



ZIL-41047 1985.

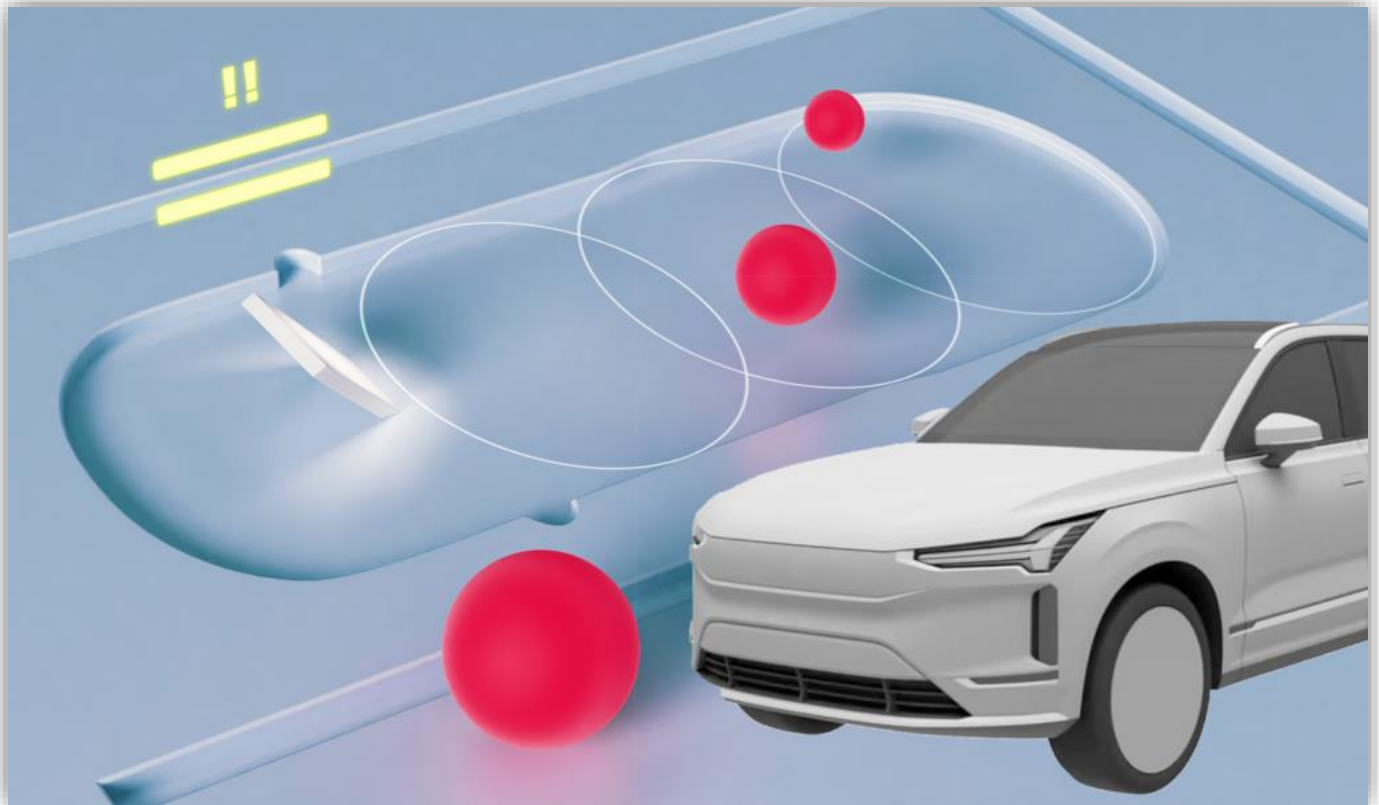
1. Volvos nya övervakningsteknik ska rädda liv
2. Toyota utvecklar trådfri bogsering
3. Toyota stoppar tillverkning i Ryssland
4. Cabriolet stryks när biltillverkare satsar elektriskt
5. Lamborghini stänger ett kapitel
6. Wiesmann öppnar reservationerna för Project Thunderball
7. Peugeot e-208 får mer räckvidd
8. BMW uppdaterar Z4 en smula.
9. Supersuven BMW XM
10. Galen monsterversion av Mercedes G-klass
11. Test Dacia Jogger
12. Renault Alpine A310
13. Italienska BBC
14. ZIL-41047
15. Formel 1



1. Volvos nya övervakningsteknik ska rädda liv.

Publicerad av Elias Medelberg 2022-09-28, 10:58.

Volvo har tagit fram ett interiört radarsystem till nya EX90 som kan avläsa rörelser på mindre än en millimeter. Tekniken förhindrar att barn glöms kvar i bilen.



Den stora bollen representerar en person som klivit ur bilen. De små röda bollarna är levande varelser som glömts kvar i baksätet respektive bagageutrymmet.

Först ut med det nya radarsystemet blir [Volvos kommande elbil EX90](#) som presenteras den 9 november. Systemet kommer bestå av sensorer i takkonsolen, i läslamporna i taket och i bagageutrymmet. Dessa gör det möjligt att plocka upp rörelser på mindre än en millimeter i hela bilens interiör.

Systemet ska rädda liv. Sedan 1998 har 900 barn dött i varma bilar. En majoritet av dessa sker på grund av att någon glömt kvar ett eller flera barn i bilen, skriver Volvo i ett pressmeddelande.

Det ska systemet råda bot på genom att vägra låsa bilen ifall en familjemedlem är kvar i fordonet. Samtidigt dyker en påminnelse upp på infotainmentskärmen där man får bekräfta att man vill låsa bilen.

Likt Teslas "Dog Mode", [som kom i en OTA-uppdatering redan 2019](#), kan Volvo EX90:s klimatanläggning lämnas påslagen ifall att det finns djur eller människor kvar i bilen och att det finns tillräckligt mycket el kvar i högvoltsbatteriet.

Tekniken är inte godkänd i alla länder men Volvo jobbar på att få tillstånd beviljade för att låta dem successivt kunna aktivera funktionen fler marknader. Systemet ska även användas i fler kommande Volvomodeller men exakt vilka det vet vi inget om ännu.



Elias Medelberg



Volvo börjar hyra ut hårdvara i bilen.



Därför fimpade Volvo namnet "Embla" i sista stund.



Alrik: Volvo – såsom i himmelen.



Volvo EX90 är namnet på nya flaggskeppet – Säkraste Volvon hittills.

