



*Jaguar XKR-S GT 2013.*

1. Flera företag intresserade av att köpa Nevs Emily GT
2. Så designades Nevs Emily GT
3. Alpine A290\_β är en eldriven sportbil för vardagen
4. Brabus 900 Superblack
5. Pagani för 80 miljoner slutsåld
6. Audi RS 3 Sedan – blixtsnabb, oanständigt kul och prisvärd
7. Obscent dyra reservdelar till Hongqi e-HS9
8. Så låter det fejkade motorljudet i elbilen Hyundai Ioniq 5 N
9. Kinesisk elbilsoffensiv ett hot mot europeisk bilindustri
10. Rysk kupp mot Volkswagen
11. Seat överväger att sluta sälja personbilar
12. Volvo Lastvagnar testar vätgasdrivna ellastbilar på allmän väg
13. Sverige bygger elmotorväg – första i världen
14. Jaguar XK
15. Volvos snabba lyxsedan
16. Fiat mot Fiat
17. Grattis Ford Vedette

## 1. Flera företag intresserade av att köpa Nevs Emily GT

Publicerad 2023-05-23 kl 8:46 (uppdaterad 2023-05-23 kl 8:52)

Text Erik Söderholm

Ett antal biltillverkare och andra företag är intresserade att ta över Nevs egenutvecklade elbil Emily. "Vi vill att de ska ta över hela projektet", säger vd:n.



**Nevs i Trollhättan** har visat upp **elbilen Emily** som togs fram på rekordtid och har flera intressanta tekniklösningar. Men framtiden för bilen är oviss eftersom Nevs **sagt upp nästan alla anställda**.

Flera biltillverkare och investerare är dock intresserade av att köpa projektet, uppger **Sveriges Radio**. Bilen har fått en hel del uppmärksamhet i medier och bland intressenterna finns även företag som vill ge sig in i bilbranschen.

**Exakt vilka företag** det handlar om avslöjas dock inte.

– Vi har kvar ett par seriösa intressenter och vi vill att de ska ta över hela projektet, säger Nina Selander, vd på Nevs, till Ekot.

Nevs Emily utvecklades på tio månader och är en eldriven sedanmodell i ungefär samma klass som Tesla Model S och Porsche Taycan. De fyra elmotorerna är monterade i hjulen.



Erik Söderholm



## 2. Så designades Nevs Emily GT

Av Bobby Green 2023-05-22 kl 18:00

Ville bli världens största elbilsföretag



FILM: <https://youtu.be/sMhOfqTLnP8>.

**Auto Motor & Sport har nu delat med sig av fler klipp** från när de besökte Nevs och spanade in den "hemliga" elbilen Emily GT.

Här berättar designchefen Simon Padian om hur man tog fram formerna på bilen. Gänget fick tio månader på sig att utveckla bilen och designen fick ta max tre månader. Del två och ytterligare ett Nevs-klipp hittas nedan.



FILM: <https://youtu.be/DT5MLn0NsMU>.



FILM: [https://youtu.be/C9DMylAXa\\_M](https://youtu.be/C9DMylAXa_M).



**Det här är Nevs Emily GT**  
**Hemlig elbil utvecklad i Trollhättan**



**Provkörning av Emily GT**  
**Verkar stabil**



**Emily GT skulle även komma som cab, coupé och kombi**  
**Vill ni se dessa bli verklighet?**



**Stenhaga Invest köper Nevs fabriker i Trollhättan**  
**Evergrande behåller dock 20 procent**



**Bobby Green**

## Teknikens Värld

### 3. Alpine A290\_β – eldriven sportbil för vardagen

Av Peter Klemensberger

PUBLICERAD: 10 MAJ 2023, KL 10:39

Alpines nya lilla eldrivna sportbil kommer nästa år, nu har man visat upp konceptet – med fyrhjulsdrift och centralt placerad förarstol.



FILM: <https://youtu.be/RwQcY5g2exA>.

För ett par veckor sedan meddelade Alpine att de var i begrepp att presentera en eldriven konceptbil vid namn **A290\_β**. Nu är så gjort och det vi ser är prestandamärkets version av kommande elbilen **Renault 5**, en modell som den franska biltillverkaren hyser stora förhoppningar till.

