



Wartburg 311 1963.

- 1. Bilåret 2022 kan summeras här är vinnare och förlorare**
- 2. EU-brist på 14 000 stora simbassänger diesel**
- 3. Den mekaniska/elektroniska parkeringsbromsen**
- 4. Så ska laddhybrider tvingas köra på el i städer**
- 5. Tre Volvomodeller återkallas**
- 6. Volvo släpper superlyxig minibuss redan i år**
- 7. Polestars globala volym ökade med 80 procent**
- 8. Sony och Honda bygger elbilen Afeela tillsammans**
- 9. Elsuven Yangwang U8 kan moonwalka**
- 10. Europas billigaste elbil Dacia Spring vässas med starkare motor**
- 11. Renault Kangoo bäst i test**
- 12. Den föryngrade åldringen Nissan GT-R går in på 16:e året**
- 13. Stöldvåg med fult knep**
- 14. Tryggve som bygger motorer i kvarts skala**
- 15. Provkörning av Saab 95**
- 16. Wartburg 311**
- 17. Flera nykomlingar till Race of Champions**
- 18. Bentley-fabriken**

Bilköparguiden

1. Bilåret 2022 kan summeras – här är vinnare och förlorare

4 JAN 2023.

**LÄSTID: 5 MIN**

Nybilproduktionen haltade och på begagnatmarknaden var det hela havet stormar. Det gick upp och det gick ner, men nu kan se vilka som blev vinnare och förlorare under 2022.

I framtidens historieböcker kommer 2022 vara ett år att minnas. Mest av tråkiga anledningar, tyvärr.

Europa drabbades återigen av ett fullskaligt krig. Förutom allt mänskligt lidande påverkade det även bilindustrin, som redan var hårt drabbad av komponentbrist under pandemin.

När vi ska summera 2022 handlar det inte enbart om vilken tillverkare som hade de mest attraktiva bilmodellerna – utan vem som trots alla bekymmer kunde leverera.

Det osäkra läget och hushållens allt sämre ekonomi syns också i nybilregistreringarna, som sjönk med 4,3 procent under 2022 (jämfört med fjolåret). Totalt registrerades 288 003 personbilar, vilket är den lägsta siffran på 13 år.

Volvo Cars är en av de biltillverkare som haft stora problem med komponentbrist. Trots det registrerades 45 883 Volvobilar under 2022. Därmed försvarar Volvo sin ställning som marknadsledare i Sverige, en position man haft i 65 år.

Bästsäljande bilmodell blev Volvo XC40 (14 252 bilar) och på andraplats hittar vi XC60 (12.009 bilar). Tredjeplatsen gick till Kia Niro (8 909 bilar) och strax efter på fjärdeplatsen kommer den första renodlade elbilen, Volkswagen ID.4 (8 874 bilar).



Elbilar har varit vinnare, men nu vänder begagnatpriserna nedåt.

Starkt uppåt för laddbart

Under 2022 fortsatte elektrifieringen. Allt fler bilköpare har insett att elbilarnas snåla driftkostnader, låga fordonsskatt och höga andrahandsvärde är bäst för plånboken. Dessa fördelar uppväger det dyrare inköpspriset.

Andelen laddbara bilar (elbilar och laddhybrider) ökade till 56 procent under 2022, jämfört med 45 procent under 2021. Ändrade skatteregler sänkte dock intresset för laddhybriderna, som minskade med 15 procent.

Den riktiga smällen för elbilar kom på kvällen den 8 november. **Med endast ett dygns varsel meddelade regeringen att man helt tar bort miljöbonusen på elbilar!** Därmed blev i praktiken de flesta elbilar 70 000 kronor dyrare.

Redan 12 juli **bestämde regeringen att inga elbilar över 700 000 kronor skulle få miljöbonusen på 70 000 kronor.**

En av "förlorarna" under 2022 blir alltså de som haft planer på att ta klivet till en elbil. Den kalkylen har blivit betydligt dyrare i år.

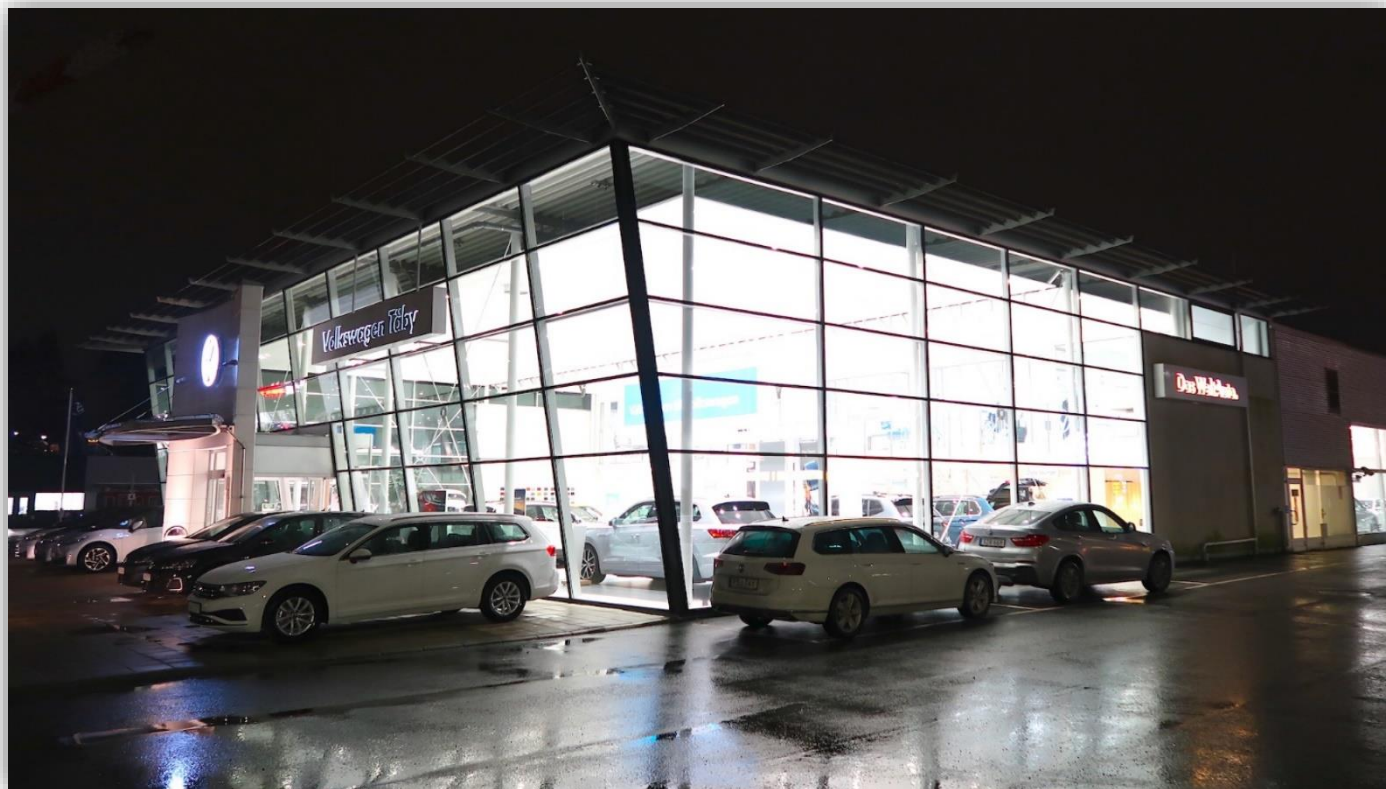
Privatleasingen dyker

Regeringens beslut att ta bort miljöbonusen på elbilar har fått stora konsekvenser på ett annat område inom bilhandeln: privatleasing.

De flesta bilar privatleasas under 36 månader. Ett högt andrahandsvärde och miljöbonusen på 70 000 kronor gjorde att finansbolagen kunde erbjuda en mycket förmånlig månadskostnad för elbilar.

Men det går inte längre. Som lök på laxen har Riksbanken dessutom höjt styrräntan kraftigt, vilket också ökar kostnaderna då de flesta leasingavtal har rörlig ränta.

Att privatleasa en elbil idag är i de flesta fall dubbelt så dyrt jämfört med för 1–2 år sedan. Vissa elbilar går inte ens att privatleasa.



Företagsköpen minskar, en trend som pågått sedan 2019.

Högre styrränta ledde till högre månadsavgifter för de som privatleasar, vilket kom som en total överraskning för flertalet. Även om rörlig ränta nämns i det finstilta i kontrakten så var det många leasingtagare som mindes marknadsföringen. Där stod det uttryckligen "fast månadskostnad".

