



Riley RMB Saloon 1952.

- 1. Flera farligt dåliga sommardäck säljs i Sverige**
- 2. Nio öppnar batteribytesstationer i Kungälv och Mariestad**
- 3. Bentleys rekordsiffror för tredje året i rad**
- 4. Test LEXUS RZ 450 E**
- 5. Aston Martin DBX 707 testad**
- 6. Succébilen Ford Bronco kommer till Europa**
- 7. Tesla Model S Plaid har en toppfart på 350 km/h**
- 8. Bilklassen som försvann**
- 9. Den italienska Chryslern**
- 10. Riley Cars**
- 11. BMW M4 CSL har varit på Nürburgring**
- 12. Inför Australien GP i F1**

1. Flera farligt dåliga sommardäck säljs i Sverige

Publicerad 2023-03-16 kl 09:27 (uppdaterad 2023-03-16 kl 09:48), Text Erik Söderholm

Ett av sju sommardäck som M Sverige och tyska Adac testat blir underkända. Flera av dem säljs i Sverige.



I ett nytt test av 50 sommardäck som Riksförbundet M Sverige gjort tillsammans med tyska bilstorganisationen Adac visar det sig att **sju blir underkända**.

När vinnaren Continental Premium Contact 6 stannat helt vid en panikbromsning från 100 km/tim håller jämförelsebilen med däck Premierri Solazo över 40 km/tim. Det sämre däck har nästan 50 procent längre bromssträcka och på våt asfalt är resultatet ännu sämre.

– Att så många däck får underkänt är riktigt dåligt, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert på M Sverige.

En snabb sökning Vi Bilägare gjort visar att åtminstone tre av de underkända däcken säljs hos återförsäljare i Sverige, och de är sällan så mycket billigare än betydligt bättre däck.

DÄCKEN SOM BLIR UNDERKÄNDA

- Rotalla RH 01
- Berlin Tires Summer UHP 1 G2
- Lassa Driveways
- Evergreen EH 226
- Riken Road Performance
- Doublecoin DC99
- Premierri Solazo

Källa: M Sverige/Adac



2. Nio öppnar batteribytestationer i Kungälv och Mariestad

Skriven av Kristofer Rask, publicerad 2023-03-17

Den kinesiska elbilstillverkaren Nio erbjuder möjligheten att på ungefär fem minuter byta ut hela batteriet i sina elbilar, som komplement till att snabbladda med kabel. Det ska göra det möjligt att resa snabbare och effektivare.



Fram till idag har Nio öppnat två så kallade Power Swap-stationer i Sverige. En i Varberg och en i Mantorp. Nu meddelar Nio att man är redo att öppna ytterligare två stationer i Sverige.

Dessa kommer att vara belägna i Kungälv vid avfarten till Marstrand samt vid Danners i Mariestad. De nya stationerna ska öppna i slutet av april och början av maj.

Fler stationer är på gång

– Utöver stationerna i Mantorp, Varberg och snart Kungälv och Mariestad har vi kontrakt signerade för en mängd nya stationer redo att öppnas under året, säger Kajsa Ivansson-Sognefur, Head of Power på NIO Sverige.

En Power Swap Station har plats för 13 batterier och kan utföra 12 batteribyten i timmen. Tanken bakom att kunna byta batterier grundar sig inte bara på att minska behovet av längre laddstopp.

Nio lyfter också fram att batterierna i en Power Swap-station laddas med en skonsam hastighet vilket förlänger livslängden. Tekniken gör det också möjligt att uppgradera sin bil med den senaste batteritekniken i takt med att sådan blir tillgänglig.



Kristofer Rask

3. Bentley går som tåget – rekordsiffror för tredje året i rad

Publicerad 2023-03-17 kl 9:55, text Erik Söderholm

Lyxbilmärket Bentley håvar in pengar och ökar leveranserna, visar nya siffror.



Bentley ingår numera i samma division som Audi i den stora VW-koncernen. I samband med att **Audi presenterade förra årets resultat** stod det också klart att Bentley kan fira nytt leveransrekord – för tredje året i rad.



Bentley tjänar ungefär lika mycket per bil som Volkswagen gör på 18 bilar.

En halv miljon per bil

Mest intressant är att rörelsemarginalen ökade till 20,9 procent, den bästa siffran någonsin och en rejäl ökning mot 2021 års siffra på 13,7 procent – även det bättre än de flesta ”massbilstillverkare”. Att vinstmarginalen ökat beror också på att kunderna i högre grad väljer olika tillval, som Bentley tar bra betalt för, och köper olika specialversioner som säljs i begränsad upplaga.

Vinsten innebär att Bentley i nuläget tjänar 520 000 kronor per levererad bil, räknat på rörelseresultatet. Det är nästan 18 gånger mer än **Volkswagens snittvinst per bil**.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Trots krisen – Ferrari tjänar 1,1 miljoner kronor per bil



Så mycket tjänar Volvo på elbilar – jämfört med avgasbilar



Volkswagen tjänar mer pengar på varje såld bil

4. TEST LEXUS RZ 450 E

AV MATHS NILSSON PUBLICERAT 17/03/2023

Lexus RZ 450e är en ny lyxig elbilmodell som bygger på samma teknik som Toyota bZ4X. Det är också en av de första bilmodellerna som finns tillgänglig med ”steer-by-wire”, där styrstången ersatts med digitala impulser när föraren vrider på ratten.



Nu har de första testerna gjorts av Lexus RZ 450e. Den stora frågan är om bilen har bättre räckvidd än Toyotas kritiserade elbil – och om styrningen kan förändra bilvärlden.

– Jag tror att Lexus nya teknik ”steer-by-wire” och nya ratt är en sån sak. Det låter som en enkel sak och är det också men hittills har vi inte sett det i en massproducerad personbil, skriver Teknikens Världs Jan-Erik Berggren.

Toyotas första försök i elbilsvärlden har fått en minst sagt kämpig start med tappade hjulbultar som stoppade bilen i månader och sedan flera tester som kritiserat bilens räckvidd som inte lever upp till löftena. Nu gör Lexus ett försök att lansera en elbil på samma plattform. Lexus RZ 450e är en lyxig elbil som kostar från 759 900 kronor.

Elbilen har spännande och nyskapande teknik. Den är en av de första med steer-by-wire, en styrning utan traditionell rattstång. Istället läser bilens dator av ratt rörelserna och överför dem till hjulen via en dator som styr en elmotor. Flygplan har haft denna teknik i fler decennier, nu är det det dags för bilar. Kanske kan Lexus nyhet bli en gamechanger i bilvärlden?