Liksom Renault 5 ska Alpine A290 ("beta" lär försvinna på produktionsbilen) bygga på elbilsplattformen CMF-B EV. Konceptbilen ska enligt egen utsago stämma väl överens med den bil som kommer i produktion, i alla fall utvändigt. Inne i konceptbilen hittar vi en konfiguration med centralt placerad förarstol och bilen har dubbla elmotorer och fyrhjulsdrift.

Alpines sportiga ambition märks på den externa designen med sedvanliga knep som bredade höfter, spoiler, vinge och exponerade "avgasrör". Chassi och bromsar är kalibrerade för sportig körning och konceptbilen, som mäter 4,05, 1,85 och 1,48 meter i längd, bredd respektive höjd, har en mängd inställningsmöjligheter och tre körlägen.

Vid premiären av A290\_β tillkännagavs det att produktionsbilen kommer ha plats för fyra åkande och en motor som driver framjulen. Två motorer kommer att erbjudas, den med lägre effekt blir en version av den vi i dag hittar i **Megane E-Tech Electric** och som där ger 218 hästkrafter.



**Peter Klemensberger**



#### 4. Brabus 900 Superblack – 330 km/h med 7 pers

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-05-08 Uppdaterad: 2023-05-08

Superstor, supersnabb och supersvart – så kan nya sju-sitsiga Brabus 900 Superblack sammanfattas.



*Sju personer kan åka i 330 km/h med Brabus 900 Superblack.*





Mercatrimmarna Brabus har inte missat trenden att nya bilar ska vara svarta som synden. Deras senaste modell kallas Brabus 900 Superblack och är som namnet antyder helsvart och ger 900 hästkrafter.

Ursprunget till Brabus 900 Superblack är Mercedes-AMG GLS 63, men 612 hästar och 850 Newtonmeter är givetvis alldeles för lite. Genom att öka cylindervolymen från 4,0 till 4,4 liter och montera starkare turboaggregat får Brabus ut 900 hästkrafter och hela 1 250 Newtonmeter.

**Trots en väl tilltagen vikt** på 2,6 ton går 0-100 km/h på 3,6 sekunder – 0,6 sekunder snabbare än GLS 63.

Toppfarten är 330 km/h – mer än i mindre sportsuvar som **Aston Martin DBX** och **Ferrari Purosangue** som bara har plats för fem personer.

**Givetvis har Brabus 900 Superblack** kraftigare bromsar än Mercedes motsvarighet. Det har också tillkommit en del aerodynamiska komponenter som ska hålla bilen på vägen när det går undan.



**Priset för Brabus 900 Superblack** är 370 550 euro exklusive moms. Med svenska skatter och avgifter blir det cirka 5,3 miljoner kronor.

## 5. Konstverk på hjul: Pagani för 80 miljoner slutsåld

Av Marcus Berggren 24 April, 2023

Pagani är mästare på specialmodeller, något deras oändligt antal derivat av både Zonda och Huayra har visat. Senast ut är skönheten Huayra Codalunga.



*Detta är bil #3 av 5. Vem köparen är har inte kommunicerats.*

Pagani Huayra Codalunga är namnet på italienska Paganis senaste skapelse.

Etitet Codalunga betyder lång svans på italienska, och hänvisar till att ändan vuxit med 360 millimeter jämfört med Huayra coupé.

Bilen ska endast tillverkas i fem exemplar till ett pris som börjar 80 miljoner kronor per bil, exklusive svenska skatter och avgifter. **Trots det var bilen slutsåld innan den visades upp för allmänheten.**

### Högsta nivåns unicitet

Varje enskild bil är utformad i nära samarbete med varje kund.

Den tredje bilen har tagit över två år att tillverka.

Bilen har en guld metalliclack som minst sagt framhäver Codalungas bakdel.

Multiakerfälgarna har samma färg som lacken på insidan, medan framsidan av fälgarna förblir omålade.

### Pagani med en inredning som heter duga

Interiört möts man av ljusbrunt läder och matt titan. Det finns även läder på utsidan – motorhuven har lås i form av läderband.

På den 3,7 kvadratmeter stora motorhuven står det Codalunga och under den ruvar en 6-liters dubbelturbomatad V12-motor. Den producerar 840 hästkrafter och 1.100 newtonmeter.



*Nya Codalunga Pagani görs bara i fem exemplar.*

Bilen väger bara 1 280 kilogram.