Allmänna reklamationsnämnden, **ARN, fattade sitt första beslut i början på november och gav leasingtagaren rätt att få tillbaka pengarna.** Det ledde i sin tur till ännu flera anmälningar hos ARN.

Sista ordet är inte sagt när det gäller privatleasingen, ARN:s beslut är endast vägledande. Men helt klart är privatleasingen en av "förlorarna" under 2022 – de goda åren är över!

Företag köper färre bilar

En tredje förlorare är bilhandeln själv – och i förlängningen även vi som köper begagnade bilar. Det beror på att företagsförsäljningen har sjunkit.

På den svenska bilmaknaden har företagsförsäljningen varit mycket viktig med en historisk andel kring 60–70 procent. Merparten av dessa bilar används som tjänstebilar, som regel 36 månader. Därefter slussas de ut på begagnatmarknaden.

Men nu sjunker även företagsbilarna, vilket varit en tydlig trend sedan 2019. Det fortsatte nedåt även under 2022 och hamnade på 55 procent.

Om lågkonjunkturen håller i sig kan det leda till uppsägningar och företag som går i konkurs. Då behövs färre tjänstebilar.

När det säljs färre företagsbilar minskar utbudet av begbilar i Sverige. En trend som förstärks av att många "3-åringar" går på export till Europa, på grund av den lågt värderade kronan (i förhållande till euro).

Minskad nybilsförsäljning innebär att en del bilhandlare får ansträngd ekonomi och i värsta fall tvingas slänga in handsken. Antalet konkurser i bilhandeln ökade tydligt under 2022 och den trenden lär fortsätta i år.



Under hösten 2022 var dieselpriiset ibland över 28 kr/l. Huh!

Diesel på väg att uttraderas

Tittar vi på vilka bilmodeller som ökar i intresse är det alltså andelen laddbara bilar som är den mest påtagliga trenden.

På andra sidan hittar vi dieselmodellerna, som fortsätter nedåt. Marknadsandelen för dieseldieselbilar var under 2022 endast 11,5 procent, jämfört med 16,1 under fjolåret. Tittar vi på årets sista månad, december, var andelen nere på blygsamma 6,7 procent.

Anledningen att dieseldieselbilarna minskar är förstas det höga bränslepriset. Gasbristen i Europa ökar behovet av olja för uppvärmning, vilket främst drabbar dieseldiesel tillverknigen. Kanske går dieseldieselpriset ner något under 2023, men speciellt hoppfullt ser det inte ut.

Det höga bränslepriset har även pressat ner värdet på begagnade dieseldieselbilar. Vill man ha en prisvärd bruksbil så går "fynden" att hitta bland dieseldieselmodellerna, speciellt de som gått mer än 15 000 mil.

Ren vinst att köpa elbil

Finns det några vinnare inom bilhandeln? De senaste två åren har det tveklöst varit elbilarna som haft en helt osannolikt låg värdeminskning.

I vissa fall har begagnade elbilar till och med gått upp i pris, jämfört med vad de kostade nya. Efterfrågan har vida överstigit tillgången.

Men även här såg vi ett trendbrott under 2022. Allt fler begagnade elbilar och laddhybrider, som rullat som tjänstebilar, kommer ut på marknaden under 2023. Även om efterfrågan är fortsatt hög lär priserna på laddbart gå ner.

Allt fler privatpersoner kommer förmodligen att ta klivet till elbil under 2023, då begpriserna äntligen går ner till en nivå som är inom räckhåll för många hushåll.



Världens dyraste bil, såld av Mercedes till anonym bilsamlare.

Vad vi minns från 2022

Vad hände mer under 2022? Ska vi hålla oss till bilar så kan vi påminna om följande (klicka på länkarna för att läsa mer):

- **Kia EV6 utsågs till Årets Bil av den europeiska juryn.**
- **Klassiska VW-bussen återkom som elbilen ID. Buzz.**
- **Volvo fyllde 95 år.**
- **Världens dyraste bil såldes för 1,4 miljarder kronor.**
- **Volvo ska bygga ny fabrik i Europa.**
- **Antalet A-traktorer fördubblades, och fick kritik.**
- **I Norge säljs snart bara elbilar.**
- **Tesla Model Y är säkraste bilen i krocktest.**
- **I nya Ford Mustang fortsätter V8-mullret.**
- **Polestar 3 presenterades.**
- **Volvo presenterade 7-sitsiga elbilen EX90.**
- **Liten men säker, Volvo XC40 fick toppbetyg i krocktest.**



2. Hotet: EU-brist på 14 000 stora simbassänger diesel

Av Ola Söderlund 14 Januari, 2023

När dieselimporten från Ryssland stoppas om några veckor blir konsekvenserna enorma, skriver TT och konstaterar att marknaden töms på motsvarande 14 000 stora simbassänger diesel.



Marknaden töms på motsvarande 14 000 stora simbassänger diesel när den ryska dieselimporten träder i kraft om några veckor.

Importförbudet mot diesel till EU och Storbritannien träder i kraft 5 februari och svenska energimyndigheten har varnat för kännbara konsekvenser för Sverige.

Det är västmakternas senaste sanktionspaket som börjar gälla som straff för Rysslands invasionskrig i Ukraina.

För att förstå omfattningen berättar [nyhetsbyrån i artikeln på Di.se](#) att EU och Storbritannien importerade drygt hälften av all diesel sjövägen från Ryssland under 2021.

Kina väntas bli Rysslands ersättare

”En viss förändring har redan skett, i slutet av 2022 var andelen nere på 40 procent som en följd av ökad import från Indien och Saudiarabien, men det handlar fortsatt om att ersätta 220 miljoner fat rysk raffinerad diesel årligen, vilket motsvarar 14 000 OS-stora simbassänger”, uppger TT och förklarar att förhoppningen är att Kina träder in som ersättare globalt.

Dock är bedömningen att priserna sticker i väg rejält om Ryssland inte hittar andra köpare av dieseln.

En recession skulle omvänt dämpa pristrycket på diesel, framgår det.

Intresserad av ekonomi och andra affärsnyheter? [Så här enkelt får du vår kostnadsfria nyhetstjänst.](#)

Läs även: [Stopp för rysk diesel – men var ska den komma ifrån?](#)

3. Den mekaniska/elektroniska parkeringsbromsen

Text: Joakim Nyberg.

Publicerad: 2023-01-17 09:45

Fordonsindustrin har snart helt övergett den mekaniska handbromsen. Trots det ser vi på Bilsport ett stort motstånd till dess elektroniska motpart som på vissa sätt faktiskt är sämre.



Den mekaniska handbromsen är en uråldrig skapelse, kanske är det därför den nu nästan helt bytts ut mot elektroniska alternativ. Dess teknologiska tillkortakommanden är däremot också dess största styrka. I en simpel design är det inte mycket som kan gå fel.

– En vanlig vajeraktiverad mekanisk p-broms är säker utifrån perspektivet att den är enkel och lätt att felsöka. I grunden skulle jag säga att det är det mest driftsäkra alternativet, säger SFRO-besiktningsmannen Gustaf Ulander.

– Ur en fordonsbyggares perspektiv är fördelen med elektroniska ok att de kommer från nyare bilar. Jag själv håller på med Ford. Sierra-ok är ju 30 år gamla och var dåliga redan när de var nya. Generellt sett är det bättre att plocka bromssystem från serieproducerade bilar. Så fort det blir eftermarknad är det inte lika säkert hur utprovade oken är. Det spelar ingen roll vilket märke grejerna kommer ifrån.

Gustaf Ulander berättar att fler fordonsbyggare försöker implementera de nyare elektriska lösningarna.

– Men än så länge är det få som får de egna lösningarna att fungera. Det finns en del att tänka på. Dels handlar det om funktion. Det gäller att ha en systematik som alltid drar åt tillräckligt mycket, även när bromsbeläggen blir slitna. Samtidigt måste det vara en hållbar konstruktion. De flesta tillverkarna har en snäckväxel som drar åt tills spänningen i strömmen når en viss nivå. Oket måste fortsätta låsa även när spänningen försvinner.

En vanlig lösning på detta är att ha ett ok som kräver drivning av elmotorn även för att släppa oket.



Bilsports testpilot Tomas "Gullabo" Jansson är inte helt övertygad om de nyare funktionerna.

– Jag kör en äldre Passat, men den har elektronisk handbroms. Jag försökte faktiskt vända med hjälp av den i dag, men den släppte bara. Om jag trycker på den under färd slår den till en kort stund men släpper igen, säger Tomas Jansson.

– Man behöver ha lite erfarenhet, men en mekanisk handbroms kan vara bra att styra med även i vanlig trafik. Om bilen inte styr och man vill få ut bakvagnen till exempel. Den elektroniska är helt oduglig på det viset.