Lexus RZ 450 e kommer med steer by wire-teknik.

Lexus RZ 450e använder Toyotas plattform e-TNGA som i grunden är en fossilplattform, men där de japanska ingenjörerna lyckats integrera litiumjonbatteri i chassit. RZ 450e har Lexus fyrhjulsdriftsystem DIRECT4 och nya e-axel som innebär att elmotor, transmission och styrenhet är integrerat i en enhet och sitter mellan hjulen vilket enligt Lexus ger fördelar när det handlar om vridmoment, väghållning till chassikonstruktion.



Den främre motorn producerar 150 kW och den bakre 80 kW, tillsammans ger det en maximal effekt på 230 kW. Bilen har samma batteri som Toyota bZ4X med en bruttokapacitet på 71.4 kWh. Lexus garanterar att batteriet kommer att behålla minst 70 % av sin kapacitet efter 10 år, även om tester ska ha visat att det är mer troligt att upp till 90 procent blir kvar. Laddningsprestandan hör inte till de bästa, men enligt Lexus ska det gå att snabb-ladda från 80% från cirka 30 minuter.

RZ 450e blir den första modellen som använder det nya steer-by-wire-systemet, som Lexus kallar "One Motion Grip". Systemet använder en elektrisk koppling som sänder information från ratten till hjulen. Någon styrstång finns inte. Resultatet ska vara omedelbar respons och mer exakt styrkänsla. Teknologin kommer att ingå i alla framtida elbilar från Lexus. Systemet är fortfarande under utveckling och börjar levereras till kunder 2025, men redan nu har motorjournalister fått testa systemet i Lexus RZ 450 e.

RZ 450 e ansluter sig till samma designspråk som Lexus övriga modeller, även om proportionerna är något annorlunda i kraft att det är en elbil. Lexus RZ 450e är 4,805 mm lång, med 2,850 mm hjulbas och har korta överhäng – 995 mm fram, 960 mm bak. Totalhöjden är 1,635 mm och bredden 1,895 mm (exklusive ytterbackspeglar).

RZ:s kupé har en rymlig och luftig känsla i kupén. Instrumentpanelen har en tunnare konstruktion vilket skapar mer plats. Klimatanläggningen i RZ kompletteras av ny teknik för uppvärmning genom infravärme. Element är placerade i knähöjd framför föraren och främre passageraren, under rattstången och den nedre instrumentpanelen och upplevs som en varm filt runt benen. Till skillnad från konvektionsvärme används infraröd strålning för att värma fasta föremål direkt framför elementen. Infravärmen fungerar tyst och utan luftdrag.



Precis som Volvo och Tesla har Lexus infört en kamera som håller koll på förarens tillstånd. Om kameran upptäcker att föraren har tappat koncentrationen genom att vara trött eller må dåligt utlöser den varningar med ljud och ljus. Om föraren inte vaknar kör bilen åt sidan med varningsblinkers aktiverade.

Så långt låter det lovande, även om den stora frågan som hänger över testerna av Lexus RZ 450 e är om räckvidden ska komma till korta på samma sätt som i Toyota bZ4X. De första testerna ger inget riktigt svar på det.

Så här tycker Autogefühl i sitt test på Youtube.

Car and Driver är aningen ljumt inställda till bilen och ger den 7 av 10 i betyg. De tycker att väghållningen, komforten och interiören är bilens stora styrkor. Men trots ett högt pris har Lexus en kortare räckvidd än många billigare konkurrenter. Även laddning och prestanda är bättre hos många konkurrenter.

– Accelerationen är ganska rask, men vi noterade att den inte är lika hårresande som rivaler som Jaguar I-Pace och Volvo C40 Recharge. Steer-by-wire-systemet kräver att vänja sig vid, men när vi väl fick kläm på det visade det sig vara fördelaktigt för hanteringen, skriver Car and Driver.

Brittiska What Car? är något mer generösa i sitt betyg och ger bilen fyra av fem möjliga rätter. Bilen övertygar på många sätt, bland annat är den praktisk och här en välbyggd interiör. Få andra bilar är lika bekväma och tysta att köra. Men på nedsidan finns en räckvidd som inte är mycket att skriva hem om. Den laddar dessutom långsammare än många konkurrenter, ja, samma nackdelar som noterats för Toyota Bz4X i flera tester. När det gäller Steer-by-wire-systemet är What Car? fortfarande osäkra på systemets storhet.

– Styrningsförhållandet är otroligt snabbt under 15 km/h – något som kräver lite tillvänjning eftersom små ratt rörelser har stor betydelse för bilens riktning. Responsen lugnar ner sig betydligt vid högre hastigheter. Vi är inte helt säkra på att fördelarna kommer att vara värda vilket pris Lexus än bestämmer sig för att ta ut för systemet. Elektroniken kommer att finjusteras under de kommande åren innan One Motion Grip erbjuds i Europa, så vi reserverar oss för den slutliga bedömningen tills dess.



Flera svenska redaktioner har också testat bilen i Frankrike. [Alrik Söderlind på Auto Motor & Sport](#) är positiv till den nya yokeratten och steer-by-wire-systemet och tycker den är värd att vänta på till 2025. Han beskriver det som att det måste svida hårt för Lexus att lansera en sminkad version av problembilen Toyota bZ4X. Med det sagt har bilen också många positiva egenskaper.

– Hur man än kör känns bilen välkontrollerad och ganska spänstig. Visst kränger det en del, men den är kvick, lättkörd och trygg.

När det gäller elefanten i rummet, laddning och räckvidd, är omdömet inte lika positivt, även om det knappast går att dra någon slutsats efter en kortare provkörning. Förbrukningen under körningen landar på på mastiga 26 kWh/100 km, betydligt mer än vad Lexus anger enligt WLTP.

– När vi beger oss ut på provkörningen säger färddatorn att bilen ska klara 24 mil med fulladdade batterier. Inte så imponerande med tanke på att den uppgivna WLTP-räckvidden ligger runt 40 mil och att det är tio grader varmt ute.

Även [Jan-Erik Berggren på Expressen /Teknikens Värld](#) har kört Lexus nya elbil. Hans slutsats är att steer-by-wire kan vara en innovation som kan förändra bilvärlden på några års sikt. Både styrning och interiördesign kan komma att revolutioneras när ingen styrstång behövs.