Kunden beställde även en modellbil av sin nya Huayra Codalunga i storlek 1:4.

Det innebär att tre av fem bilar har tillverkats, med bara två kvar.

Vilka köparna är vill italienarna inte berätta, men de har en oerhört lojal kundbas.



*Varje enskild bil är specialbyggd för kunden.*

Läs även: [Till salu – Pagani Zonda R – för nästan 100 miljoner](#)



**Marcus Berggren**

## 6. Audi RS 3 Sedan – blixtsnabb, oanständigt kul och prisvärd

12 APR 2023

Text och foto: Christian Nilsson

Mycket roligare än så här kan du inte ha – åtminstone inte för en modell som kostar under miljonen. Audi RS 3 Sedan 2,5 TFSI quattro S-tronic är busbilen som du blir förälskad i direkt!



### LÄSTID: 9 MIN

- **Därför ska du slå till:** Busig, kul, går som en gokart. Och ljudet!
- **Detta bara älskar man:** Körglad och faktiskt prisvärd, sett till prestanda.
- **Men detta är uselt:** Ingen optimal familjebil. Då är Sportback bättre.

I en sportig bilmodell betyder motorljudet mycket. Liksom utseendet, accelerationen och självklart även väghållningen.

På alla dessa områden levererar Audi RS 3 Sedan 2,5 TFSI quattro S-tronic ett toppresultat. Design är förstås subjektivt, men nog utstrålar Audi RS 3 en image av att här finns det prestanda på högsta nivå.

Är då RS 3 en bil som man kan leva med i vardagen? Funkar det att storhandla och köra ungarna till dagis? Sörplar motorn bensin som en gammal V8? Är fjädringen så hård att man tappar plomberna?

Nej, Audi RS 3 är faktiskt inte svår att leva med. Men häng med i artikeln så ska vi beskriva i detalj hur fantastiskt kul den här bilen är!



**Audi RS 3 Sedan är mycket sportig men fullt användbar i vardagen.**

### **Byggt för att vara kul**

Audi RS 3 Sedan är byggd för att vara rolig. Den är bra på mycket annat också, men framför allt är den kul.

Behöver du inte en sportig bil som skriker ut sin lycka i rödmarkerat varvtalsregister – då är en "vanlig" Audi A3 Sedan ett bättre val. Eller varför inte A3 Sportback TFSI e, laddhybrid, som har en mera praktisk kaross. Den karosstypen finns även som RS 3 Sportback.

Därför är det inte mer än rätt att vi börjar med de roliga egenskaperna. Som motorn. Och vilken motor det är ...

Halva anledningen till att köpa en Audi RS 3 är den femcylindriga motorn. Kraftfulla motorer finns det gott om, men få har ett så underbart ljud som RS 3. Ibland kan man inte låta bli att växla ner och varva ut, bara för att få höra skönsången.

Intrycken förstärks av de ventiler (klaffar) i avgassystemet som kan dämpa ljudet eller öppna upp. Öppningsgraden styrs av körprofilerna.

Till detta vackra motorljud kommer det faktum att motorn levererar hela 400 hästkrafter och 500 newtonmeter i vridmoment. Turboladdningen ser till att merparten av denna effekt finns tillgänglig över ett mycket brett varvtalsregister. Det finns alltid kraft, massor av kraft!

Audi RS 3 är ovanpå detta ganska bensinsnål. Under 5 timmars körning med mestadels motorväg blev snittet 8 l/100 km. Imponerande med tanke på att det finns 400 hk att tillgå under högerfoten, när man vill.

**Med så mycket effekt behövs rejäla bromsar, vilket Audi RS 3 har.**

### **Den smarta bakaxeln**

Automatlåda och fyrhjulsdraft – quattro som Audi säger – är standard på RS 3 Sedan 2,5 TFSI quattro S-tronic. Fyrhjulsdraft är ett måste för att kunna använda 400 hk och 500 Nm.

Den sjustegade DSG-lådan är effektiv och växlar snabbt. Dessutom bekväm i vardagskörning. Men det går inte att undvika tanken att RS 3 vore ännu roligare med en manuell växellåda. Den valmöjligheten finns dock inte kvar.