2. Toyota utvecklar trådfri bogsering.

PUBLICERAD AV ERIK WEDBERG.

27 SEP 2022, KL 10:40.

Har du alltid önskat att det vore möjligt att köra två bilar på en gång? Snart kan det vara möjligt. Toyota avslöjar nu att de utvecklar en funktion som gör att en bil kan dra en annan bil, utan någon fysisk kontakt mellan dem.



FILM: <https://youtu.be/ajs57ELvPiM>.

Nej, det är inte ett aprilskämt. Och det är inte heller så avancerat som det låter. Även om Toyota kallar den nya funktionen för Hitchless Towing så handlar det inte om regelrätt bogsering. Toyotas nordamerikanska utvecklingsavdelning Toyota Motor North America Research & Design's (TMNA R&D) delar nu med sig av information om ett projekt som handlar om en funktion som gör det möjligt att flytta två bilar med endast en förare.

Funktionen är beroende av att den första bilen körs av en mänsklig förare och den andra bilen följer helt enkelt efter. Som Följa John. Det går alltså inte att bogsera en trasig bil, vilket de allra flesta nog skulle definiera som bogsering. I videoklippet får vi en kort inblick i utvecklingsarbetet, och det är tydligt att inte ens Toyota själva verkar veta riktigt vad man ska ha funktionen till. Det här är inte första gången Toyota utvecklar teknik för att låta bilar klara sig själva. I våras fick vi se en [Toyota Supra drifta utan mänsklig inblandning](#).



Erik Wedberg

3. Toyota stoppar tillverkning i Ryssland.

Publicerad 2022-09-27 kl 6:15.

Text Erik Söderholm.

En stor fabrik med 1 900 anställda påverkas när Toyota väljer att stoppa tillverkningen i Ryssland.



Bilden visar inte den aktuella Toyotafabriken i Ryssland.

Mängder av företag har övergett den ryska marknaden och stängt fabriker efter invasionen av Ukraina – något som kostat miljardbelopp.

Nu ska även Toyota stänga en fabrik i Sankt Petersburg som inte byggt bilar sedan i mars. Den tillverkar drygt 100 000 exemplar av Camry och RAV4 årligen, uppger [Automotive News](#).

Fabriken med drygt 1 900 anställda skulle också kunna säljas eftersom Toyota uppger att det råder brist på viktiga komponenter och material som en följd av sanktionerna mot Ryssland. Tanken var tidigare att kunna återuppta produktionen, men nu uppger Toyota att det inte finns några indikationer på att den kan köras igång igen.

Hos konkurrenten Mazda förs just nu diskussioner om att eventuellt dra sig tillbaka helt från den ryska marknaden, men inget beslut är taget.

Vi Bilägare har tidigare skrivit om hur exempelvis Scania, Nokian och Renault lämnat Ryssland.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Klart: Renault drar sig ur Ryssland.



Miljardsmäll när Scania överger Ryssland.



Nokian lämnar Ryssland – kostar miljardbelopp.

4. Cabriolet stryks när biltillverkare satsar elektriskt.

Publicerat av Johan Augustin 26 September, 2022.

Tillverkning och försäljning av cabriolet går mot sitt slut när biltillverkarna satsar elektriskt.



Det rullar allt färre Ford Mustang cab på vägarna.

Cabriolet – stjärnan i otaliga Hollywoodrullar, eller den perfekta bilen för sommaräventyret, håller på att tyna bort när bilindustrin satsar elektriskt och på mer robusta sportfordon.

I USA talar försäljningssiffrorna sitt tydliga språk där klassiker som Ford Mustang cabriolet har rasat till färre än 100 000 årliga fordon, tillsammans med andra kändisar utan tak som Chevrolet Camaro, [skriver CNBC](#).

Kostnadsökningar för cabriolet

Bakom nedgången ligger förutom elsatsningen även soltak på många bilar, och generella kostnadsökningar för cabriolet.

Varken biltillverkarna eller konsumenterna visar lika stort intresse för de taklösa bilarna längre menar **Stephanie Brinley**, fordonsanalytiker på S&P Global Mobility.

”I övergången till elfordon, och var biltillverkarna lägger sina pengar, så går de helt enkelt inte till cabriolet”, säger hon.

Skurit ner på antalet modeller

Tillverkarna har även skurit ner på antalet modeller av cabrioletter och roadsters — tvåsitsiga fordon med löstagbara tak. Minskningen är från 29 modeller 2011 till 23 modeller 2019.

Haartz, som är den globala ledaren inom material till löstagbara tak, rapporterar att den nedåtgående trenden sker globalt och inte bara i USA.

”Vad vi ser just nu är att elektrifieringen tar bort ännu mer från cabrioletvärlden”, säger **Phil Hollenbeck**, planeringschef på Haartz.

Samtidigt ökar priserna för taklösa bilar, särskilt på sistone genom de utbredda leveransproblemen. Enligt analysföretaget J.D. Power så har genomsnittspriset för en cabriolet ökat från omkring 45 000 dollar 2011 till drygt 70 000 dollar förra året.



Saab 900 Turbo Convertible 1986–87.

Elbilar utan tak

Samtidigt har biltillverkarna emellertid börjat blicka mot hur de kan producera elbilar utan tak. Ford Mustang har redan avslöjat en elektrisk version på sin cab och Polestar är på väg att göra det samma.

Läs även: [Äntligen en eldriven cabriolet – den perfekta sommarbilen!](#)



Johan Augustin



Volvo C70 Inscription 2011.



5. Lamborghini stänger ett kapitel.

Publicerad: 2022-09-27 kl 15:23.

Text: Joakim Nyberg.

Den 26 september färdigställdes en sista Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae Roadster. Under motorhuven sitter den sista renodlade V12:an som tillverkaren levererar vilket symboliserar slutet av en era.



Första gången offentligheten fick syna Aventador var för elva år sedan, på Bilsalongen i Genève 2011. Det var också den första gången som den nyutvecklade 6,5-literstolvan användes i en bil. Motorn som hängt med tills nu var bara Lamborghinis andra helt nya egenproducerade V12:a.

Trots att eran nu är slut är inte allt hopp borta. Ersättaren för Aventador förväntas vara en plugin-hybrid där en V12:a fortfarande kommer vara del av maskineriet. Bilen tros bli en form av övergångsmodell innan Lamborghini börjar leverera helelektriska superbilar.