4. Så ska laddhybrider tvingas köra på el i städer – ny EU-regel

PUBLICERAT 15/01/2023 AV MATHS NILSSON,

En ny EU-regel kan förbjuda att laddhybrider körs med förbränningsmotorn i vissa områden. Nya Euro 7G tvingar laddhybrider att köras med eldrift inne i stadskärnor, uppger Autocar.



Laddhybrider dominerade den svenska nybilsförsäljningen under ett par år, men under det senaste året har försäljningen fallit tillbaka kraftigt och rena elbilar har tagit över alltmer. Laddhybrider har fått kritik för att de låga utsläppssiffrorna är överkliga och för att många bilägare kör dem utan att ladda.

Nu avslöjar Autocar att en ny EU-regel kan komma att förbjuda dem inne i stadskärnor. Nya normen Euro 7G är specialgjord för laddhybrider och ska genom så kallad geofencing tvinga bilen att byta till eldrift när den passerar olika stadszoner med hårdare utsläppsregler.

Om bilen inte har tillräckligt med laddning i batteriet för körningen börjar ett varningsljud att tjuta. Om föraren inte stannar inom 5 km från första varningen stängs bilen av. Geofencing i olika stads- och miljözoner gör att bilen och dess drivning kan övervakas via GPS.

Den nya EU-lagen träder i kraft den 1 juli och det är enligt Autocar okänt om det kommer att gälla alla nya laddhybrider eller endast de där tillverkaren har registrerat bilen för Euro 7G-normen. Toyota har dock uppgett för tidningen att det gäller alla laddhybrider.

Samtidigt kan den nya regeln vara en räddning för laddhybrider. Många städer har varit kritiska mot att bilarna inte är tillräckligt rena och inte ska släppas in i olika miljö- och nollutsläppszoner. Geofencing-systemet kan vara en räddning för laddhybrider och garantera att de har nollutsläpp vid körning i stadskärnor. Vissa bilmodeller har redan Geofencing installerad, till exempel Range Rover Sport 440e och 510e. Toyota provar just nu systemet i flera olika laddhybrider.

5. Styrningen kan låsa sig – tre Volvomodeller återkallas

Publicerad 2023-01-13 11:56 (uppdaterad 2023-01-13 12:05). Text Magnus Kvandal.

Volvo Cars återkallar 192 exemplar av XC60, XC90 samt Cross Country-versionerna av V60 och V90 tillverkade mellan 2018 och 2022. Detta efter att man upptäckt att en lös mutter i vissa fall kan ha hamnat i styrväxeln på dessa bilar. – Det kan leda till att det låter väldigt illa när man vrider på ratten och i ett potentiellt extremfall kan leda till att styrväxeln låser sig, säger Volvo Cars presschef Magnus Holst till Vi Bilägare.



Risk att lös skruv blockerar styrväxeln – 16 bilar i Sverige påverkas.

Problemet omfattar bara en specifik så kallad batch av styrväxlar, varför ett relativt litet antal bilar behöver återkallas och få styrväxeln utbytt.

I Sverige berörs 16 bilar. Ägarna till dessa kommer att kontaktas av biltillverkaren.

Läs också:



[Ännu fler BMW-bilar återkallas för brandrisk](#)

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Kortslutning i laddsladd kan ge stöt och eldsvåda.



Efter dödsfallet: Volvo återkallar hundratusentals bilar



Audi återkallar – elektronikboxen kan slås ut



Ferrari återkallar 23 000 bilar för bromsfel



BMW måste återkalla en miljon bilar för brandrisk

6. Bomben: Volvo släpper superlyxig minibuss redan i år

PUBLICERAT 16/01/2023.

AV MATHS NILSSON.

Volvo kommer att lansera en lyxig elektrisk minibuss redan i år. Det avslöjar Volvos kinesiske vd. Dessutom kommer nya Volvo EX90 i en superlyxig Excellence-version.



Volvo är inne i en mycket intensiv period med lanseringar av nya bilmodeller. Senare i år avtäckts nya mini-SUV:en **Volvo EX30**, men det kommer fler stora nyheter under året. Som **Carup berättade redan i december** kommer Volvo att lansera en elektrisk minibuss, nu är det bekräftat och den kommer mycket tidigare än beräknat.

Volvos kinesiska vd Qin Peiji avslöjar under en presskonferens att märket lanserar en elektrisk MPV i Kina redan i år. Volvo i Kina visade upp en bild på sex elbilar som kommer att finnas på marknaden redan i år, varav MPV:n är en, uppger **Carnewschina**. Volvo Cars vill idag varken bekräfta eller dementera om bilen även kommer till Europa.

Volvos nya lyxiga MPV kommer att baseras på Zeekr 009, som är en systemmodell från Zeekr som också ägs av Geely-koncernen. Bilen byggs på Geelys nya SEA-plattform. Den har fyrhjulsdraft med 544 hästkrafter och en räckvidd på upp till 822 km. I Kina kostar bilen omkring 800 000 kronor, Volvos modell blir sannolikt lite dyrare. Interiören kommer att bli mycket lyxig och får sex individuella kaptensstolar.



Volvos kinesiske vd avslöjade alla kommande modeller i år under en pressbriefing där denna bild på det elektriska modellprogrammet visades upp. Den stora skrällen är en MPV.

Bilden bekräftar också att Volvo lanserar en ny SUV i år, vilket är **Volvo EX30** som Carup berättat om vid flera tillfällen. Dessutom avslöjar Volvo Kina att nya **Volvo EX90** ska släppas i en superlyxig Excellence-version. Bilen får endast fyra säten och enorma utrymmen. Sätena på andra raden blir kaptensstolar och bilen ska kunna användas som ett rullande kontor. Sedan tidigare finns superlyxig Excellence-versioner av XC90 och S90.



Den nya Volvomodellen baseras på Zeekr 009.



Interiören får sex platser och blir mycket lyxig.



Zeekr 009 har en räckvidd på 82 mil enligt den kinesiska normen, men det är sannolikt bara i en begränsad upplaga.



Maths Nilsson



7. Polestars globala volym ökade med 80 procent

Av redaktören för bytbil 2023-01-11.

VD:n tror på ännu starkare 2023.



Den preliminära uppskattningen är att Polestar levererade 51 500 under 2022.

Förhoppningen och tron är att det svenska elbilmärket nu ska öka de globala volymerna med 60 procent.

– Vi är nu fullt fokuserade på 2023, säger Polestars vd Thomas Ingenlath.

Under det fjärde kvartalet 2022 levererade Polestar ungefär 21 000 bilar.

Sammanlagt visar den preliminära uträkningen att fjolårets globala volym uppgick till 51 500 bilar, vilket var 1 500 bilar fler än tidigare uppsatta volymmål från bolaget. Allt som allt ökade leveranserna med 80 procent under 2022 jämfört med året dessförinnan.

Första leveranserna av Polestar 3

Nu är målet inställt på 2023, där Polestar förväntar sig att företagets globala volym ska öka med nästan 60 procent. Detta skulle betyda omkring 80 000 bilar.

Det svenska elbilmärket pekar på en "fortsatt stark försäljning" av Polestar 2 och de första leveranserna av Polestar 3 som två pelare till hur detta ska kunna uppnås.

– Det kommer att finnas sedvanliga variationer mellan kvartalen, men jag är övertygad om att vi kan fortsätta aktivt hantera vår leveranskedja för att möta den växande efterfrågan på Polestar 2, samt påbörja de första leveranserna av Polestar 3 och lansera Polestar 4, säger vd:n Thomas Ingenlath i ett pressmeddelande.

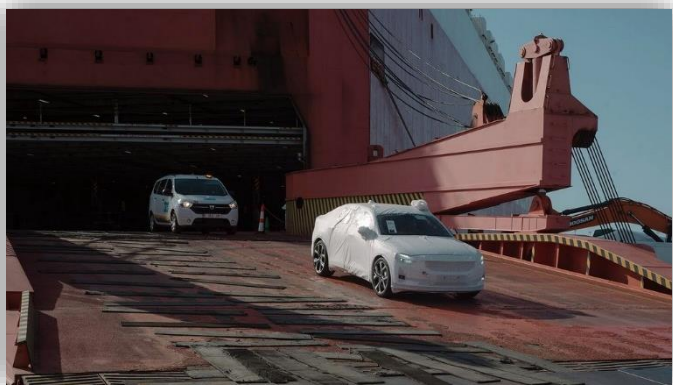
Den 2 mars planerar Polestar att presentera uppskattningar för de finansiella resultaten för 2022.

Volvo Cars äger som bekant 49,5 procent av aktierna i Polestar.