– Ute på racerbanan märks ingen större skillnad på steer-by-wire och vanlig mekanisk styrning med servo. Men så är rattutslagen inte heller så stora. RZ 450e styr in fint och mjukt och när jag provocerar bilen över några kantmarkeringar känns vibrationerna något dämpade jämfört med förra varvet, men de finns där. Jag känner i ratten att jag kör på något.

Fakta Lexus RZ 450 e

Pris: 759 900 kronor

Motor: Elmotor fram max effekt 204 hk, bak max effekt 109 hk. Totalt effekt 313 hk. vridmoment 435 Nm.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 285, längd 480, bredd 189, höjd 164. Vikt olastad 2 055–2 115 kg. Maxlast 585 kg.

Dragvikt 750 kg.

Räckvidd: 395–440 km enligt WLTP.

Förbrukning: 16,8–18,7 kWh/100 km enligt WLTP.

Prestanda: 0–100 km/h 5,3 sekunder. Toppfart 160 km/h.

5. Aston Martin DBX 707 testad: Superbil på riktigt

Av Andreas Bergman 18 Mars, 2023

Den som söker en suv som både utstrålar potens och rikedom har i dag ett ytterst komplicerat beslut framför sig. I princip alla tillverkare av exklusiva bilar erbjuder någon typ av prestanda-suv, däribland sportbilstillverkaren Aston Martin.



Vi avverkade 200 mil på en vecka bakom ratten på Aston Martin DBX 707.

Test: Aston Martin DBX 707

Vi lade i Högsta Växeln och begav oss till Florida för att recensera toppmodellen Aston Martin DBX 707 i ett försök att utröna huruvida den slår sina konkurrenter på fingrarna.

En tvättäkta superbil på styltor

DBX 707 är en Aston Martin på styltor, och det är också en perfekt beskrivning av bilens exteriör. Den är aggressivt formgiven med en stor gapande grill i fronten, relativt brant sluttande bakruta, och en fashionabel ljusramp där bak.

Hur bilen upplevs i verkligheten beror till stor del på från vilken vinkel den betraktas. Rakt fram- eller bakifrån är designen lyckad men från sidan ser DBX enligt oss för lång och hög ut.

Detta tror jag har att göra med att Aston Martins designers har tvingats förhålla sig till ett designspråk som enbart har applicerats på slanka sportbilar. När dessa element förs över till en stor suv blir det inte lika elegant.

Och elegant skulle jag inte vilja påstå att DBX är. Däremot har den enormt mycket närvaro på vägen. Jämfört med det hav av prestanda- och lyx-suvar som exempelvis Volkswagen-koncernen för närvarande saluför sticker DBX ut med sin unicitet.

Aston Martin DBX är den enda prestandasuven på marknaden med en helt unik plattform, något som bådar gott för körupplevelsen.



Interiören är typiskt brittisk i kvalitetskänsla, medan infotainmentsystemet är en gammal tysk historia.

Kvalitetskänsla som lämnar mycket att önska

På insidan blir det tydligt att DBX är handbyggd, både på gott och ont.

Den har en exklusiv charm bland allt läder och kolfiber samtidigt som det finns kvalitetsmässiga missar som inte bör accepteras i en ny bil, oavsett prisklass.

Det gäller paneler som sitter lösa, en taklampa som helt lossade i min hand och en känsla av ihållighet på alla möjliga platser.

Infotainmentsystemet kommer i grund och botten från Mercedes-Benz och har sedan modifierats av Aston Martin.

Denna modifiering framstår emellertid som en försämring eftersom man verkligen måste sätta sig in i hur det fungerar för att kunna utföra de enklaste av uppgifter. Skärmen ser dessutom att vara touch, men så är alltså inte fallet.

Jämfört med andra lågvolymsstillverkare fungerar systemet dock faktiskt ganska bra. Till skillnad från i exempelvis en **Bentley** får man här ett 360-kamerasystem som är högupplöst och fungerar suveränt.

Även annan utrustning man kan tänkas efterfråga i en lyxbil såsom ventilerade framstolar och soft close-dörrar finns här att tillgå.

Körpositionen är föredömligt god, även för långa förare, och baksätet är fullt användbart.

Bagageutrymmet rymmer hela 632 liter, men det sluttande taket inkräktar på hur enkelt det är att lasta bilen med diverse resväskor och shopping. Det är emellertid praktikaliteten i kombination med prestandan som imponerar mest.

Ett riktigt kraftpaket

Och med det praktiska avklarat kan vi nu äntligen övergå till det viktiga. Under huven på DBX 707 sitter en 4 liter stor V8 från Mercedes-AMG, med det karaktäristiskt dova ljudet.

Aston Martin har ansträngt sig ordentligt för att skrämman upp denna till, rätt gissat, 707 hästkrafter.



DBX 707 ser onekligen ut som en Aston Martin på styltor – på gott och ont.

Detta resulterar i en toppfart på 310 kilometer i timmen, vilket – tillsammans med nya **Ferrari Purosangue** – gör den till världens snabbaste serietillverkade SUV i termer av toppfart. Mäktigt!

De 707 hästkrafterna uppenbarar sig så snart man trycker plattan i mattan. Kraften går ner i backen via en 9-stegad automatlåda, som även den är plockad från Mercedes, och alla fyra hjul.

Accelerationen är fruktansvärt våldsam, 100 knyck nås på bara 3,3 sekunder, och den avtar först när bilen når 310 km/h.

Dessa siffror illustrerar också den känsla man får när man kör DBX 707, det vill säga den att man kör en superbil på styltor. Få andra prestanda-suv-er kommer så nära en så speciell och känslös körupplevelse.

Aston Martin DBX 707 är en transport till himmelriket

Och körupplevelsen vill jag påstå är fantastisk, både organisk och naturlig. DBX 707 uppmuntrar sannerligen sin förare till att köra i hastigheter som inte bara gränsar till, utan också överskrider, det grovt olagliga. Inte för att jag någonsin gjorde det...

DBX har också imponerande kurvtagningsförmåga, särskilt givet att det rör sig om en SUV. En stor fördel med luftfjädringen bilen är utrustad med, utöver den komfortmässiga aspekten, är att den kan höjas och sänkas beroende på väglag och terräng.

Någon S-klass rör det sig emellertid inte om utan det uppenbara fokuset i fallet DBX är väghållning, och herregud vad den imponerar när det kommer till det! Den lyckats med konststycket att genuint kännas som en superbil på styltor, något många konkurrenter inte riktigt får till.

Det finns en rad körlägen att tillgå – inklusive ett för terrängkörning – men vi rekommenderar att sätta bilen i GT-läget och behålla den där.