6. Wiesmann öppnar reservationerna för Project Thunderball.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN,

2022-09-27 KL 09:00.

Elbilen kostar från 300 000 euro.



FILM: <https://youtu.be/ZIY9ivE-VYY>.

I april presenterade Wiesmann den nya modellen Project Thunderball som är en sportbil med deras klassiska utseende fast den går bara på el. Nu meddelar företaget att intresserade kan registrera sitt intresse om att få reservera ett exemplar på deras hemsida. Tillverkningen ska dra igång 2024 i Tyskland och endast 1 000 exemplar kommer att bli till. Varje kostar 300 000 euro och för pengarna får man en roadster med kaross i kolfiber, en vikt på 1 700 kilo, två elmotorer baktill som tillsammans genererar 680 hästar och 1 100 newtonmeter, en 0-100-tid på 2,9 sekunder, ett batteripack på 92 kWh som kan snabblad-das med upp till 300 kW och en räckvidd på 50 mil.



BOBBY GREEN



**Wiesmann rullar ut elbilen Project Thunderball.
Bakhjulsdrift, 680 hästar och 50 mils räckvidd.**



**Wiesmann funderar på eldriven SUV.
Oj! Vilken överraskning!**



**Wiesmann återuppstår.
Lanserar ny modell nästa år.**



7. Peugeots lilla elbil uppdateras: e-208 får mer räckvidd.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-09-27, 14:35.

Peugeot e-208 får ett ansiktslyft till årsmodell 2023. Med teknik tagen från det kommande storasyskonet e-308 får modellen både mer räckvidd och bättre prestanda. Dessutom finns nu värmepump.



Peugeot uppdaterar sin elektriska småbil för att göra den effektivare.

Peugeot visade nyligen upp den **snåla elkombin e-308 Sportwagon**. Nu visar det sig att tekniken från den även ska användas i lillasyskonet, **småbilen e-208**.

Årsmodell 2023 av Peugeot e-208 får en ny motor som både är starkare och effektivare än den nuvarande. Effekten ökar med 15 kW till 115 kW (156 hk) och 260 Nm, samtidigt som snittförbrukningen minskas med 10,5 procent till 12 kWh/100 km.

Tillsammans med ett nytt, effektivare batteripaket på 51 kWh (48,1 kWh) ökar det räckvidden från 36,2 till 40 mil [enligt WLTP-körcykeln](#).

Kanske viktigare för oss i det kalla Norden är en annan nyhet. Peugeot e-208 får nu till slut en värmepump, något som ger bättre räckvidd i kylan. Pumpen är kopplad till en fuktighetssensor i vindrutan som ska hjälpa till att kontrollera luftflödet i kupén och på så vis också förbättra energieffektiviteten.

På laddningssidan har dock inget nytt hänt. Peugeot e-208 kan fortsatt enfasladdas med 7,4 kW AC eller snabbladdas med upp till 100 kW DC. Vid snabbladdning ska batteriet nu kunna fyllas upp från 20 till 80 procent på 25 minuter.

Några svenska priser för 2023 Peugeot e-208 har inte kommunicerats ännu, men 2022 års modell har ett grundpris på 429 900 kronor. Med tanke på den tillkommande utrustningen är det inte omöjligt att modellen nu blir dyrare.

Lanseringen av modellen ska ske under 2023.



16-tumsfälgarna är nya och skos med "A+"-klassade däck för bättre förbrukning och räckvidd.



Wiggo Björck



8. BMW uppdaterar Z4 en smula.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-09-28 KL 17:00.

Men fortfarande ingen manuell låda till sexan.



I våras presenterade Toyota modellen GR Supra med manuell låda. Och eftersom den senaste upplagan av BMW Z4 är samma bil började ryktena florera att kanske även Z4 skulle få en spak man kunde vispa med. Nu presenteras en "facelift" av modellen men icke - det finns fortfarande ingen manuell låda till den här. I alla fall inte till den starkare versionen vilket många hade hoppats på. Istället fick vi några fler färger att välja på (Thunder-night metallic, Portimao Blue metallic och Skyscraper Grey metallic), en något förändrad grill och nya 19-tumsfälgar. Ganska klen uppdatering med andra ord. Du kan få den som sDrive30i eller M40i och specifikationerna är precis som tidigare - turbomatad fyra på 2,0 liter och 259 hästar eller rak turbomatad sexa på 3,0 liter med 387 hästar. Åttastegad automatlåda och bakhjulsdrift gäller för båda.

Marknads lansering för uppdateringen sker i november.



BOBBY GREEN





**Nya BMW Z4 blir din för 452 900 kronor.
Svenska priser klara.**



**Nu är den här - nya Toyota GR Supra med manuell låda.
Sportigt**



**BMW Z4 verkar inte få någon ersättare.
Säljer för dåligt**



9. Världspremiär för supersuven BMW XM – Så mycket kostar den.

Publicerat av Anders Nilsson.

2022-09-28.

Nu är äntligen produktionsversionen av BMW Concept XM här.



BMW XM har en V8-motor som kompletteras av ett batteri på 29,5 kWh.

Konceptet visades upp redan i höstas, men nu har äntligen laddhybriden och monster BMW XM lanserats.

I november visades **BMW Concept XM** upp inför BMW M:s 50-årsjubileum. Nu har **BMW** officiellt lanserat BMW XM. Det är också BMW M:s första egna modell sedan BMW M1 som kom just för 50 år sedan.

Kvar från konceptet är den minst sagt kontroversiella/intressanta fronten med enorma bävertänder. Från och med i år ska designen finnas på alla BMW:s framtida lyxmodeller. Den har även de delade strålkastarna som finns på nya **BMW 7-serien**, och **X7** facelift. Annars har BMWn en kaross som är synonymt med en suv. Det finns några designelement som flörtar med M1.

Effektmässigt kommer BMW XM ha en bensindriven 4,4-liters V8-motor på 489 hästkrafter och 650 Nm som får hjälp av ett batteri på 29,5 kWh. Batteriet driver i sin tur en elmotor på 197 hästkrafter (145 kW). Det betyder att systemeffekten är på hela 653 hästkrafter och 800 Nm. Nästa år kommer även BMW XM Red Label lanseras, vilket höjer effekten till 748 hästkrafter och 1 000 Nm.