Relaterade artiklar:



Samtliga Polestar 2 återkallas: "Ber om ursäkt"



Polestars vd: "Detta är ett stort ögonblick"



Här startar Polestar produktionen av nya elbilen



Polestar lånar 16 miljarder av aktieägare

8. Sony och Honda bygger elbil tillsammans – Afeela

Av Michael Åhman, Publicerad 2023-01-17, 14:12.

Ska hålla för tio års leasing med 45 kameror och sensorer – och en skärm i fronten som ska skicka budskap till andra bilister och fotgängare.



På CES i Las Vegas visade Sony och Honda upp det gemensamma konceptet Afeela.

Dags för ett nytt elbilmärke: Afeela.

Det här konceptet är det förstfödda i ett samarbete mellan de japanska giganterna Sony och Honda. Start up-bolaget är placerat i Tokyo, har i nuläget 200 anställda, och sedan-konceptet byggs på Hondas nya elektriska plattform e:Architecture.

– Honda har varken innehåll för musik eller underhållning, och inte heller sensorteknologi, säger Sony Honda Mobilities vd Yasuhide Mizuno och erkänner att mjukvara varit en "svag punkt" hos Honda.

Men nu blir det ändring på det. Afeela får ett lika avancerat som kostsamt datorchip från amerikanska Qualcomm, som kan utföra 800 triljoner beräkningar i sekunden (800 TOPS). Som jämförelse klarar [Qualcomm-chipet i nya Volvo EX90](#) "bara" 10 TOPS.

– Vi fokuserar på framtiden. Ett 800 TOPS-chip är kraftfullt nog för att använda Nivå 4-självkörning när lagarna så tillåter, säger Mizuno när konceptbilen visades vid CES2023 i Las Vegas.



Afeela har en bildskärm i fronten som ska kunna skicka budskap till medtrafikanter.

Bilen har 45 olika kameror och sensorer, inklusive lidar, på in- och utsidan. En skojig (?) finess en bildskärm inbyggd i den främre stötfångaren, som ska kunna ge information till passerande bilar och fotgängare.

Elbilen från Sony/Honda kommer också att ha en underhållningskonsol i kupén som ska erbjuda filmer, musik och speltitlar från Sony. Sonys olika varumärken, inklusive Playstation, kommer att bli kraftigt integrerade i Afeela.

Sonys tekniske vd Kim Liberi berättade också att Epic Games "Unreal Engine" kommer att integreras i Afeela för att skapa en "spelmotor för bilkörning". Unreal Engine är en kraftfull teknik för att bland annat skapa tredimensionella landskap i spel och filmer.

Afeela kommer sannolikt att tillverkas i USA. Honda planerar att bygga en hubb för elbilstillverkning i delstaten Ohio.

Sony säger att Afeela kommer att börja levereras till kunder i USA under våren 2026. Till Europa ska den komma i slutet av 2026/början av 2027.

Ska erbjuda tio års leasing

– Vi tror att ägare till den här bilen kommer att behålla den längre än de typiska tre-fem åren eftersom uppdateringar av såväl förarassistans som underhållning kommer att hålla den fräsch, säger Mizuno.

Därför kommer Sony Honda att satsa på så långa leasingperioder som tio (10) år!

– Själva bilen är rätt dyr, men tack vare prenumeration blir det inte så farligt, säger Mizuno.

Afeela kommer inom kort att följas av en suv-modell som en andra sedan eller minivan.



Michael Åhman



Så ska Volvo tjäna pengar på prenumerationer



Sony Honda – Nytt bilmärke har premiär 2025



Från tv-bänk till garageuppfart: Här är en elbil från Sony



Sony visar ny elbil – och startar bilföretag

9. Premiär för Yangwang U8: Elsuven som kan "moonwalka"

Publicerad 2023-01-14 kl 6:50. Text Erik Söderholm

Byd visar upp ett helt nytt bilmärke och först ut är kantiga terrängbilen U8. Den kan gå i sidled och vada i floder.



FILM: <https://youtu.be/dFPIVfirN-E>.

I december kom uppgifter om att jättekoncernen Byd planerar att lansera flera nya "undermärken". Ett av dem blir **Yangwang** som ska bli ett premiummärke i lyxsegmentet.

Den första modellen har nu presenterats officiellt. Den heter Yangwang U8 och utmanar bland andra Mercedes EQS SUV och nya Range Rover om välbeställda bilköpare.

En sak som sticker ut direkt och som ingen annan bil kan skryta med är möjligheten för bilen att "gå i sidled". Den som gillar Michael Jackson kan likna det hela med att "moonwalka".

Hummers nya elbil har möjlighet att **gå som en krabba** snett framåt, vilket kan vara hjälpsamt i tuff terräng (men som framför allt är en pr-gimmick). Men här går Byd ett steg längre och bilen kan gå helt åt sidan, inte bara snett framåt.

Spola fram till 30 sekunder i filen ovan för att se bilen gå åt sidan.

Varje hjul har en egen elmotor. Tillsammans ger drivlinan över 1 100 hk. Varje elmotor kan styras individuellt och genom att rotera höger framhjul bakåt, men vänster framhjul framåt – samt göra det exakt motsatta för bakhjulen – skapas rörelsen som gör att bilen kan gå åt sidan.

MOTORNYTT

Utöver det kan bilen även snurra runt trots att den är stillastående, och drivlinan ska dessutom vara IP68-certifierad vilket ska göra att den kan ta sig genom floder.

Priserna hamnar på mellan 1,2 och 2,3 miljoner kronor. Det är oklart om Yangwang ska säljas utanför Kina, men det är inte omöjligt med tanke på Byds expansiva planer.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Här är Byd-modellerna som ska säljas i Sverige



Så funkar "krälände krabbläget" i Hummers nya elbil



Rambyggd elsuv på ingång – med rejäl prislapp



Erik Söderholm



10. Europas billigaste elbil Dacia Spring vässas med starkare motor

Skriven av Kristofer Rask.

Publicerad 2023-01-15.

Europas billigaste elbil Dacia Spring har gjort succé nere på kontinenten. Den har ännu inte kommit till Sverige, och det är fortfarande oklart om den kommer att göra det.



Nu har i vilket fall modellen fått sig en uppdatering. I samband med motormässan i Bryssel visar Dacia upp ett nytt utrustningspaket som ger Spring nya tuffa designdetaljer. Dessutom introducerar Dacia en ny variant med en starkare motor.

Tillägget Extreme ger helt enkelt en serie tillägg i form av kopparfärgade kontrastfärger, både exteriört och interiört. Det ska lyfta fram detaljer i Spring som sidospeglarna, takrails, ventilationsutblås, dörrsidor och annat.

Nyheten med den större motorn kommer med Dacia Spring Electric 65. Motorn har en effekt på 48 kW (65 hk) och kommer göra Spring betydligt piggare.

Den tidigare mindre motorn på 33 kW (45hk) kommer också finnas kvar genom Dacia Spring Electric 45.

Kort räckvidd räcker

Dacia Spring Electric 65 kommer 220 kilometer på en full laddning. Det är tillräckligt för den genomsnittliga Spring-föraren som i snitt kör 31 kilometer om dagen med en snittfart på 26 km/h. Dacia berättar också att 75 procent av alla laddar sin Spring hemma, i genomsnitt 3,5 timmar per tillfälle.

På två år har Dacia Spring sålts i 100 000 exemplar. Spring förväntas bli, när alla siffror summerats, en av de mest vanliga privatköpta elbilarna under 2022. I Frankrike var det den mest sålda elbilen förra året, noterar Dacias marknadschef Xavier Martinet. I Frankrike kostar Dacia Spring från 22 500 euro, före subventioner.



– Ofta inköpt som hushållets andrabil har Spring blivit den viktigaste bilen under veckan för 90 procent av hushållets sysslor. Djärv och visionär, Spring är perfekt anpassad till sina kunders mobilitetsbehov, kommenterar Xavier Martinet.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

11. Renault Kangoo – bäst i test?

Av Marcus Berggren.

15 Januari, 2023.

Modellens fokus har varit på att erbjuda valuta för pengarna. Resultatet är att Kangoo varit marknadsledande på transportbilsfronten sedan 1998.