**Med så mycket effekt behövs rejäla bromsar, vilket Audi RS 3 har.**

Något som är speciellt med just den här senaste versionen av Audi RS 3 är att bilen begåvats med en helt ny typ av bakaxel. Audi har döpt den till RS Torque Splitter.

Kraftfördelningen styrs efter behov och körprogram. Varje bakhjul har en egen koppling som styr precis rätt mängd kraft till respektive hjul. När man kör ut ur en kurva fördelas mer kraft till ytterhjulet där greppet är bäst men det gör också att bilen "styr in" istället för att understyra – som de flesta bilar gör.

Körläget "RS Performance" innebär att bilen upplevs som bakhjulsdriven, vilket förhöjer känslan vid bankörning. Sedan kan man även välja det extrema läget "RS Torque Rear" där all kraft styrs till det yttre bakhjulet, vilket gör att bilen sladdar och "driftar". Mest för show och skoj, men en kul möjlighet för den som vill elda upp bakdäcken.

Någon känsla av understyrning finns inte längre kvar i RS 3, tack vare Audi RS Torque Splitter. Har du alltid föredragit bakhjulsdrivna prestandamodeller från BMW så säger vi bara en sak: provkör RS 3!

### **Godkänd komfort**

Det här testexemplaret var utrustat med tillvalet "S-sportchassi med adaptiv dämparreglering" för 12 500 kr. Ett måste på den här bilen då man faktiskt både kan äta kakan och ha den kvar.

De adaptiva stötdämparna styrs elektroniskt och anpassar sig hela tiden efter körförhållanden. Man kan även välja olika inställningar i kördynamiksystemet Audi drive select. De som vill få ut mest på en kurvig väg, eller vid bankörning, trycker på RS-knappen till höger på ratten.

Det finns även fem körprofiler som mixar ihop olika inställningar: Comfort, Auto, Dynamic, RS Individual och Efficiency.



**Bakåtvända barnstolar får plats, men då måste framsätet köras så långt fram det går.**

Väljer man komfortläget eller auto till vardagskörningen så är fjädringen inte överdrivet hård. Även vid långkörningar (vi gjorde två på vardera 5 timmar) stiger man ur bilen utan några större krämpor. Då är det snarare sportstolarnas tajta grepp om ändalykten och låren som kan kännas av, inte komforten i övrigt.

Inte heller bullernivån i kupén är störande. Såvida man inte trycker in RS-knappen i ratten och njuter av turbofemman!

### **Som en gokart**

Audi RS 3 Sedan går alltså att leva med i vardagen. Men vad händer om man ställer om alla vred till de sportigaste inställningarna? Ojojjoj ...

Med 400 hk, fyrhjulsdraft, fantastiskt chassi och relativt låg vikt är Audi RS 3 en ohyggligt snabb bil. Och även om det går fort så blir det inte otäckt, de adaptiva stötdämparna och fina fyrhjulsdriften – med RS Torque Splitter – hjälper föraren på bästa sätt.

För att utforska vad Audi RS 3 är kapabel till bör man uppsöka en motorbana. Vilket man gärna gör, då är det också mindre risk för att förlora körkortet.

Det gjorde Frank Stippler, testförare hos Audi Sport, och han valde den mest krävande banan: Nürburgring. Med sin längd på 20,8 kilometer blir det inga "låga" varvtider men 7 minuter och 40,7 sekunder är ändå vansinnigt snabbt. Faktiskt bara några sekunder långsammare än de snabbaste tider som mittmotorsportbilen Audi R8 klockats för på Nürburgring.

Tiden 7:40,7 räcker också för att klå en hel drös av sportiga modeller från Porsche, Ferrari, BMW, Mercedes, med flera. Audi RS 3 Sedan är även snabbare än Audi TT RS (7:48,0), Audi RS 4 (7:58,0) och Audi RS 6 Avant (8:09,0). Respekt!



**För att fullt ut kunna utnyttja prestanda behöver Audi RS 3 en racingbana.**

### **Lyxig kupé**

Som vanligt sitter man bekvämt fram. Sittpositionen är låg, och sportstolarna greppar tag om höfterna.

Baksätet i RS 3 Sedan är godkänt men bakvända barnstolar får knappt plats. Bagaget är också godkänt, men den här karosstypen är inget för hundägare – då är Sportback ett bättre val.