Det betyder att 0–100 km/h klaras av på 4,3 sekunder, samtidigt som toppfarten är begränsad till 250 km/h. Om man vill lägga till M Driver's package, höjs toppfarten till 270 km/h. Kraften till hjulen går via en åttaväxlad M-Steptronic växellåda. Vill man enbart köra på el, har den en räckvidd på upp till 8,8 mil enligt WLTP.

Interiören har enligt BMW en känsla av rymlighet och både cockpiten samt framsätena har designats för en aktiv körupplevelse. Det kompletteras med exklusiva material och lyxig design, så att den förvandlas till en M lounge.

BMW XM går att beställa från och med idag, och kostar från 1 821 000 kronor. Tillverkningen påbörjas i december 2022.





Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Världspremiär: Ferrari Purosangue är äntligen här.



Världspremiär för nya BMW X7 – Så mycket kostar den.



Världspremiär för Alpina B4 Gran Coupé.



BMW börjar producera vätgasdriven bränslecell.

10. Galen monsterversion av Mercedes G-klass: Pickup med 900 hk.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 27/09/2022.

Här är monsterversionen av Mercedes G-klass som får vanliga SUV:ar att likna småbilar. Brabus P 900 Rocket Edition är en ombyggd Mercedes-AMG G63 med flak och brutal front. Med 900 hästkrafter i V8:an klarar kolossen 0-100 km/h på 3,7 sekunder.



Brabus senaste modell P 900 Rocket Edition är SUV:en och pickusen med extra allt som får Fords största Raptor-modeller att verka mjäkiga. Miljövännerna drar en lättnadens suck över att koldioxidmonstret bara byggs i 10 exemplar.

Grundbilen Mercedes-AMG G63 är redan i sin grundversion mer än tillräcklig. Men Brabus trimmar upp V8-motorn på 4,5-liter till galna 900 hästkrafter och 1 050 Newtonmeter. Toppfarten på 280 km/h är nästan mer imponerande än accelerationen på 3,7 sekunder.

Naturligtvis har Brabus även gett bilen en rejäl exteriör uppgradering, förutom att den är förvandlad till pickis. Mer eller mindre alla detaljer är tillverkade av kolfiber. Hela motorhuven är i kolfiber och kallas för "PowerView". Bilen rullar på 24-tumshjul med ställbara coilovers.

Avgaserna blåses ut från sidan av bilen, men turligt nog finns ett coming home-läge så att du slipper skrämma grannarna. Brabus river bort Mercedes-AMG:s skinnklädsel och byter ut den mot en egen quiltad variant i snäckskalsmönster. De byter ut 206 olika komponenter till detaljer med accentfärgen "Rocket Red".

Några problem att bli av med de tio exemplaren blir det knappast, trots dystra tider. Brabus har inte brytt sig om att berätta om prislappen, men det ryktesvis handlar det om över sex miljoner kronor.





Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

11. Test Dacia Jogger.

Publicerat av Karl Cajmatz 27 September, 2022.

Dacia Jogger – billigaste bilen per säte?



Dacia Jogger är den billigaste bilen med sju säten, men är den billigast per säte?

Vad får man om man korsar marknadens billigaste bil, Dacia Sandero, med kollektivtrafik? Minibussen Dacia Jogger! Låt oss lägga i Högsta Växeln för att ta reda på hur mångsidig den är, om man kan få mängdrabatt på sittplatser, och mycket, mycket annat!

Dacias intåg i Sverige var sällsynt vältajmat. Skulle man sälja en bil i september 2008 var det verkligen gynnsamt om prislappen låg under 80 papp – ett nybilspris som Bockstensmannen var den senaste att skåda.

I det ekonomiska klimat som rått under den första halvan av det här året sticker Dacia också ut genom att öka sin försäljning. Att man har skruvat upp priserna, till följd av kvalitetsförbättringar, hindrar inte Dacia från att vara svenskarnas favorit i hårda tider.

En bidragande orsak kan förstås vara att modellutbudet har breddats. Senast ut är minibuss-kombi-suv-mixen Jogger. Den har fått sin front från [Dacia Sandero Stepway](#) (plus dess smarta takrails som vi återkommer till längre ned), medan bakdelen ser ut som en korsning mellan en [Renault Kangoo](#) och en [Volvo XC90](#).

Ingen mängdrabatt på säten

Den stora grejen med Dacia Jogger är att den går att köpa med sju sittplatser. Räknar man utifrån grundpris ut hur mycket man får betala per säte, visar det sig dock att Sandero fortfarande är billigare. Förut – när testet ägde rum – låg skillnaden på ringa sex kronor.

Sedan dess har Dacia emellertid sjösatt sitt försök att positionera om sig som ett livsstilsbilmärke. I samband med detta har priset på Jogger fått sig en rejäl skjuts. Nu är skillnaden per säte mer än tusen spann!



Den andra sätesraden kan vikas ihop och fällas fram för att maximera lastutrymmet eller för att komma in på tredje sätesraden.

- *Sandero: från 149 900 à 29 980 kr/säte*
- *Jogger 7-sits: från 217 900 à 31 129 kr/säte*

Att räkna jämförpris per säte är förstås ganska märkligt, eftersom man tenderar att antingen behöva eller inte behöva två ytterligare sittplatser i familjebilen, punkt.

Hör man till kundgruppen som behöver extraplatserna får man betala 9 000 spänn extra (för utrustningsnivån Expression, som är ensam om att finnas med antingen fem eller sju sittplatser) och leva med aningen försämrade accelerationsförmåga.

Modulär praktikalitet

Det kan man nog leva med om man behöver grejerna. Viktigare än den detaljen är allt den faktiska funktionaliteten. Här utmärker sig Dacia i vanlig ordning som en biltillverkare där man gör en sport av att tänka till.

Den bakersta sätesraden kan både fällas ihop och tas bort, beroende på hur mycket utrymme man vill frigöra. Med den helt bortplockad och den andra sätesraden hopfälld uppnås en lastkapacitet på smått absurda 1 800 liter – en siffra som får en **Volvo V90** att framstå som en mopedbil.

Med alla säten uppfällda krävs en lite väl komplicerad manöver för att nå de två bakersta. Man kan inte bara fälla ryggstödet en bit på stolen framför och skjuta fram den, som man brukar göra för att nå dörrlösa baksäten. I stället får man fälla ihop sätet till en dubbelmacka och tippa hela paketet framåt.