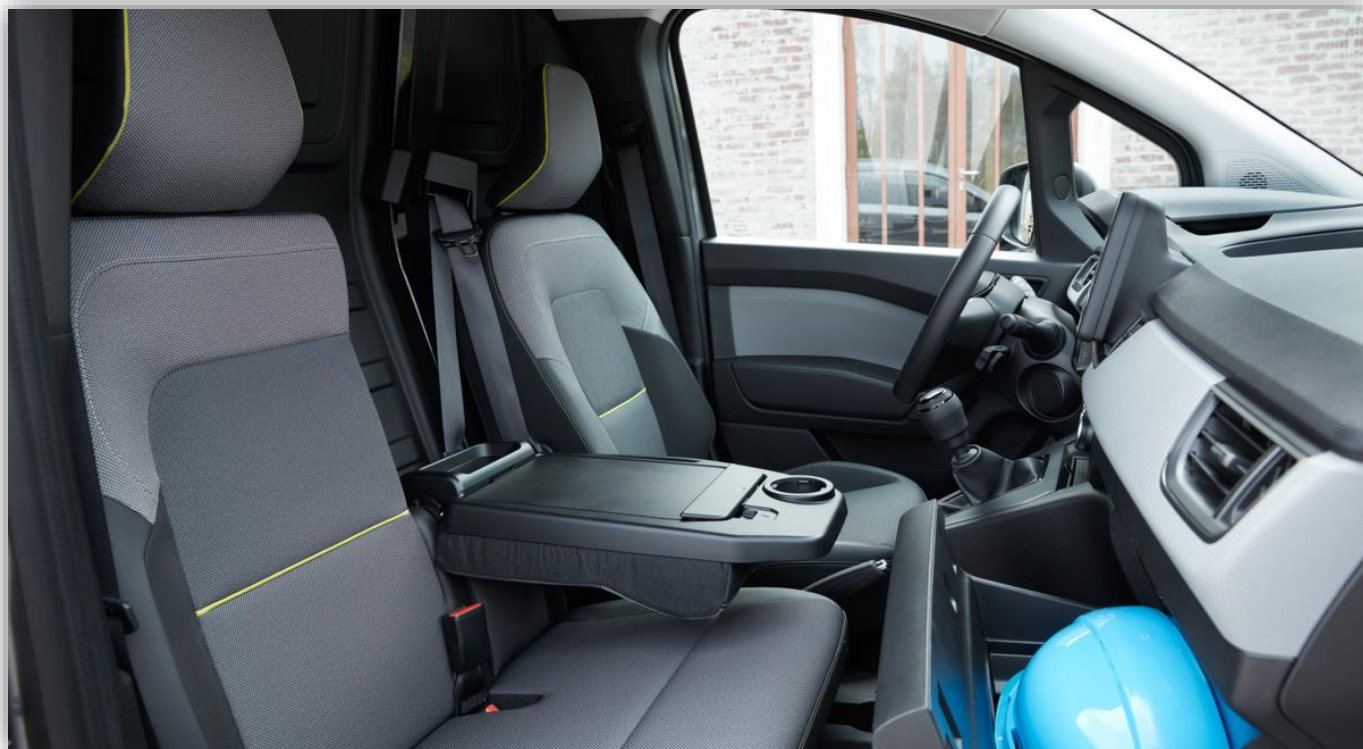
Nya Renault Kangoo bygger på flera generationer av framgång.

Renault Kangoo lanserades 1997 och sedan dess har fyra miljoner exemplar rullat ut från fabriken. Men nu har det dykt upp en helt ny generation. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera helt nya Renault Kangoo.

Renault Kangoo är en burk på fyra hjul

Renault Kangoo ser ut exakt som man förväntar sig av en fransk skåpbil: som en skåpbil.

Jämte föregångaren har den nya modellen tagit ett enormt kliv i rätt riktning – när föregångaren tveklöst började se till åren ut dyker den nya upp med en betydligt modernare look.



Interiören är funktionell rakt igenom.

Interiört finner man Renaults traditionella instrumentpanel och infotainmentsystem – samma som man finner i många av märkets personbilsmodeller – och layouten är logisk. Infotainmentsystemet fungerar väl även om det knappast är det senaste.

Kvalitetskänslan har även den tagit ett kliv i rätt riktning och även om interiören har flera ytor med hårdplast, är helhetsintryck mycket positivt.

Även om Kangoo har ett rykte som ett vara bland det billigaste alternativet på marknaden verkar det vara en stämpel som Renault vill sudda ut med den nya modellen.

Mer snack än verkstad

Vi har tidigare provkört Kangoo i elbilsutförande [som du kan läsa om här](#). En elektrisk skåpbil tillgodoser emellertid inte alla transportbilskunders behov varför en mer traditionell lösning finns att slå till på.

Att det rörde sig om en diesel under huven var ungefär lika svårt att missa som ett spädbarn på en nattflygning.

Det letar sig in en hel del motorljud i kupén och gallret mellan lastutrymmet och kupén bidrar till en bullrig miljö när bilen inte är lastad.

Vår testbil hade en 95-hästares spis under huven vars kraft gick ner via framhjulen via en 6-växlad manuell låda.

Kopplingen saknar helt feedback och växellådan känns tämligen grötig. Fullt lastad måste motorn jobba hårt, även om den erbjuder en hel del vridmoment.

För de som ofta kör tyngre grejer rekommenderas således att man väljer en av de mer kraftfulla motorerna – dieseln på 115 hästkrafter eller bensinaren på 130 – alternativt elversionen av Kangoo.

Sesam, öppna dig

Nya Renault Kangoo erbjuder en högre dos innovationsbenägenhet än tidigare generationer. Den senaste "uppfinningen" kallar märket för **Sesam, öppna dig** vilket kort och gott är namnet på deras nya lastutrymmeslösning.



Renault Kangoo kan lasta upp till 3,3 kubikmeter i L1-utförande.

Som tillval kan man på passagerarsidan vara utan b-stolpe och en öppningsbar gallergrind mellan lastutrymmet och kupén. Att plocka bort b-stolpen gör att öppningen ökar till 145 centimeter i bredd.

Passagerarstolen kan man även fälla ihop samtidigt som den öppna gallergrinden agerar lastnät mellan föraren och det nya utökade lastutrymmet.

Det innebär att längden på lastutrymmet ökar till 305 centimeter och sträcker sig hela vägen från passagerarplatsens fothink till bakdörrarna.

Nackdelen är att den stol som finns i Kangoo utan b-stolpe är oerhört provisorisk och har samma ergonomiska färdigheter som en pall.

Den vänstra bakdörren är bredare än innan, något som möjliggör lättare in- och utlastning i trånga utrymmen. I lastutrymmet kan man även få en inbyggd taklåda som exempelvis har plats med en stege eller liknande.

Totalt går det att lasta upp till 650 kilogram i nya Kangoo och Renault erbjuder en rad på- och ombyggnationer, både för L1- (den korta som vi körde) och L2-varianterna. Dragvikten är 1 500 kilogram.

Summan av kardemumman

Nya Renault Kangoo tar sannerligen blickat in i märkets kokbok för skåpbilar och tagit en redan beprövad approach till den nya generationen.

Resultatet är en bil som har tagit ett rejält kliv upp på alla fronter, precis som sig bör när en ny generation dyker upp.

Den nya modellen erbjuder en rad fiffiga lösningar och fortsätter att konkurrera när det kommer till en lagom dos innovationsbenägenhet – i form av den nya sesam öppna dig-lösningen – samtidigt som det inte äventyrar modellens prisvärdhet.

Fortsättningsvis erbjuder Renault ett starkt återförsäljarnätverk och där Kangoo briljerar är dess förmåga att kunna tillgodose nästan samtliga kunders behov vad det gäller påbyggnationer och drivlina.



Renault Kangoo är egentligen allt man behöver.

Renault Kangoo L1 (2022)

Motor: 1,5-liter, fyrcylindrig, diesel, 95 hästkrafter, 260 newtonmeter

Kraftöverföring: 6-växlad manuell låda, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 15,1 sekunder

Toppfart: 160 km/h

Vikt: 1 502 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4 486/1 648/1 596 mm

Pris: Från 244 400 SEK (ex. moms)

Högsta Växelns helhetsintryck av Renault Kangoo

Slutbetyg: 4/5

Renault Kangoo erbjuder ett vettigt och genomtänkt helhetspaket. Modellen är prisvärd och har en rad fiffiga lösningar. Kangoo är inte den mest raffinerade modellen på marknaden men helhetspaketet är imponerande.

Läs även: [Provkörning av Renault Kangoo Electric.](#)

Läs även: [Recension av Volkswagen ID. Buzz Cargo.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

12. Nissan GT-R — föryngrad åldring går in på 16:e året

Text: Joakim Nyberg.

Publicerad: 2023-01-13 12:30.