Den upplevda kvalitetskänslan är genomgående hög. Snygga material och inget knarrande i plasten. Det är faktiskt imponerande hur Audi fått RS 3 att upplevas så mycket bättre och lyxigare än en "vanlig" A3 Sedan.

Infotainmentsystemet fungerar utan problem, med snabb respons. Trådlöst CarPlay innebär att din iPhone blir automatiskt integrerad. Den grafiska designen är kanske inte den modernaste men vi gillar att allting funkade och är logiskt utformat.

### **Inte så dyr i drift**

Det är ju inte för att spara pengar som man köper en Audi RS 3 Sedan 2,5 TFSI. Men ekonomin är förstås alltid något som behöver beaktas.

RS 3 är en ovanlig bil, det finns bara ett 80-tal RS 3 Sedan i Sverige. Däremot dubbelt så många RS 3 Sportback, cirka 150 inregistrerade. Detta gäller för den senaste generationen, från årsmodell 2021 och framåt.

Tyvärr vill staten ha rejält med skatt de tre första åren, 10 898 kronor/år, sedan sjunker skatten till 2.406 kronor. Bränsleförbrukningen är "normal" så driftkostnaderna sticker inte iväg allt för mycket.

Värdeminskningen är den största utgiften för en bilägare. Det finns väldigt få RS 3 på begagnatmarknaden och det är förmodligen ett skäl till att prisnivån är hög. Visst kostar det att köra en RS 3, men ekonomikalkylen för den här typen av bil är inte så dålig – trots allt.



**Inredningen är snygg och påkostad.**

### **Kostar – men ändå prisvärd**

Grundpris för denna Audi RS 3 Sedan är 638 700 kronor. Testexemplaret är relativt välutrustad och då hoppade prislappen upp till 752 600 kronor.

Det här är ju mycket pengar, vilket man ska ha all respekt för. Men vill man ha prestanda i den här klassen finns det inga billiga bilar.

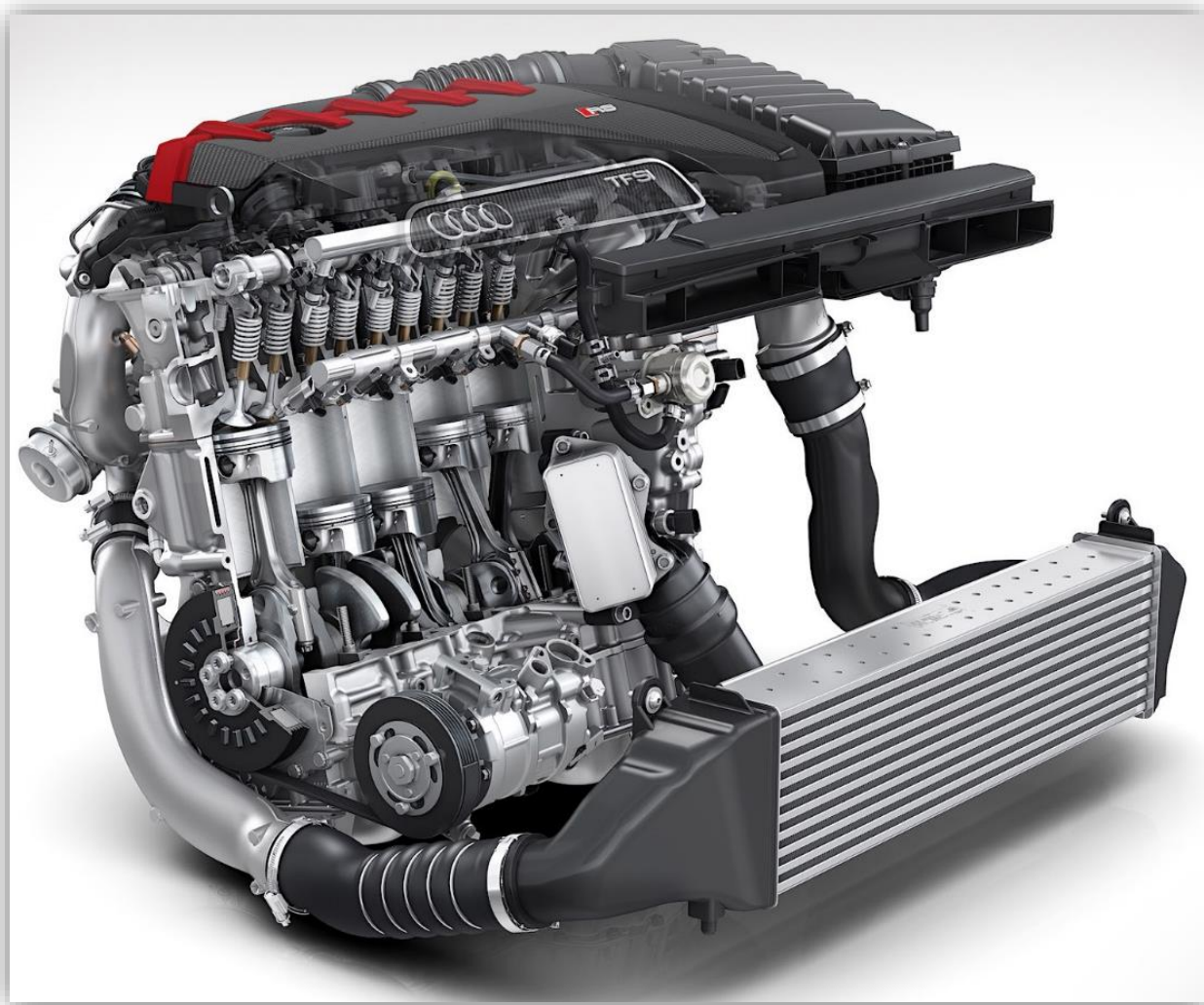
Som vi redan lärt oss kan Audi RS 3 Sedan runda Nürburgring på den extremt snabba varvtiden 7:40,7. Det finns faktiskt inte många praktiska "vardagsbilar" som är kapabla till snabbare varvtider – oavsett prislapp.