Det kan bli en jobbig grej att muntligen förklara för eventuella klass- eller lagkamrater som ska klättra in där när samåkning står på menyn. Samtidigt är allt fällande vad som gör att man får de nästan två kubikmetrarna skåputrymme när det verkligen behövs.



Längst bak har man förvånansvärt gott om plats. Sätena kan antingen fällas ihop eller plockas bort helt när man ska frakta icke-levande gods.

Något imponerande är att baksätets kullerbytteliknande rörelse fungerar även om framsätet är draget så långt bak det går.

Den enda egentliga nackdel som följer av lösningen är att den andra sätesradens bälten måste stoppas in i ett myntinkastliknande hål av utomordentligt klen plast innan fällandet kan ta vid.

Såvida man inte personligen ser till att sköta varenda sätesfällning själv, kommer den lilla plastdetaljen att fördärras på nolltid. Testbilens dito hade till exempel redan massakerats av branschkollegorna innan vårt test tog vid.

Dacia Jogger borde ha hetat Dacia Yogi

Flexibilitetstemat fortsätter även på utsidan, där Jogger som sagt har fått med sig takrailsen som lanserades med Sandero Stepway.

Anledningen till att de är smarta är att själva takräckena – det vill säga den biten som vanligtvis monteras vinkelrätt mot railsen – är inbyggda. Man skruvar helt enkelt loss mittsegmentet av vardera sidas takrail, och skruvar fast dem igen på tvären.

Det innebär inte bara att man slipper ha takräcken liggandes i garaget; det innebär också att en eventuell takbox inte bygger på med lika mycket höjd, vilket i sin tur betyder att den högst rimliga bränsleförbrukningen inte behöver fördärras totalt bara för att man vill ha med sig lite skidor.

Givet all denna praktiskt användbara flexibilitet är det för mig obegripligt att bilen heter Jogger. Dacia Yogi hade varit ett bättre namn.

VTEC just kicked in, yo

Kanske har Dacia Jogger fått sitt namn av andra skäl, som att klädseln tycks vara gjord av billiga träningskläder (som förvisso kan tas av och tvättas), eller att den har helt okej köregenskaper och därför tål att köras längre sträckor.



Takrailsen extraknäcker som takräcken med låg profil. Smart!

Förvånande är det förstås inte, givet de nära släktbanden med Sandero, som chockade oss med sin höga kvalitet när den kom. Nämnvärt är ändå att Jogger inte har begåvats med sådan där gummisnoddstyrning som man finner i många billigare bilar, och som får det att kännas som att man när som helst kommer att flyga av vägen i högre hastigheter.

Särskilt snabb är den ju inte, och eftersom den enbart erbjuds med manuell växellåda innebär det att man får jobba lite om kraften ska komma när man ber om det.

Givet att det är en trepip är motorns vridmoment mycket varvtalsberoende. Först vid ungefär 3 000 varv vaknar den till liv, på ett sätt som påminner om en turbomotor av mer gammeldags snitt. I mitt huvud ekade orden från en välkänd internetmeme på tema Honda, varje gång det skulle accelereras.



Dacia Jogger är billig, men inte otrevlig att köra för det.



Under huven döljer sig ketchup-effekt i motorformat.

Ska man få bilen att röra på sig när den är fullastad är det nog nödvändigt att utnyttja hela varvtalsregistret. När inte det behövs, antingen för att man är själv eller för att man kör i konstant hastighet, är det imponerande hur pass tyst och vibrationsfri motorn är.

Med vissa trecylindriga motorer känns det som att motorn försöker skaka sig loss från sina fästen på marschvarvtal. Priset man betalar är en gasrespons som är bilvärldens svar på dial-up-internet.

Däckbullret lyser också med sin smått förvånansvärda frånvaro. **Den franska provkörningen** i början av året väckte en viss oro om att Dacia Jogger skulle vara överjävlig att köra på skrovlig, svensk asfalt. Förväntningen är trots allt att den ska kännas som en skåpbil, men icke!

Billigast vinner när det kommer till Dacia

När man ska beställa sin Dacia Jogger anser jag att man ska satsa på att få den så billig som möjligt. Några drivlinealternativ finns inte, så det är ingen risk att man tvingas köpa en massa extra lullull bara för att man till exempel inte orkar växla.



*En Dacia gör sig i regel bättre med så lite utrustning som möjligt.
Infotainmentsystemet finns också som app.*



Touchskärmen är inte värd att betala extra för.

Media NAV-paketet för knappa 6 900 kronor är att betrakta som dekadens. Kör man infotainment via mobilspiegling får man ju ändå känna sig som någon sorts betatestare, med alla krascher som är förenade med åtminstone Android Auto.

Bättre är att använda mobilhållaren som ingår, och gör att man kan använda telefonen för navigation och underhållning. Trots att den håller knackigare kvalitet än mobilhållarna som sitter på såna där hyrsparkcyklar, utgör den Media NAV-paketets främsta ingrediens.

Inte heller Technopakett Plus är värd att lägga till, eftersom den enda delen av det som var värd att betala för – parkeringsradar och backkamera – har blivit standard på de två högre utrustningsnivåerna sedan testet ägde rum.

Summan av kardemumman

Om man behöver en bil och ens enda kriterium därutöver är att den ska vara sjusitsig, är det svårt att slå Dacia Jogger. Måhända att man inte får någon mängdrabatt på sätena, men det må så vara när helhetspaketet ändå med råge är det billigaste av sitt slag.

Den är lika lyxig som en omålad parkbänk, men bjuder samtidigt på mängder av smarta och annorlunda lösningar. Drivlinan är på något sätt också underhållande i sin fullständigt elementära beskaffenhet.

Ska man ha en Dacia Jogger borde man noga överväga vad man verkligen behöver, och anpassa sin beställning så att man undviker att betala för så mycket krångel som möjligt. Då kan man få en bil som inte är så mycket att skryta om för att vara en bil, men som är väldigt mycket bil för det man betalar.

Dacia Jogger Extreme, 7-sitsig (2022)

Motor: 1,0-liters rak trea, bensin, 110 hästkrafter, 200 newtonmeter

Kraftöverföring: 6-växlad manuell, framhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 11,2 sekunder

Toppfart: 183 km/h

Vikt: 1 318 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4547/2007/1632 mm

Pris: från 217 900 SEK* (Testbil ca. 243 300 SEK)

*Avser billigaste 7-sitsiga Jogger, med utrustningsnivån Expression



Dacia Jogger är någon sorts blandning av suv, minibuss och kombi.



