugn och ro utan inre störningar. Praktiskt taget har bolaget samma ledning nu som alltifrån fabriken start. En betydande del av tillverkningen går på export, och i likhet med vad som är regel i dylika fall, framställer firman flera chassityper. Om man räknar alla de olika karosserityperna, kommer man upp till ett tjugotal. Tre av chassierna äro försedda med 6-cylindriga motorer och ett har en rak åtta. Cylinderdimensionerna äro på de 6-cylindriga $2\frac{7}{8}$ " X $4\frac{3}{4}$ ", $3\frac{1}{4}$ " X 5" samt $3\frac{3}{8}$ " X 5" eller i meteriskt mått resp. 73 X 121, 83 X 127 och 86 X 127 mm. Den 8-cylindriga motorn har dimensionerna $3\frac{1}{4}$ " X $4\frac{1}{2}$ " eller 83 X 114 mm.

De vagnar, som huvudsakligen försäljas i Sverige, äro modellerna 6—45 och 6—75, men även den mellersta modellen av de 6-cylindriga vagnarna, modell 6—65, har dock också den funnit en hel del avnämare. Här nedan skola vi litet mera i detalj beskriva den 6-cylindriga vagn, som har cylinderdimensionerna $2\frac{7}{8}$ " X $4\frac{1}{4}$ ".

Även vid en helt kort provfärd med vagnen lägger man märke till tre egenskaper: en kraftig. Tystgående notor, en utmärkt fjädring samt en rymlighet vid förarsätet, som man endast ser vid ett fåtal vagnar med den hjulbas, som modellen 6—45 har. Och skulle man av någon händelse behöva bromsa upp vagnen, finner man en fjärde egenskap, som varje motorman sätter värde på, nämligen mjuka, men kraftigt och snabbt verkande bromsar.

Söker man klargöra för sig orsakerna till de olika egenskaperna hos vagnen och börjar med en okulärbesiktning, får man genast klart för sig, att fjädringen helt enkelt måste vara god, ty alla fjädrarna äro långa och dessutom finnas stötdämpare på varje fjäder. Orsaken till motorns fina gång och goda acceleration är att söka i de lätta kolvarna samt en omsorgsfull utbalansering av vevaxeln. Till den tysta gången bidrager frånvaron av alla draglänkar till bromsarna, en tyst kedja för transmissionerna samt bakaxelns konstruktion. Transmissionskedjan är för övrigt lätt att justera, och smörjningen av densamma är väl genomförd.

Motorn har stående ventiler; smörjningen tillföres de olika ställen under tryck medelst kugghjulspump, och vattencirkulationen ombesörjes av en pump, som sitter på samma axel som fläkten och drives qav en rem. Tändningen är av batterityp med avbrytaren placerad längre fram på motorns högra sida. Förgasaren är försedd med en luftrenare av centrifugaltyp och så konstruerad, att det avskilda dammet bpå några ögonblick kan avlägsnas. Motorn utvecklar fulla 45 hkr.

Kopplingen är av en-lamell-typ och den drivna lamellens obetydliga vikt gör det lätt att utföra växlingen fullkomligt ljudlöst. Växellådan har tre hastigheter för gång framåt samt en för back. Kraftöverföringen sker medelst kardan, och bakaxeln är av »half-floting»-typ.

Det har redan nämnt, att bromsarna taga mjukt men kraftigt. De äro av hydraulisk typ – system Lockheed – varför några leder, som behöva smörjning, icke förekomma, ej heller finnas några draglänkar, som tarva justering. Allt vad som behöver iakttagas är att tillse, att nog med vätska finnes i den lilla behållare, som sitter på instrumentbrädan under huven. Men den får icke *fyllas* med vanlig olja. Som många tro, utan man måste använda en blandning av ricinolja och sprit.

Fjädrarna äro såsom redan nämnts långa, bakfjädrarna sålunda hela 54" eller 1 372 mm. samt framfjädrarna 36" eller 914 mm. Hjulen äro av artillerityp, men tallriks-hjul kunna också erhållas mot en mindre tilläggsavgift. På cabriolettypen ingå dock dylika hjul i standardutrustningen. Ringarna äro av ballongtyp samt av dimensionerna 30 X 5.25".

Paige lägger särskilt an på täckta vagnskorgar, och icke mindre än ftra av de fem karosserier, som byggas på chassiet 6–45, äro täckta. Gemensamt för alla dessa karosserier är en särdeles gedigen utrustning i alla avseenden. Klädseln är av god kvalitet, dynornas lutning väl avvägd och frjädringen i desamma utmärkt.

Generalagent i Sverige för Paige är firman Sven Du Riets i Norrköping, som har ett välförsett reservdelslager. Representant för Stockholm och Norrland är automobilfirma G. Hanngren i Stockholm.

J. N



Paige 6-45 Roadster Cabriolet 1927



SLUT