Skillnaden mellan lägena är dock påtaglig, och i Sport+-läget förvandlas Aston Martin DBX 707 till genuint potent prestandamonster.



En fördel med DBX 707 är att den går att konfigurera precis, exakt så du vill ha den.

Summan av kardemumman

Så hur ska man då sammanfatta Aston Martin DBX 707? Å ena sidan är det bland det mest brutala sättet att transportera barn och vecko-shopping i ett över-exklusivt paket.

Å andra sidan saknar bilen den skyhöga kvalitetskänsla man förväntar sig av en bil vars prislapp lätt förväxlas med Kroatiens folkmängd.

Men vem bryr sig när man kan leka specialagent i ett vardags-kompatibelt åskmoln till bil? Superbilsfantasten behöver alltså inte hänga läpp om det vankas tillökning, familjen har ju trots allt en Aston Martin DBX 707 att tillgå.



Aston Martin DBX 707 är tveklöst bekväm nog för vardaglig bruk.



Aston Martin DBX 707 imponerar enormt mycket rent kördynamiskt.

Aston Martin DBX 707

Motor: 4-liters V8, dubbelturbo, 707 hästkrafter, 900 newtonmeter

Kraftöverföring: 9-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 3,3 sek

Toppfart: 310 km/h

Vikt: 2 245 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5039/1998/1680 mm

Pris: 3 130 000 SEK (Testbil 3 873 000 SEK)

Högsta Växelns helhetsintryck av Aston Martin DBX 707

Slutbetyg: 4,5/5

Aston Martin [DBX 707](#) lyckas med den inte helt elementära uppgiften att bygga in superbilskänsla i en suv. Här har du en av världens kraftfullaste prestanda-suv:ar med över 700 hästkrafter och praktiska egenskaper så det räcker och blir över.

Dock måste du kunna leva med en handgjord känsla och att saker kommer att gå sönder vilket inte är acceptabelt för en bil i mångmiljonklassen. Men om hjärtat får bestämma...

Läs även: [Recension av Bentley Bentayga S.](#)

Läs även: [Recension Rolls-Royce Cullinan.](#)

Läs även: [Recension av Aston Martin DBX.](#)



Andreas Bergman

Motorjournalist. Medgrundare av Högsta Växeln 2015. Stort fan av tyska lyxbilar från millennieskiftet vilket (tyvärr) återspeglas i hans garage av trasiga bilar.

6. Succébilen Ford Bronco kommer till Europa

PUBLICERAT 17/03/2023 AV MATHS NILSSON

Succébilen Ford Bronco kommer till Europa. Terrängbilen kan även komma till Sverige via importören Hedin Mobility Group. – Ford Sverige ser över möjligheterna att även ta in den till Sverige och om så blir fallet så kommer vi att komma med ytterligare information inom kort, säger Christoffer Strömberg, PR-chef på Ford i Sverige.



Två av Fords mest attraktiva modeller är på väg till Europa under 2023 och kan även nå Sverige. Inom en snar framtid kommer bilköpare kunna beställa både livsstilsbilen Ford Bronco och pickuppen Ford F-150. Ford Hedin i Sverige kan ännu inte bekräfta om och när de kommer till Sverige.

Ford Bronco har gjort stor succé i USA. Det handlar om två versioner av Bronco som kommer till Europa. Det är Outer Banks och Badlands, båda versionerna har Fords 2,7-liters V6:a med 10-växlad automatlåda. Alla europeiska modeller kommer att vara utrustade med 12-tums infotainmentskärm, ett 10-högtalare B&O-ljudsystem och 360-graders kamerasytem.

– Ford Bronco kommer att komma till utvalda marknader i Europa i begränsad upplaga. Ford Sverige ser över möjligheterna att även ta in den till Sverige och om så blir fallet så kommer vi att komma med ytterligare information inom kort, uppger Christoffer Strömberg.



Maths Nilsson



7. Tesla Model S Plaid har en toppfart på 350 km/h

Av Marcus Berggren 17 Mars, 2023

När Tesla lanserade sin toppmodell Model S Plaid var det tillsammans med ett löfte om en toppfart på 200 miles per hour – motsvarande 322 kilometer i timmen. Nu är löftet på väg att bli verklighet med nya bromsar.



Det är Youtubern och racingföraren Sebastien Vittel som påstår sig ha kört över 350 km/h med en Model S Plaid.

Tesla Model S Plaid stoltserar med en effekt på 1 020 hästkrafter och en 0-till-100-tid på blott 2,1 sekunder.

När bilarna började levereras under förra året var toppfarten begränsad till "bara" 262 kilometer i timmen.

Därefter lanserade märket ett så kallat banläge för den nya modellen som trissade upp toppfarten till hela 282 knyck.

Det rapporterar [Electrek](#).

Plaid har bromsar som hindrar

Anledningen till att Model S Plaid inte erbjuds med den nya toppfarten – på 322 km/h – var för att bromsarna helt enkelt var underdimensionerade för uppdraget.

Förra året började Tesla att erbjuda kolfiberkeramiska bromspaket för strax över 200 000 kronor, men märket har ännu inte installerat bromsarna på Model S Plaid.

Förra sommaren lyckades en man komma upp i hela 348 kilometer i timmen efter han på egen hand lyckades ta bort fartspärren.

I videon (se nedan) ser det tveklöst ut som att han hade kunnat köra ännu snabbare, men föraren började få slut på asfalt.



FILM: <https://youtu.be/T7mQW0OeUJ8>.

Nytt videobevis

Nu har Sebastian Vittel (ej att förväxla med Sebastian Vettel), släppt en video där han kör en Model S Plaid med kolfiberkeramiska bromsar i samarbete med Tesla Belgium.

Vittel berättar att bilen i fråga inte hade en fartbegränsare, något som gjorde att han kom upp i hela 350 kilometer i timmen gång på gång, vilket alltså innebär att han slog det gamla "rekordet".

Han har dock inte fått publicera klippet med det nya toppfartsrekordet.

Han slog även rekordet för produktionsbilar på Circuit de Bresse, som är en smal och teknisk bana.



FILM: <https://youtu.be/cMvQzY4In8U>.

Läs även: [Rimac Nevera slår nytt toppfartsrekord för elbilar](#)

Läs även: [Snabbare än en F1-bil – Pininfarina Battista provkörd](#)

Läs även: [Lucid Air Sapphire är nu världens snabbaste bil](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

8. Bilklassen som försvann – någon som minns?

Publicerad 2023-03-19 kl 6:30, textCalle Carlquist

Att döma av cabrioletteftet i Vi Bilägare 10/2003 var det roligare förr - eller åtminstone mer färgglatt.