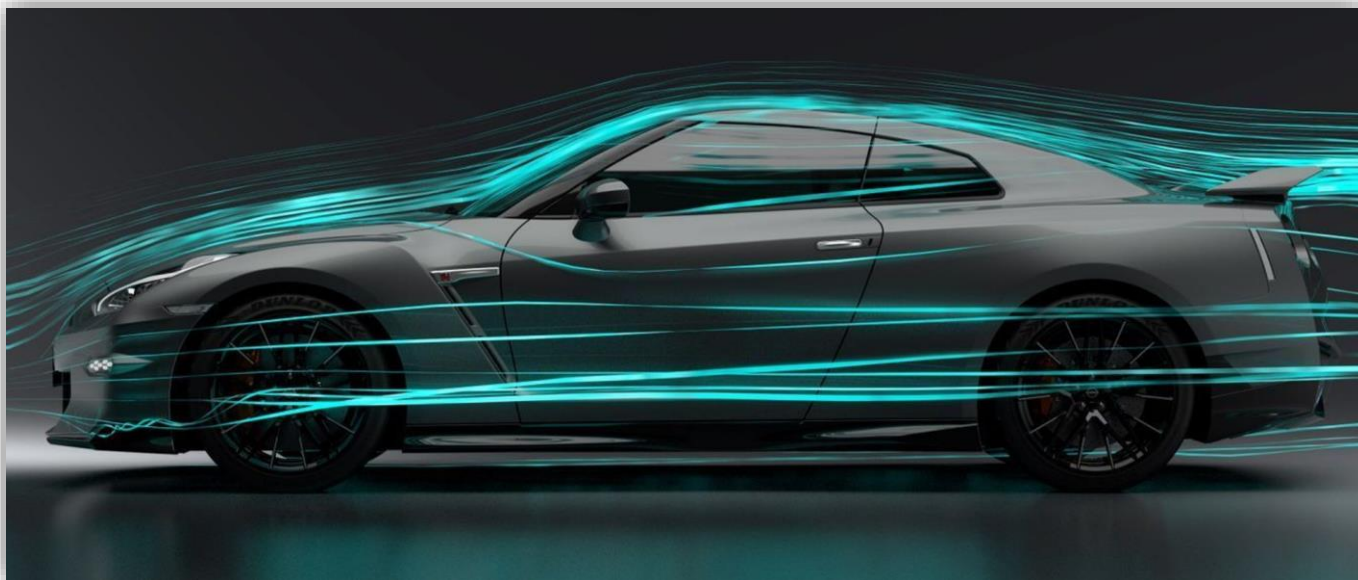
Den något föråldrade men ändå evigt relevanta Nissan GT-R får en fräsch ny look för 2024. Utöver små förändringar i prestandan är det dock samma bil. Det rör sig alltså inte om någon renodlad uppföljare till "R35:an".

Ändå finns en del att vara exalterad över om man gillar Nissan äldre GT-R-modeller. Frontens nya utseende hamnar nämligen närmare en R34 GT-R. Huvens linjer går nu ner mot en kantigare stötfångare med en design som för tankarna till en modern tolkning av sportbilsklassikern.

Ytterligare kopplingar till föregångaren hittas i färgutbudet. I alla fall för specialutgåvan GT-R T-Spec, där färgerna Millennium Jade och Midnight Purple kan väljas. Utgåvan får samma motor som den vanliga GT-R:en, dock samma uppgraderade kolfiberkeramiska bromsar som nya GT-R Nismo, bredare framskärmar och stabilitetskontrollen kalibrerad av Nismo.

Störst uppdateringar hittas under skalet på just GT-R Nismo. På karossen syns fler uppdateringar som en stor kolfibervinge, splitters och en diffusor. Taket är av kolfiber och turboaggregaten kommer rakt från Nissans GT3-bil. Effekttuttaget är detsamma som tidigare utgåvor av GT-R Nismo, 600 hästkrafter. Helt nytt för modellen är däremot en diffspärr på framhjulen.





Standardutgåvans förfinade design ökar också bilens förmåga att producera downforce, men luftmotståndskoefficienten förblir oförändrad på 0,26.

I dagsläget finns inga uppgifter om att bilen kommer till den europeiska marknaden, berättar Nissan Sveriges prestalesperson Charlotte Thulin.

– Det senaste vi hört om modellen är att den inte fick säljas i Europa på grund av bullernivå, säger Charlotte Thulin.

Det var 13 år efter säljstart som modellen fasades ut efter de nya kraven som infördes 1 juni 2021.

De nya bilarna börjar säljas på den japanska och amerikanska marknaden senare i vår och blir tätt följda av GT-R Nismo som lanseras i sommar.



13. Stöldvåg med fult knep

PUBLICERAT 12/01/2023 AV MATHS NILSSON.

Tar tillbaka pengar från säljarens konto.



En stöldvåg har drabbat ägare till fina bilar som är ute till försäljning. Tjuvarna tar över bilen med nycklar med ett fult knep. När bilen sålts försvinner pengarna från köparens konto. Dagen efter hade inga pengar kommit och inga spår hos banken över transaktionen fanns, uppger Larmtjänst om en BMW som stulits.

Att stjäla nya bilar blir allt svårare och tjuvarna tar till nya knep. Vissa bilmodeller går att stjäla med hjälp av signalförstärkare som fångar upp signalen från så kallade keyless-nycklar. Men då har tjuven inga nycklar att starta bilen med när den stängts av. Nu har en våg av stölder eller bedrägerier där tjuvarna låtsas köpa fina bilar och försvinner med bil och nycklar uppkommit.

Försäkringsbolagens organisation **Larmtjänst** rapporterar om flera fall senaste månaden. Tjuvarna stämmer träff med säljaren, låtsas köpa bilen och för över pengar till säljarens konto. Bilägaren ser pengarna i sin bankapp, men dagen efter är de borta. Larmtjänst ber nu om att få tips från den som kan veta något om stölderna eller bedrägerierna.

Den 19 december stämde en bilägare i Askersund träff med en bilköpare som ville köpa hans nästan nya BMW 520D Touring M-Sport årsmodell 2021 som var värd 450 000 kronor. Köparen hade verkat seriös och skickat bild på sitt körkort och ville provköra bilen.

– När bilen provkörts och köpet hade överenskommits förde säljaren över summan till säljaren, som kunde se och få bekräftat i sin APP att pengar var på väg varför köparen släpptes iväg med bilen. Dagen efter hade inga pengar kommit och inga spår hos banken över transaktionen fanns, uppger Larmtjänst.

Lika illa slutade bilaffären för en ägare till en Seat Leon Cupra ST AWD, årsmodell 2020 värd 350 000 kronor. Ägaren bestämde träff med köparen och kontrollerade körkort och andra detaljer om säljaren. Köparen för över pengar dels från sig själv, dels från en släkting för att betala hela köpesumman. Båda överföringarna syns i säljarens bankapp.

– Båda transaktionerna har stoppats och inga pengar har kommit in på säljarens konto, ”köparen” har gjort sig oanträffbar, uppger Larmtjänst.

Den stulna bilen var mycket speciell med en avancerad ljudanläggning och optimerad till 400 hästkrafter och 540 Newtonmeter, totalt var den påkostad 180 000 kronor.

Larmtjänst har gått ut med en efterlysning av denna Volvo XC90 värd 675 000 kronor på sin hemsida. Bilen såldes, sedan tog köparna tillbaka pengarna från säljarens konto.

En ägare till en Volvo XC90 B5 AWD R-design från 2022 hade annonserat ut sin bil. Efter jul hör spekulanter av sig och avtalar tid för att köpa bilen. Säljaren gör kontroller av körkort och får in köpesumman, cirka 675 000 kronor på sitt bankkonto. Köparna får nycklarna till bilen och försvinner, och sedan tar de tillbaka pengarna från säljarens konto. Det finns indikationer på att bilen efter stölden har körts till Finland.

Att sälja sin bil blir uppenbart allt mer riskfyllt och det går inte lita på att pengarna som landat in på ditt konto stannar kvar. För att skydda sig går det att göra upp slutbetalningen hos din bank. En möjlighet är också att ringa din telefonbank och be dem säkerställa att pengarna inte kan tas tillbaka efter överföring. En postväxel på papper kan tyckas gammalmodigt, men är oftast säkrare än en digital överföring som kan stoppas.



14. Tryggve som bygger motorer i kvarts skala



FILM: <https://youtu.be/Y0AuO70JBG8>.

Teknikens Värld

15. Provkörning av Saab 95

AV JONAS BORGLUND PUBLICERAD 15 JAN 2023, KL 19:07.

Som ett rött streck for den fram, nästan lika snabbt som bilarna den skulle serva. Det handlar om specialpreparerade servicebilar, Saab 95, och den en gång så framgångsrika tävlingsavdelningen hos Saab.



Det smattrar till när den trecylindriga tvåtaktaren väcks till liv. Ett blått, väldoftande tvåtaktsmoln fyller lokalen när den röda 95:an backas ut i det fria. Ingen miljöaktivist i världen kan tycka att detta är fel. Detta är svensk historia. Motorhistoria.