Ska vi leta efter alternativ med ungefär samma prestanda erbjuder BMW sin M3 CS med 550 hk och 650 Nm, 0–100 på 3,4 sekunder. Pris från 1 550 000 kronor.

BMW M2 Competition är mer jämförbar, men säljs inte längre. Den har 410 hk, 550 Nm och gör 0–100 på 4,2 sekunder. Grundpris då 625 000 kronor. Begagnad från 2020 kostar runt 580.000 kronor.

Mercedes-AMG A 45 S 4Matic finns inte kvar i produktion. Den har 421 hk och 500 Nm, gör 0–100 på 3,9 sekunder. Kostade ny från 602 900 och går att hitta begagnad från 2021 för cirka 600.000 kronor.

Ingen av dessa tre alternativ har klockats för samma snabba varvtid som Audi RS 3 Sedan. Inte heller BMW M3 CS som kostar dubbelt så mycket.



### Räkna nogga, jodå – det är fem cylindrar!

#### Den fantastiska femman

Varför har Audi RS 3 en femcylindrig motor? Svaret är känslor och en stolt historia som Audi gärna återknyter till.

Idag betraktas Audi som ett självklart premiummärke men så var det inte när den tyska bilindustrin återuppstod efter andra världskriget slut. Först på 70- och 80-talen kom några framgångsrika modeller som Audi 50, 80 och 100. Audi bidrog starkt till att moderbolaget Volkswagen moderniserades och övergav de luftkylda modellerna.

För att stärka Audis varumärke satsade man stort på motorsport och snabb, teknisk utveckling (Vorsprung durch Technik). Den fyrehjulsdrivna Audi Quattro härjade i rallyskogarna med ett ilsket rytande från sin femcylindriga och eldsprutande turbomotor.

En femcylindrig motor har ett alldeles speciellt ljud eftersom motorn tänds med ett intervall på 144 grader. En fyrcylindrig motor tänds två gånger per varv, alltså 180 grader. Den välbekanta ljudkulissen lever idag vidare hos några få modeller hos Audi och Seat/Cupra.

Även Volvo hade femcylindriga motorer och de lanserades 1991 i den helt nya 850-modellen. Både femcylindriga diesel- och bensenmotorer byggdes fram till att epoken avslutades 2017.

Att bygga en femcylindrig motor är inte nödvändigt, det går att uppnå liknande resultat med 4 eller 6 cylindrar. Men Audi har valt femman för ljudet, känslan och sin historik inom motorsporten.