Ännu är det vinter men låt oss blicka framåt mot varmare, mer färgglada dagar och ta Vi Bilägare 10/2003 till hjälp. Fyra små cabrioletbilar hade valts ut av fyra läsare och det blev en kvartett som söker sin like numera.

Det här är klassen som försvann, med glada bilar fyllda av udda lösningar och till överkomliga priser. Utöver dessa fyra fanns till exempel Opel Tigra, Toyota MR2, Mazda Miata (förstås, den är ju kvar), MG och ett par till. Visst var det roligare förr!

»Platt, låg, konstig, vad mer kan någon begära?»





Pia, som var "en förnuftig flicka", valde "Legobilen", som rubriken löd. Citroëns roliga flexcabriolet Pluriel var fem bilar i en. Den orangefärgade, klotformade modellen kunde vara en firsitsig täckt småbil med panoramatak, en firsitsig öppen småbil med de avtagbara takbågarna längs med bilen kvar på plats och det mjuka taket nedrullat bakåt, den kunde vara tvåsitsig roadster eller två- eller firsitsig pickup. "Ett plåtlego", som den beskrevs i texten. Det gällde bara att inte åka ifrån en av takbågarna under kombinationsövningarna.

I dag är Pluriel, eller ska vi kalla den Kluriel, en udda och kul samlarbil för rimlig peng för nybörjaren. Ny kostade den strax över 150 000 kronor, nu köps den för 20 000 kronor. Rena fyndet!



Näst i tur var Elin, som fastnat för Ford Street Ka, "Tjejtjusaren" kallad. Street Ka är en skönt opraktisk liten bil full av körglädje, en tuff designerhandväska på hjul, oemotståndlig och speciell. Minns du att den marknadsfördes med hjälp av Kylie Minogue, Australiens stora lilla popstjärna nummer ett?

Street Ka fick inte särskilt många plus ens av läsaren Elin, "kärleken är blind" löd omdömet och bilen gnekade och gnisslade både här och var. Men vad gjorde det när solen sken över Stockholm city och luften dallrade av högsommarvärme från morgon till kväll? Då var Street Ka en perfekt partner för 175 000 kronor! Nu kanske du kan hitta en för runt 40 000 kronor men ägarna brukar hålla hårt i dem.



Smart Roadster Coupé är fortfarande, 20 år senare, en av de mest speciella bilmodeller som tillverkats. Baserad på den lilla citybilen Smart förstås men försedd med kaross som inte liknar något annat. Tack vare den rejäla "glasblåsan" längst bak är formen högst säregen men ger också plats för en hel del bagage för de två som kan färdas i bilen.

Nittonårige Jocke hade fallit för skapelsen och fick finna sig i att bli fullkomligt uttittad när han smattrade runt på sta'n till ljudet av den turboladdade 700-kubikare på 82 hästkrafter som stoppats ned bakom ryggstöden. "Bilen ser ut som något slags missil" skrev artikelförfattaren Marianne Sterner. Platt, låg och konstig, vad mer kan någon begära?

Det ettriga utseendet matchades dock av ganska tama fartresurser och en halvautomatisk växellåda som skrämde somliga. Smart Roadster Coupé är heller ingen "riktig cabriolet", snarare en sorts targamodell med elektriskt öppningsbart tygtak ovanför stolarna. Det rullas ned bakom stolarna. Dessutom kan sidobågarna mellan vindrutans och bakrutans ramar tas loss. Två drickabackar lyckades ViB trycka in under glasryggsäcken bak, så vem sa att en Smart inte är praktisk?!

Ville man ha en komplett opraktisk Smart erbjöds även en renodlad roadster, en bil som i formerna påminde om gamla VW-Porsche 914, "folk-Porschen". Priset för Roadster Coupé var en hundring under 200 000 kronor och i dag är modellen en given modern klassiker – men rätt dyr. Räkna med runt 70 000 kronor och uppåt om du alls hittar någon, de blir hetare för varje dag.



New Beetle som cabriolet var förstås ett måste som uppföljning av Volkswagens moderna "Bubbla". Det närmast leksaksmässiga utseendet från normalmodellen förstärktes av den öppna versionens tjocka, typiskt tyska tygtak. Blinkningarna till Typ 1-cabrioleterna var närmast övertydliga både i funktion och i form.

Fast priset var högt, 240 000 kronor, och särskilt kul att köra var bilen inte. "Körglädje är bara att glömma", skrev reporter Sterner och satte den träffande rubriken "Charmbaljan" om bilen. "Charmig" var precis vad läsaren Mirjam också tyckte och sedan var ju bilen "så gullig att titta på"! Säg emot det den som kan!

Utbudet är inte lika knapert som för den övriga trion här och har du lite tur kan du nog säkra ett exemplar för cirka 70 000 kronor. Sedan kan sommaren komma!



Calle Carlquist

Läs också:



Första testet av lyxsuvarnas anfader – drog två liter milen



Fiat 500 D Jolly (110) 1960–65.

Klassiker

9. Den italienska Chryslern

Publicerad 2023-03-18 kl 9:00, text Mårten Carlsson

När Chrysler ville piffa upp sin image med en exotisk och exklusiv bilmodell så vände man sig till Maserati för att få hjälp.



Under Lee Iacoccas tid hos Ford hade han blivit vän med Alejandro De Tomaso och tillsammans skapade dom De Tomaso Pantera.

Nu var det åttiotal och Iacocca höll i rodret hos Chrysler och De Tomaso ägde Maserati. Lee hade en idé om att en exklusiv och exotisk behövdes i stallet - Chrysler hade tappat lite av sin lyxbilsgloria vid den här tiden. Så han ringde sin vän Alejandro med en förfrågan om Maserati kunde vara med och skapa en lyxig coupé eller cabriolet åt Chrysler.

Bollen sattes i rullning redan 1984 då Iacocca öppnade plånboken och puttade in en anseelig mängd dollar i Maserati.

Men det hela började med kaos och förvirring, språkförbistring och samarbetssvårigheter - Det tog ett tag innan Chrysler och Maseratis ingenjörer kunde komma överens såpass att dom kunde bygga en bil ihop. Först hösten 1988 kunde man visa upp resultatet.

Då var Cadillac redan igång med konkurrenten Allanté.