Den låter ettrig, och jämfört med originalmotorns 38 hästar så är den vass. Motorn är trimmad och ger 55 hästkrafter som ljudligt brappar fram genom ett tvåtums avgassystem. Ett underbart, rytmiskt ljud, inte helt obegripligt att den kallades djungeltrumma. Högre upp i varvtalsskalan är det ett ylande som många minns från rallysträckorna när bland andra [Erik Carlsson "på taket"](#) graciöst sladdade förbi.

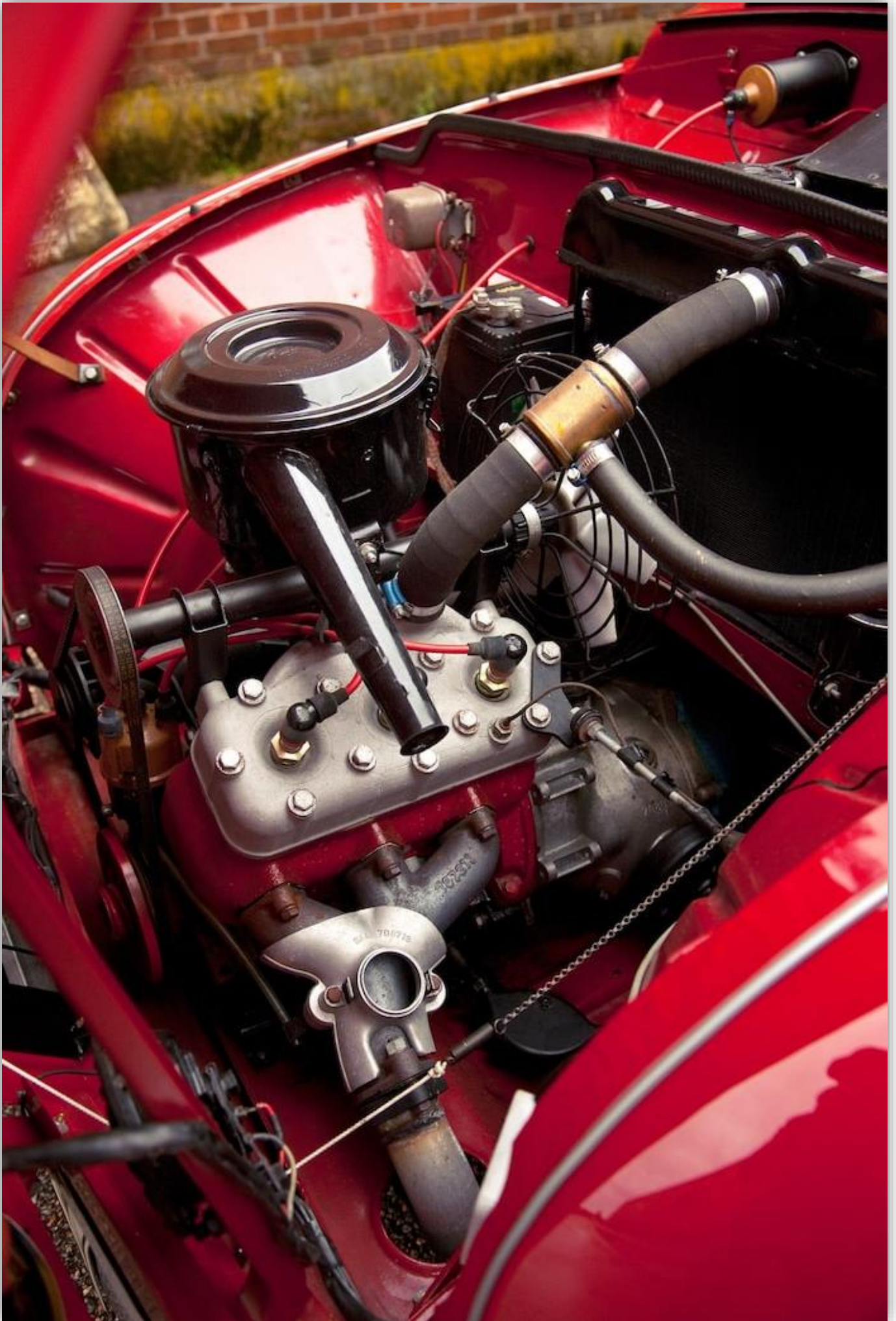
Just den här bilen är en kopia av de servicebilar som följde tävlingsverksamheten hos Saab. De var lastade till taket med reservdelar, och på taket extrahjul, i framsätena satt två erfarna mekaniker, beredda till hjältedåd under fältmässiga former. En av dem var Rolf Ebefors som Klassiska Bilar får en pratstund med över en fika på [Saabmuseet i Trollhättan](#). Rolf har mångårig erfarenhet av de tre motortyper Saab arbetat med genom åren. Först den trecylindriga tvåtaktaren, sedan **V4** och sist den raka 16-ventilsfyran.

Rolf kom till Saab 1957, direkt till tävlingsverksamheten som motormekaniker under hela tävlingseran, som lades ner 1982. Efter det var han på utvecklingslabbet och bland annat med på [Talladega i USA](#) när Saab satte rekord 1986. Där var också Teknikens Värld som med Björn Sundfeldt fick köra ett pass i en av de [Saab 9000 som satte rekord på ovalbanan](#).



Rolf har skruvat åt legendarer som **Stig Blomqvist** och **Per Eklund**. Stig körde mjukt och sparade på materialet medan Per var mer brutal, berättar Rolf. Gick inte växeln i så bröt han i den ändå. Båda var oehört snabba men hade helt olika taktik. Ett växellådsbyte i fält tog ungefär 40 minuter och då var motor (V4), som måste plockas ur, och avgassystem oftast glödheta. Det kunde vara mörkt och kallt, det kunde vara regn och det kunde vara lervälling. Men med flinka fingrar och ett jädrar anamma gick det vägen. Eller som när Stig ropade på radion i ett SM-rally. – Jag behöver 20 liter bensin och ett plåster. Det visade sig att hela bakskärmen med tankpåfyllning var borta. Bensinen hade därmed skvimpat ut, och kartläsaren hade skurit sig i ett finger. En annan gång i brittiska RAC-rallyt behövdes en ny kylare då Stig kört på en plank, påstod han. Det visade sig senare, eftersom det förevigats på film, att han kört på en parkbänk! Stig vann brittiska rallyt 1971 och det var en riktig bedrift med den förhållandevis motorsvaga och smala bilen.

Men åter till det vi i huvudsak kom hit för. **Saab 95** från 1961. Den här bilen är som sagt en specialare med trimmad motor. Den trecylindriga 841-kubikaren är portad och har planad topp vilket resulterat i att kompressionen ökat från 7,3:1 till 9,0:1. Den har vevaxel från GT-motorn och Solexförgasaren är ombestyckad. Två tums avgassystem och ändrad expansionskammare. Alla åtgärder sammantaget ger 55 hästkrafter vid 5 000 r/min. Motorn tål dock att varvas 6 300 r/min och det är på dessa höjder den verkligen ylar. Ändå är den stark och extremt körbar redan från låga varvtal. Folk stannar till. De hör ett välbekant ljud som de inte kan identifiera på en gång men när de får syn på bilen spricker de upp i ett igenkännande flin. När de närmar sig känner de också den underbara doften av tvåtakt. I det här faller Castrol TTS tvåtaktsolja som Rolf varmt rekommenderar för Saab tvåtaktsmotorer.





Bilen har skivbromsar fram hämtade från Saab Sport. 12-volts elsystem är standard redan från 1956. 95:an hade klarat sig bra från rost där endast lite svetsjobb krävdes, och givetvis en omlackering med alla delar separerade. Renoveringen gjordes mellan 1993 och 1996, och gissa om Rolf Ebefors var inblandad i motorn.

Det som återstår är att rensa bakluckan från det extra baksätet, sätta i ett lastgaller och plåtskåp för reservdelar och verktyg, samt ett tidstypiskt takräcke för reservhjulen. Sen är den redo att supporta rallysaabarna, kanske i klassiska rallycupen.

Mot slutet av tvåtaktseran plockade man ut bortåt 100 hästkrafter ur trepipen och tre år i rad, mellan 1960 och 1962, vann Erik Carlsson RAC-rallyt med tvåtaktaren. Dessutom Monte Carlo-rallyt 1962 och 1963. Tala om att sätta Saab och deras konstiga, rykande lilla bil på kartan.

Nu är tvåtaktarna rariteter och värda en bra slant om de är fina.