Den har ärvt modellen Sandero Stepways ruggade yttre.

Högsta Växelns helhetsintryck av Dacia Jogger

Slutbetyg: 4,5/5

Dacia Jogger är inte utan sina brister, men med undantag för den skräpiga bälteshållaren är de alla lätta att acceptera för det låga priset. I linje med märkets övriga utbud får man sanslöst mycket bil för pengarna.



Karl Cajmatz

12. Renault Alpine A310.

Publicerat av Gran Turismo. 06/10/2019.

I samband med Alpines 60-årsjubileum 2015 och den kultstatus som A110-modellen uppnått är det nu dags för marknaden att upptäcka efterföljaren A310.



Alpine A310? En ganska okänd skapelse på svenska vägar, men det gör den inte mindre intressant, tvärtom. Marknadsmässigt är väl de senare V6-modellerna rena fynden nu när tidiga, tekniskt A110-liknande, exemplar dragit iväg prismässigt.

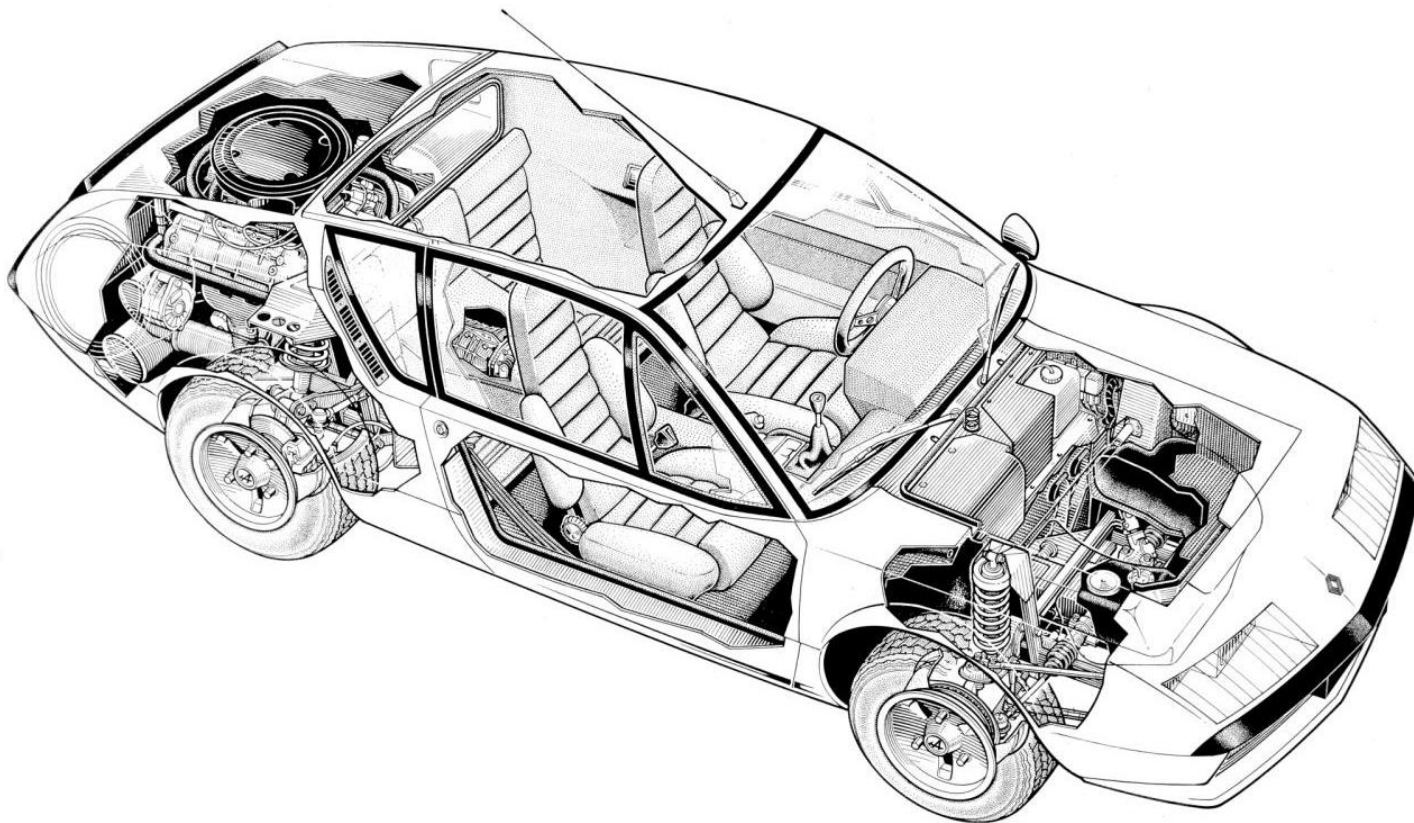
Det handlar mycket om antalet tillverkade, den fyrcylindriga A310:an byggdes parallellt med A110 och var tänkt att fungera som ett modernare, mer civiliserat alternativ. Men kunderna gör inte alltid som biltillverkarna vill och de flesta valde den enklare bilen för dess rallyprovinens. Bara 2 340 fyrcylindriga A310 byggdes och tillverkningen nådde sin topp 1973 innan den började tackla av igen.

Alpinechefen Jean Rédélé tänkte att A310 skulle bli mer av en Porsche 911-konkurrent än den mer primitiva A110:an. Med 310 följde en del tekniska nyheter som även letade sig in i 110 de sista åren. Det handlade bland annat om en ny bakvagn med dubbla triangellänkar.

För den djärva, futuristiska formen stod Michel Beligond, mer känd för sina läckra illustrationer, bland annat på affischerna för Le Mans 24-timmars under 50- och 60-talet. Den mer mogna 310:an är också klart större än lillasyster, den är hela 36 centimeter längre och även tyngre, vilket gör den långsammare och därmed inte lika attraktiv i många ögon.

Rédélés plan att 310:an skulle öka produktionen i den nya större fabriken i Dieppe funkade alltså inte och 1973 var han tvungen att sälja 55 procent av verksamheten till Renault. Med det följde också en omprioritering av tävlandet. Istället för att satsa tungt på rally ville man köra racing med en seger i Le Mans 24-timmars som målsättning.