Den uppfyllde kraven på att se elegant och exotisk ut. Trots att den kallades Chrysler TC by Maserati så hade Maserati i själva verket inte så mycket med den att göra. Designen gjordes av John Herlitz hos Chrysler.

I botten fanns ett kortat Dodge Daytonachassi och mycket delar togs främst från Chrysler Le Baron.

Bilarna byggdes inte heller hos Maserati utan hos Innocenti.

Inte ens Maseratimotorn var det särskilt mycket Maserati i. Det var ett modifierat 2,2 liters block som var Chryslers basmotor. Den hade en 16 ventilstopp som kom från Cosworth, kamaxlarna konstruerades av Crane Cams i Florida men gjordes hos Maserati.



För att andas bättre fick den en IHI-turbo från Japan och kolvar från Mahle i Tyskland. Detta kopplades ihop med en manuell femväxlad låda från Getrag. Elektroniken i bilen kom från Spanien.

Allt detta skruvades sen ihop hos Maserati. Sen skickades motorerna till Innocenti som satte dem i bilarna som sen skeppades till USA för finisharbeten. Det hela var en rätt komplex operation.

Den turbomatade Maseratimotorn var på 200 hästkrafter, men bara 500 bilar gjordes med den.

Vanligast var den mer alldagliga 2,2 litersfyran med turbo som togs från Dodge Daytona, den var nedbantad till 160 hästkrafter.

För 1990 års modell fanns istället en treliters V6 från Mitsubishi som alternativ.

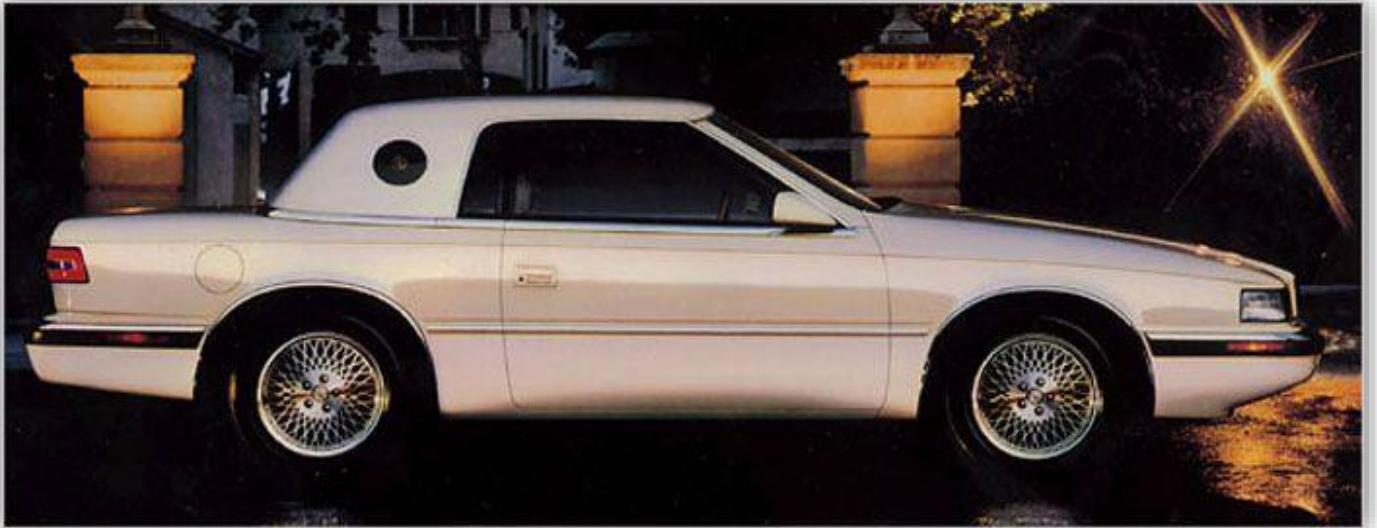
Med bilen följde en elegant hardtop med små operafönster. Suffletten fälldes ned under en lucka bakom baksätet.

Inuti var det ombonat, elegansen fick sig dock en liten törn av av standarddelar hämtade från den vanliga LeBaron.

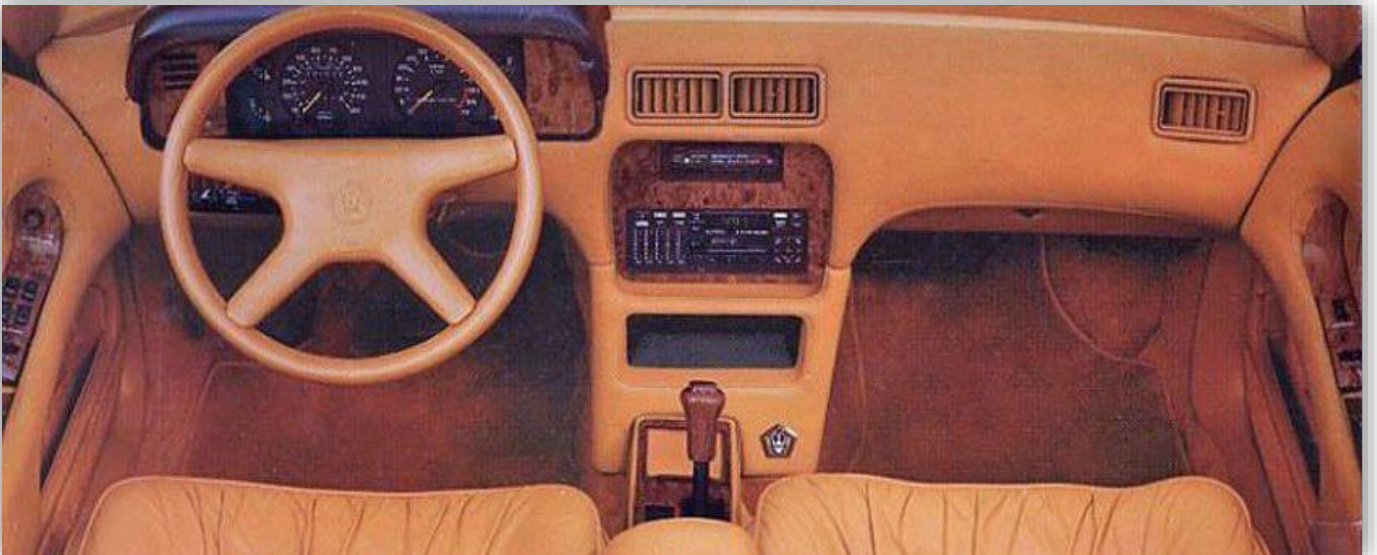
Men utrustningsnivån var det inget fel på. Chrysler TC Maserati var fullmatad - till den grad att enda tillvalet var en CD-spelar.