GRABBARNA GRUS UTE PÅ FÄLTET

Servicebilarna när det begav sig under RAC-rallyt 1971 när Stig Blomqvist vann. Den uppmärksamme ser direkt att bilarna är V4, men grabbarna är desamma som skruvade med tvåtaktarna under tvivelaktiga, fältmässiga former. Han som sitter till vänster på taket är enligt uppgift okänd. Övriga från vänster är Sven Olsson, Rolf Ebefors, Torbjörn Trollby, Bernt Melin och Per Olof Rudh. Den skarpögde ser också att strålkastarna är tejpade eftersom britten kör på fel sida och bländas av våra högerinriktade strålkastare.

Fördelen med att köra med samma servicebilar som rallybilar var att man kunde ta reservdelar från servicebilarna om det skulle krisa. Dock inte motorn som inte var lika hårdtrimmad, men annars - strålkastare, extraljus, framskärmar, fram- och bakvagnsvagnsdetaljer, ja det mesta som inte är medtaget inne i bilen.

SAAB 95 1961

Ursprungligt pris (1961): 12 270 kronor.

Uppskattat pris (2012): ca 100 000 kronor.

Motor: Bensin/tvåtaktsolja. 3-cylindrig längsmonterad radmotor. Solex 40 BI förgasare. Cylindervolym 841 cm³, max effekt 55 hk vid 5 000 r/min, max vridmoment ca 95 Nm vid ca 3 500 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, frihjul, framhjulsdrift, 4-växlad manuell rattspak.

Hjul: Fälg 4 tum, däck 5.20-15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 250, längd 430, bredd 158, spårvidd f/b 122/122. Tjänstevikt ca 1 000, maxlast ca 500. Tank 43 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h ca 18 s. Toppfart ca 150 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning ca 1 liter milen.



16. Wartburg 311

Tvåtaktare var aldrig vackrare

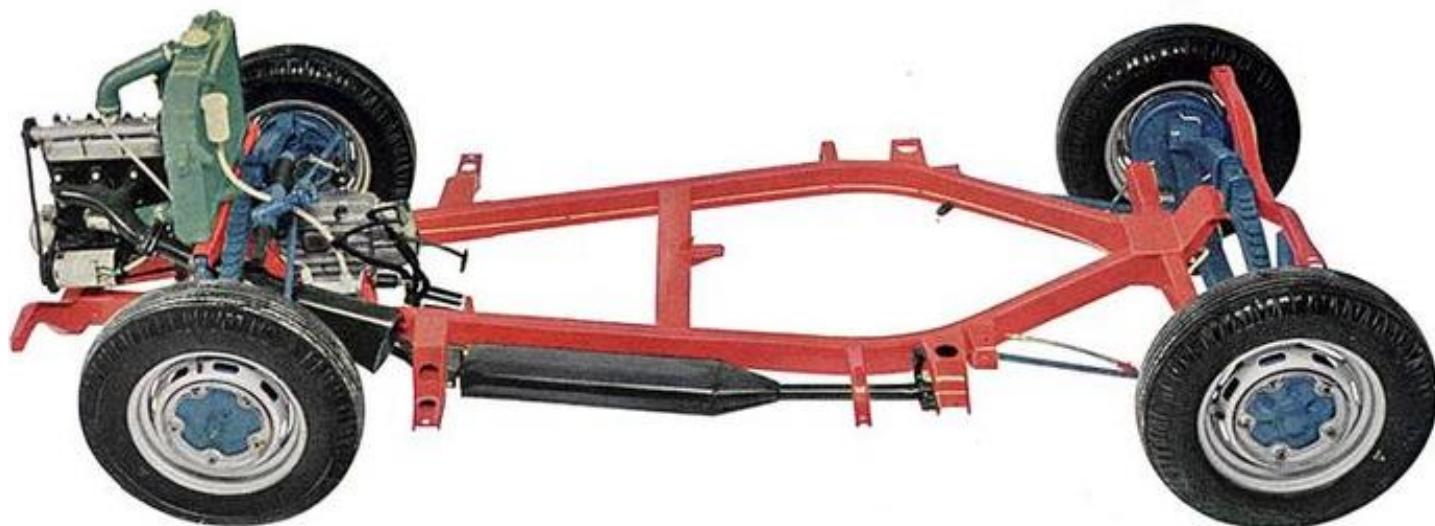


Om du inte är från Tyskland eller över 70 år är chansen stor att du aldrig hört talas om den här bilen.

Vad gör Wartburg 311 speciell?

Tja, jag är ganska säker på att du känner till Trabant 601. Det är känt - eller snarare: okänt - över hela världen och blev något av en symbol för den östtyska bilproduktionen. Den här bilen är dock några år äldre. Den är från 1955 och blev en stor succé, även i väst. Med en modern karosdesign i kombination med en konservativ chassidesign kunde bilen enkelt hantera dåliga vägar, vilket var ett krav för designen. Vägarna var inte helt återställda, inte ens tio år efter kriget, och bilen var avsedd att kunna användas av vem som helst var som helst. För det mesta ville de dock så spara pengar i utveckling och produktion. Bilen hade en sådan inverkan på DDR:s ekonomi som ansågs absolut nödvändig för den viktiga och värdefulla forexen.

Chassi design



På tal om den konservativa chassidesignen är det här. Fjädringen (blå) var oberoende (axeln du ser på baksidan snurrar faktiskt inte, den håller bara hjulnaven) fram och bak med laterala bladfjädrar och trumbromsar på alla fyra hjulen. Framhjulsdriften var relativt modern, men en chassiram ansågs inte längre vara modern. Chassidesignen togs från IFA F9, som är en direkt kopia av DKW F9, som sträcker sig tillbaka till år 1940. Det är också anledningen till att den inline-trecylindriga motorn med kylaren monterad bakom den togs över. En frontmonterad kylare skulle inte ha monterats i DKW F9 och den bakmonterade kylaren (grön) ansågs vara tillräckligt kraftfull för motorn. Så de tog det bara som det är.

Samtida recension av bilen:

Den låga tyngdpunkten och den direkta hanteringen är utmärkta. Den i sig välformade karossen blev mer attraktiv tack vare glänsande nya färger och en ny grill. Kritiska punkter var den för styva inställningen av bladfjädrarna, den dåliga kvaliteten på vindrutetorkarna. Dessutom lämnar den relativt höga tomvikten jämfört med den internationella konkurrensen och det höga motorljudet, de dåliga bromsarna och de obekväma sätena i basmodellen utrymme för förbättringar."



17. Flera nykomlingar till Race of Champions

Text: Joakim Nyberg. Publicerad: 2023-01-18 kl 09:33.

Listan över förare som kör Race of Champions på Pite Havsbad den 28-29 januari blir längre. Flera av namnen är helt nya för tävlingen.



Dessa fem är de senaste förarna att tillkännages för Race of Champions. Sedan tidigare har namn som Sebastian Vettel, Mika Häkkinen samt Petter och Oliver Solberg bekräftats för tävlingen.

Tidigare har F1-föraren Valtteri Bottas tillkännagivits som ena halvan av Team Finland. Nu ansluter även Felix Rosenqvist, Thierry Neuville och Formel 2-mästaren Felipe Drugovich till tävlingen för första gången.

– Jag har alltid velat köra RoC, säger Thierry Neuville. Jag ser fram emot att tävla på den frusna Östersjön. Att köra på det underlaget är en garanti för rolig körning och jag hoppas att min erfarenhet av Svenska rallyt kommer att hjälpa mig. Jag vet att tävlingen kommer vara tuff men jag satsar på att vinna och kommer göra mitt bästa för att bjuda på en bra show.

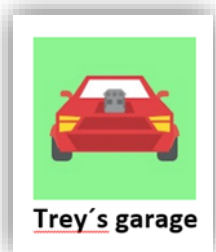
Brasilianaren Felipe Drugovich har inte samma vana av att köra på snö.

– Det kommer bli tufft för mig att gå från asfalt till snö för första gången. Jag ska försöka lära mig så snabbt som möjligt. Oavsett vad som händer kommer det att bli otroligt roligt.

Felix Rosenqvist är spänd över att göra sin debut i tävlingen på hemmaplan.

– Jag har följt tävlingen genom min barndom och har alltid gillat utmaningen att köra olika typer av bilar. Den nyfikenheten har format min karriär, så jag är otroligt spänd inför att testa formatet, och dessutom på hemmaplan.

Även förarna Tom Kristensen och David Coulthard kommer att köra tävlingen. För Kristensen blir det 17:e gången, fler gånger än någon annan förare.



18. Bentley-fabriken

Bygga lyx handbyggd lyx.



FILM: <https://youtu.be/-OZdHNBZX0c>.

SLUT