Den vanliga produktionen led både av att kunderna uteblev i allt högre grad, och dessutom av att stora delar av produktutvecklingen satsades på racing istället för på mer närbesläktade rallybilar. Trots det lyckades man bra med en A310 i franska rallymästerskapet.



Men vad göra med gatbilen? Jo, stoppa in den då nya PRV-V6:an som Renault, Peugeot och Volvo delade. Fördelen var helaluminiumkonstruktionen som gjorde att vikten kunde hållas i schack, A310 V6 vägde faktiskt in precis under 1 000 kilo.

Stommen var fortfarande en kraftig ryggradsram, lite som i samtida Lotusbilar, som sedan kläddes med en kaross av glasfiberarmerad plast som gjordes i ett stycke.

I samband med den tekniska uppdateringen fick även karossen en lättare facelift – och det av ingen mindre än Robert Opron, mannen bakom designlegender som Citroën SM, med flera.





Inför modellåret 1982 var det dags för nästa större förändring. Bland annat hämtades bakvagnen från mittmotorbilen Renault 5 Turbo och A310 blev alltmer Renault istället för Alpine. De kunder som tidigare ratat A310 på grund av den lilla, fyrcylindriga maskinen kunde nu klaga på att inredningen fick allt fler delar från det vanliga Renaultsortimentet.

En kul detalj är att så fort V6-modellen blev känd försökte John Z De-Lorean köpa några bilar för att utvärdera. Han vände sig till Renaults huvudkontor men blev hänvisad till Alpine i Dieppe och köpte enligt sajten www.a310alpine.com till sist sex exemplar. Ett par lär finnas kvar och minst en av dem har en V6-motor av samma specifikation som satt i DeLoreanbilarna.

Samtidigt som uppdateringen 1982 lanserades även en "V6 GT"-version med samma utseende som Grupp 4-tävlingsversionen som presenterats 1979. Det vill säga att den fick skärmbreddare och större spoilers fram och bak, likt bilen på våra bilder. Man gjorde också ett mindre antal V6 GT med uppdaterad maskin, som bland annat hade tre dubbla Weber-förgasare.

Ännu vassare blev sedan efterföljaren till A310 V6 kallad GTA. Då kunde man nämligen få en turboladdad V6:a hämtad från Renault 25 Turbo som alternativ. Motorn hängde nu också i en separat hjälpram som gjorde känslan aningen mer baktung utan att det påverkade greppet negativt.

GTA-versionen fick även en uppdaterad form signerad Yves Legal och med det ett luftmotstånd med låga cW-värdet 0,28. Slutligen kom A610, med en mjukare form samt infällbara strålkastare.

Idag har betydligt fler A310 V6 fått GT-utseende och det verkar vara de som är mest eftersökta. Det finns ett hyfsat antal till salu runtom i Europa, men i Sverige är Alpinebilar ganska sällsynta. Exemplet på våra bilder bytte dock ägare i somras.

En gemensam nämnare för ägarna verkar vara att de generellt sett är mycket nöjda och att den sexcylindriga versionen är den mest älskade. En perfekt kompromiss mellan den råa A110, den kanske lite väl sofistikerade GTA, och den sista A610.

En fördel på våra breddgrader är även att V6-motorn är en känd storhet från sin tid i allsköns Volvobilar. Men om vi bortser från maskineriet fick alla versioner beröm för greppet och de fantastiska köregenskaperna ...

13. Italienska BBC.

Publicerad 2022-09-28 kl 7:00. Text **Mårten Carlsson**.

Vad hade en vapensmedja, en motorcykelkonstruktör och en greve gemensamt? Jo - en småbil!



I efterkrigstidens Italien var det trögt att starta upp igen. Det rådde brist på det mesta och många företag sökte efter att bredda sin marknad efter behoven.

Fordon var en stor bristvara, främst enkla vanliga folkbilar.

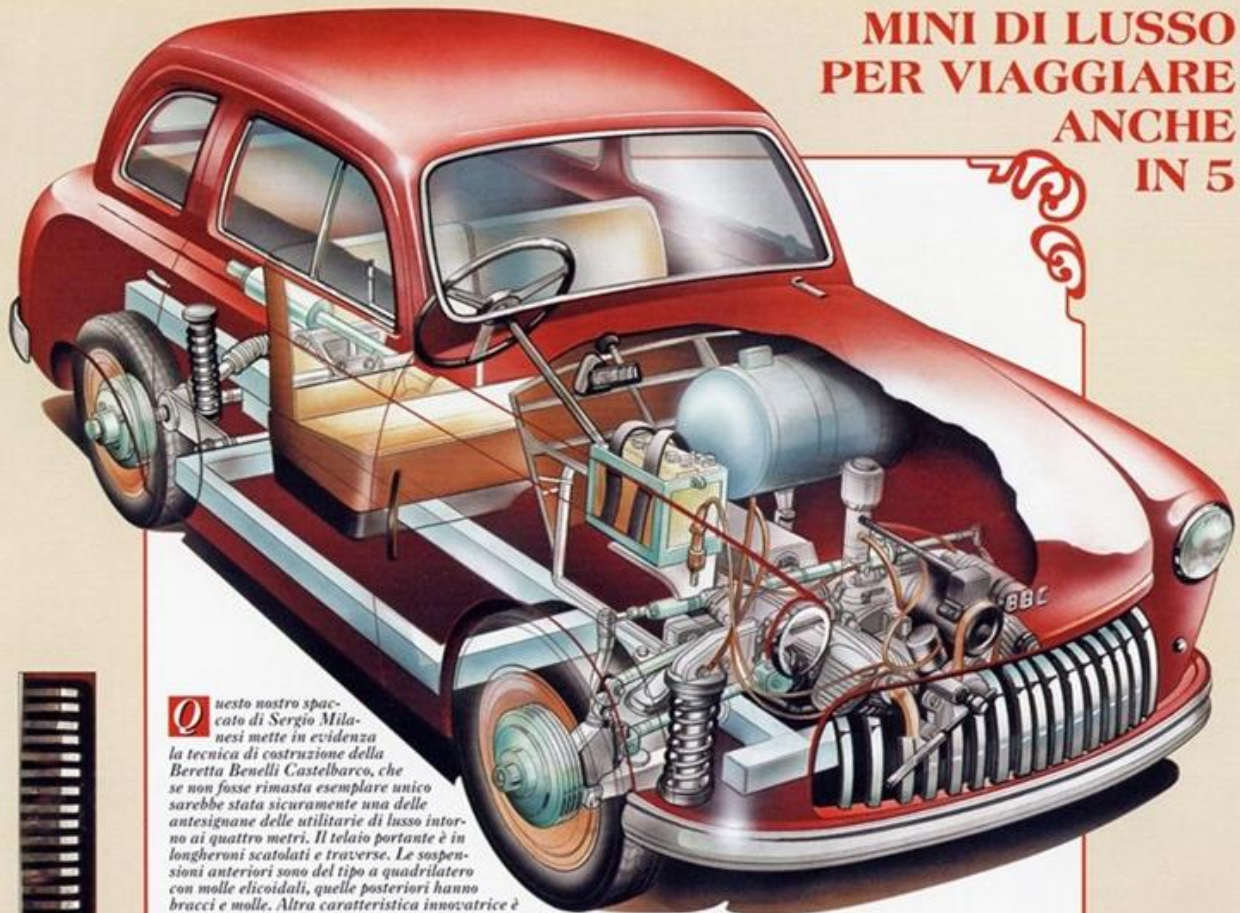
Den marknaden dominerades av Fiat men skulle det finnas plats för fler? Det trodde Giuseppe Benelli - en av bröderna bakom det berömda motorcykelmärket. Beretta mest kända för vapen ansåg dom kunde bidra med sitt kunnande inom metaller och precisionsmekanik. Den tredje parten var Luigi Castelbarco - Greve och racerförare och hans uppgift var finanserna.