Man hade hoppats på att sälja mellan 5 och 10 000 bilar om året - men förseningarna och en prislapp på drygt 3 5000 dollar gjorde att den förhoppningen störtök.

Pressens kritik var inte nådig heller - den liknade en Le Baron för mycket och hade ungefär samma prestanda men med mer än dubbelt så hög prislapp.



Chrysler TC Maserati fanns årsmodellerna 1989 till 1991. Fast det sista året sålde man ut restlagret - 1636 stycken av fjolårsmodellen som stått osålda. Totalt gjorde bara 6800 av den märkliga italamerikanska korsningen.



The Riley Motor Club

10. Riley Cars 1899 – 1969

Av A. J. Draper

MASKINÖVERSATT



Riley RME 1953.

Den första Riley-bilen var en liten encylindrig, remdriven lätt bil som inte gick i produktion. Motortrehjulingar följde 1900 och en styre styrt tricars med två framåtväxlar drivna av en 517cc motor med mekaniskt drivna insugningsventiler 1903. Tricars tillverkades fram till 1907, senare exempel var tvillingar med förarsäten i stället för sadlar, vattenkylning och hjulstyrning. 1 034 cc V-Twin-motorn monterades också på företagets första 4-hjulingar, som hade mittskeppsmonterade motorer med växellådor bredvid och kedjedrift. Större V-Twins med 2 liters kapacitet, mer konventionell layout och runda kylare tillverkades från 1908 och framåt. Dessa införlivade trycksmörjning, axeldrivning, konstantnät, 3-växlade växellådor och Riley patenterade avtagbara hjul, vars efterfrågan gjorde att bilproduktionen nästan stannade och var orsaken till bildandet av det nya företaget, Riley (Coventry) Ltd, 1912. År 1914 tillverkades fortfarande 2-cylindriga bilar, men det fanns också en ny 2,9 liters sidoventil fyrcylindrig med kugghjulsdrivning som tillverkades en tid efter första världskriget av Riley Engine Co.

De första Rileys som producerades efter första världskriget var 11-talet, med sidoventil 11/2 liters motorer, legeringskolvar och full elektrisk utrustning, spiralfasad slutdrivning som tillkom 1921. Redwinger-sportversionen (trådhjul och polerad aluminiumkropp) dök upp 1923 och hade en toppfart på 70 km/h.



Sidoventilbilar fortsatte i produktion fram till 1928, med en 1645cc-motor och senare (1925) framhjulsbromsar. En av dessa 12:or användes för att prospektera Kenyas vägsystem 1926, och 1927 fanns det en överladdad version av Redwinger tillgänglig, även om detta överskuggades av Percy Rileys nya "Nine", som hade en 1087cc 4-cylindrig motor med dubbla kamaxlar högt i vevhuset. Detta utgjorde grunden för alla Riley-motorer fram till 1957.

1926 kom Monacos tygsportsalong som sålde bra från början. Det fanns också en sänkt och inställd Brooklands Sports med en dubbelförgasarmotor och kapabel till 80 km / h. En dubbelförgasarmotor version av touring "Nine" introducerades 1929, liksom en ny 1,6 liters 6-cylindrig "14" variant.

Rileys hade ett framstående tävlingsrekord. I London-Exeter-London Trial 1925 vanns tre guldmedaljer och sjutton silver av Riley-bilar; De hade det högsta antalet bilar i listan över efterbehandlare av 152 deltagare. London-Edinburgh Run som hölls 1925 var en viktigare händelse för Riley-entusiaster, för vid en middag som gavs för Riley-konkurrenterna och deras passagerare på Peebles Hydro Hotel grundades Riley Motor Club och blev så småningom den största bilklubben i världen. Även om det inte kan göra anspråk på att vara det största i världen idag, har det fortfarande ett ganska stort antal entusiastiska medlemmar i alla delar av Storbritannien och ett antal utländska medlemmar.

Klassvinster i TTs 1929, 1930 och 1931 följdes av direkt seger 1932 och två senare segrar med 11/2 liter 1935 och 1936, 4: e plats på Le Mans 1933 och 2: a, 3: e, 5: e, 6: e, 12: e och 13: e plats 1934. Tre på varandra följande segrar uppnåddes 1934, 1935 och 1936 i B.R.D.C. 500 Mile Race på Brooklands.



En "Nine" vann den lätta bilklassen i Monte Carlo-rallyt 1931. De 6-cylindriga racing Rileys 1933/34 utgjorde grunden för ERA-racerbilarna. Både "Nine" och 14/6 utvecklades successivt, den förra hade sänkt chassi och halvpanelad kaross 1932 och valfri förvalsväxellåda 1934, som senare blev standard. En Super-Sports 6-cylindrig 11/2 liter dök upp 1932, följt av introduktionen av den turnerande Mentone, den snabba Kestrel och den mer konventionella Falcon. Två sport 2-sitsiga tillverkades 1934-35, 9 Imp och 1633cc 6-cylindrig MPH som kunde över 90 mph. Denna bil kunde också erhållas med en 11/2 liters motor för tävlingsarbete. En annan ny modell 1935 var 11/2 liters fyran (med förväljarväxellåda, stångdrivna Girling-bromsar och centralt chassismörjsystem) i en- eller tvillingförgasarsversioner, senare utveckling var 85 mph Sprite tvåsitsig och Kestrel Sprite-salongen och Lynx Sprite-tourer som erbjöd mer utrymme med samma högstämnda motor. En billigare version av "Nine", kallad Merlin, med pressad stålkropp tillverkades 1936, förutom 11/2 liter, 6/15 och en 2,2 liters V8 med två 9-cylindriga block på ett vevhus, varav endast ett litet antal tillverkades. En ny sexlätt kaross introducerades för 1937 års "Nine" med en dubbel förgasarmotor. Andra modeller för 1937 var en 2,8 liters V8 lyxbil tillverkad av Autovia Cars (ett dotterbolag till Riley) och den mer framgångsrika 2,4 liters Big 4 med 3-växlad synkromesh-växellåda och överväxel.

År 1938, på grund av Rileys ekonomiska osäkerhet, förvärvades företaget av Nuffield Organisation. Endast 11/2 liter och Big 4 (senare 21/2 liter) fortsatte i produktion. De hade skivhjul, konventionella synkromesh-växellådor och kroppar som liknade Wolseley. Efterkrigstidens efterföljare hade samma motorer (11/2 & 21/2 liter) men mer attraktiva karosser med torsionsstång framfjädring och tygtäckt tak. 21/2-litersmotorn användes av Healey under perioden 1946-54. En tresitsig Roadster-version av 21/2 liter tillverkades av Riley för export och blev senare tillgänglig på hemmamarknaden. Hypoid slutdrift och helt hydrauliska bromsar introducerades 1952.



Efter Austin-Morris-sammanslagningen fortsatte 11/2 liter fram till 1955, med liten förändring förutom en förändring av vingformen och införandet av trösklar för löpbrädor. 1954 introducerades 21/2 liters Pathfinder med en kaross som liknar Wolseley 6-90 och en ny chassidesign, spiralfjäder bakfjädring och styrning av kamtyp. Denna ersattes 1957 av en bil med liknande kaross med BMC 2,6 liters 6-cylindrig motor. Efterföljande Rileys var 1.5 (med liknande kaross som Wolseley 1500), 4/68 med Farina styling och 1500cc motor, och senare 4/72 med 1622 cc motor, båda med dubbla förgasare. 1966 introducerades en ny 1100 Kestrel, som senare var tillgänglig med 1300 cc motor. Riley Elf, en version av Mini med större bagageutrymme och 948 cc motor, producerades också. Efter 70 år upphörde Rileys äntligen att produceras av British Leyland mot slutet av 1969.



Feber**11. BMW M4 CSL har varit på Nürburgring**

AV BOBBY GREEN 2023-03-17 KL 20:00

Klockade 7:17,08

FILM: <https://youtu.be/PijMa-9r5Rs>.

BMW M4 CSL har varit och brummat på Nürburgrings Nordslinga och med sig hem fick den tiden 7:17,08. Det gör den till den snabbaste produktions-modellen från BMW på sträckan och tittar man på klippet ser man att det verkligen går undan på sina ställen.

BMW rullar ut M4 CSL

Lättare, starkare, snabbare

BMW rullar ut en ny M3 CS

Lite tyngre än M4 CSL, men snabbare

BMW:s hyllning till 3.0 CSL är här

En manuell M4 CSL med tjock breddning



Bobby Green



12. Inför Australien GP i F1: Stryk tidsträningarna

AV ANNA ANDERSSON

28 MARS, 2023, KL. 06:05

Inför Australien GP i F1 kommer VD Stefano Domenicali med ett nytt förslag.



Blir det fredagsträningar för Charles Leclerc och hans kollegor i framtiden?

Ferraris tidigare stallchef är numera VD för Formel 1 och han besökte VM-premiären av MotoGP den gångna helgen. På plats i Portugal pratade han med TV-kanalen SportTV och fick frågan om vad han anser om de fria träningspassen i F1.

Hans svar får många att höja på ögonbrynen:

– Jag är för att vi stryker de fria träningspassen. Ingenjörerna har stor nytta av dem, men offentligheten är inte speciellt intresserad, säger han.

Liberty Media, som äger rättigheterna till Formel 1 har de senaste åren visat att man inte har några som helst problem med att förändra innehållet under en tävlingshelg och tänja på gränserna. Sprintloppen som infördes för två säsonger sedan och som för första gången nu är sex till antalet är bara ett exempel.

Formel 1:s VD: Stryk de fria träningarna

De tre fria träningspassen har kortats ner, men att stryka dem helt hade stallen knappast uppskattat. Där arbetar de med att anpassa bilen inför kvalet, inför racet och se över möjliga strategier. När det dessutom är ett testförbund är just fredagsträningarna den enda möjligheten för stallen att testa nya komponenter på banan. De sneaste åren har även läktarna ofta varit välbesökta eftersom fansen får se aktion på banan under stora delar av dagen.

Vad Domenicali egentligen menar framgår inte riktigt, men för ett år sedan pratade han om träningarna i Corriere della Serra och sa följande:

– Under en vanlig helg, när det är två träningar under fredagen borde man dela ut poäng, eller köra ett kvalvarv eller ett kval för ett kortare lopp på lördagen istället för den tredje tärningen. Kanske med omvänd startordning, sa han då till den italienska tidningen.

– Vi har många förslag på bordet. Det är många som säger nej till detta, men vi har en möjlighet att få uppleva hur bra det kan vara med en mixad startuppställning där vi kan få se många omkörningar.

Det är tydligt att han fortsätter att leta efter möjligheter att göra vissa förändringar av det nuvarande formatet av en F1-helg.

Inför Australien GP i F1

F1 i Australien 2022 gav oss en minnesvärd fajt. Max Verstappen mot Charles Leclerc. Vilka är dina förhoppningar inför årets race?

Enligt nuvarande väderprognos kan det regna en hel del under både fredag och lördag. Temperaturen väntas ligga mellan 16 och 19 grader. På söndag väntas det vara uppehåll. Melbourne ligger vid kusten och väderförhållandena kan förändras snabbt, när jag har varit där för att jobba med Formel 1 hade det gått från högsommarvärme till kyla och regn på bara någon halvtimme.

[Däckvalen inför Australien GP finns här.](#)

[Tider för Australien GP i F1 finns här.](#)

Australien GP i F1 brukar kunna erbjuda en del överraskningar, som Kevin Magnussens andraplats i debuten 2014. Han är fram till i dag den senaste föraren som tagit en pallplats i debuten.



Kevin Magnussen, Haas F1, tog en pallplats i Australien i sitt livs första F1-lopp.

MOTORNYTT

– Jag hade en helt annan inställning då. Jag kom från supportserier och att slåss om segrar, pallplatser och titlar var vardagsmat, säger han.

– Det var fantastiskt att ta en pallplats. Det var stort, men det var också något som jag hade räknat med.

Han påpekar att idag hade en pallplats betytt ungefär en miljon gånger mer än vad den gjorde då.

I går var det 40 år sedan John Watson, McLaren vann USA:s GP på Long Beach och det var en otrolig uppkörning. 1983 vann han från startplats 22 och det rekordet lär inte Max Verstappen kunna slå.

Numera startar bara 20 förare i Formel 1.

Nu är vi inne på MotoGP, men jag skrev om [irritationen efter premiären och Marc Marquez](#) missar tävlingen i Argentina. Han har en fraktur i högerhanden och måste opereras. Därmed får han tjäna sitt straff vid nästa race,.

Inte heller Enea Bastianini tävlar i Sydamerika.

SLUT