Benelli konstruerade en luftkyld V-twin på 750cc. Den gav 21 hästkrafter - det låter inte mycket men var faktiskt fem hästar mer än i Fiat 500B.

En fyrväxlad låda gjordes och den blev framhjulsdreven. Beretta byggde drivlina och chassi och Luigi Castelbarco betalade kalaset.

Men greven hade en mer betydande roll än så. Han kalkylerade kostnader och var koordinatör för hela projektet. Så det föll på hans lott att hitta någon som kunde göra en kaross åt det hela. Det kunde Carozzeria Rosso i Turin och vad dom kom fram med var en modern pontonkaross på fyra meters längd.

MINI DI LUSO PER VIAGGIARE ANCHE IN 5



Questo nostro spaccato di Sergio Milanesi mette in evidenza la tecnica di costruzione della Beretta Benelli Castelbarco, che se non fosse rimasta esemplare unico sarebbe stata sicuramente una delle antesignane delle utilitarie di lusso intorno ai quattro metri. Il telaio portante è in longheroni scatolati e traverse. Le sospensioni anteriori sono del tipo a quadrilatero con molle elicoidali, quelle posteriori hanno bracci e molle. Altra caratteristica innovatrice è la trazione anteriore: il "tutto avanti" ha permesso di lasciare ampio spazio nell'abitacolo per cinque persone, non essendoci il tunnel della trasmissione.

© Copyright AutoCapital 1994

Det var en ganska avancerad bil som tog form. Framhjulsdraft, kuggstångsstyrning, teleskopdämpare i coilovers fram och en fyrlänksupphängning bak. Inuti var det plats för fem och baksätet fällbart för mer lastutrymme.

Prototypen - eller rättare sagt tre bilar stod färdiga 1948 och kallades BBC efter trojkan bakom dom. En skall ha varit en cabriolet samt en liten pickup som var mest Benellis egna design.

Men nu hade luften gått ur projektet som skulle kunnat blivit Italiens nästa stora lilla bil. Fiat hade moderniserat sin 500 och dom sålde bara mer och mer. Fiat hade även en hel del ekonomiska intressen i Beretta som fick dra sig ur det hela. Där förvann den stora möjligheten att producera den - och hade man kunnat göra det skulle den ändå blivit alldeles för dyr. Den kvarvarande prototypen står idag i Berettas privata samlingar utanför Brescia.





14. ZIL-41047 1986.

2016 Moscow Automobile Salon.



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



15. Sergio Perez vann Singapore GP.

PUBLICERAD AV ANNA ANDERSSON 2022-10-02.

Han tycks vara kungen av stadsbanor. Red Bulls Sergio Perez var först över mållinjen i Singapore GP därmed har han två segrar och en andraplats på årets tre stadsbanor. Detta var det bästa race du någonsin har kört, sensationellt bra, jublar stallchefen Christian Horner.

Starten av Singapores GP sköts upp i nästan en timme på grund av ett rejält skyfall. Red Bulls Sergio Perez tog starten framför Ferraris Charles Leclerc, som hade pole position. De två två följdes sedan åt i det stundtals avslagna racet. Eftersom det var blött på vägbanan användes intermediatesdäcken och det var inte tillåtet att använda DRS. Det var först när det återstod ungefär en halvtimme av loppet som banan var så pass torr att det gick att köra med slicks och DRS fick användas.



Sergio Perez vann Singapore GP och Max Verstappen slutade på plats sju.

Då vaknade racet till liv igen. Charles Leclerc pressade Sergio Perez i täten, han låg nära och förare jagade allt vad han kunde - men det räckte inte. Han kom aldrig om Sergio Perez.

– Jag fick en väldigt dåligt start med en del hjulspinn och då fick vi allt om bakfoten. Därefter fick jag verkligen kämpa mig igenom racet, säger Charles Leclerc efter loppet.

Sergio Perez höll undan och han var först mållinjen, före Leclerc och den andra Ferrarin med Carlos Sainz.

– Detta är det bästa racet som jag någonsin har kört och jag kontrollerade racet, men de tre sista varven var oerhört intensiva och jag märkte det först när jag klev ur bilen, säger Perez.

Tävlingsledningen undersöker dock det sätt som Sergio Perez körde bakom säkerhetsbilen och ska se över det efter målgång. De har kallat honom till ett möte efter loppet.

– Jag har ingen aning om vad det handlar om, säger Sergio Perez.

Längre bak i fältet jobbade Max Verstappen. VM-ledaren tappade ett par placeringar redan på det första varvet och fick kämpa sig upp i fältet. När han sedan fick på slicksen så var han lite ivrig, gjorde en miss när han försökte köra om McLarens Lando Norris och bromsade ut i avåkningszonen vilket gjorde att han tvingades till ytterligare ett depåstopp och fick kämpa för att ens ta en poängplats. Han slutade till slut på plats sju.

Därmed fortsätter kampen om VM-titeln i Japan kommande helg.

Resultatet från Singapore GP finns i F1-live.

SLUT