**Trycker man in RS-knappen på ratten så skiftar instrumentet till det här grafiska utseendet.**

### Dags att summera

Är man bara det minsta lilla intresserad av bilar så är Audi RS 3 Sedan en modell som förför sin användare. Det finns inte många nya bilar idag som levererar mer körglädje, känsla och råa prestanda. I alla fall inte på den här sidan om miljonstreckket.

Trots detta är Audi RS 3 Sedan fullt möjlig att använda för den lilla familjens transportbehov. Sportback-karossen är ännu mera praktisk.

Känslan av understyrning är borta i RS 3, tack vare Audi RS Torque Splitter i bakaxeln. Fyrhjulsdriften gör också den här modellen användbar och trygg under vinterkörning.

I denna tid av fokus på elbilar är det underbart att det fortfarande finns kvar bilar som Audi RS 3 Sedan med sin fantastiska, femcylindriga motor. Det blir tråkigt när vi inte längre har kvar dessa glädjeämnen i vardagen.

### TEKNISKA DATA

#### Audi RS 3 Sedan 2,5 TFSI quattro S-tronic 2022

**Motor:** Rak femma (!), turbo, bensin. 2 480 cm<sup>3</sup>. Toppeffekt 400 hk (294 kW) vid 5 600–7 000 rpm, 500 Nm vid 2.250–5.600 rpm. Sjuväxlad automatlåda (dubbelkoppling, DSG), fyrhjulsdrift, RS-sportdifferential.

**Mått:** Längd/bredd/höjd 4 542/1 851/1 412 millimeter. Axelavstånd 2 631 millimeter. Tjänstevikt 1 650 kilo. Bagagevolym VDA 321 liter. Däckdimension 265/30-R19 (fram), 245/35-R19 (bak).

**Prestanda:** 0–100 km/h 3,8 sekunder. Toppfart 250 km/h (spärr), 290 km/h med RS Dynamic-paket. Bränsleförbrukning 8,2–8,7 l/100 km (WLTP). CO<sub>2</sub>-utsläpp 188–198 g/km.

**Pris:** Grundpris 638 700 kronor. Pris för denna bil: 752 600 kronor. Extrautrustning: RS-designpaket plus (21 300 kr), S-sportchassi med adaptiva, aktiva stötdämpare (12 500 kr), Matrix LED-strålkastare (8 800 kr), läderklädsel i finnappa med RS-logo (12 500 kr), Head-up Display (10 000 kr), Bang & Olufsen 3D Premium Sound System (6 300 kr). MMI Navigation plus med MMI touch (21 000 kr), plus ytterligare några mindre tillägg.

## 7. "Obscent" dyra reservdelar till Hongqi e-HS9

Publicerad 2023-05-11 kl 7:25 Text Erik Söderholm

Kinesiska utmanaren Hongqi har skrattretande höga priser på vissa av bilens reservdelar, visar Vi Bilägares test. "Bromsklossarna är förmodligen världens dyraste till en bil med stålskivor", blir domen.



**Kinesiska biltillverkare** vill inte längre bara konkurrera med lågt pris – det står klart i vårt senaste [test av tre nya elsuvar](#).

I testet ställs Audi Q8 e-tron mot Nio EL7 och Hongqi e-HS9. Den sistnämnda är hela 26 centimeter längre än Volvo XC90, väger 2,6 ton och har en prislapp på 1 169 900 kronor.

I vår ekonomikalkyl beräknas bilen ha en värdeminskning på över en halv miljon kronor under de första tre åren eller 6 000 milen. Det blir 83 kronor milen – bara i värdetapp.

**"Hongqi har förmodligen världens dyraste bromsklossar till en bil med stålskivor"**

**För den som behåller** bilen länge och bekostar reservdelar när det är dags för byte kan ekonomikalkylen bli ännu svettigare. Hongqi e-HS9 har några av de högsta reservdelspriserna vi någonsin stött på.

- En främre strålkastare kostar 65 570 kronor. Som jämförelse kostar en strålkastare till Audi Q8 e-tron 27 000 kronor, och "bara" 16 040 kr till Nio EL7.
- Ett bakljus till Hongqi kostar 19 820 kronor.
- Bromsbelägg fram kostar 19 300 kr. Ska du byta skivor samtidigt kostar det ytterligare 7 410 kr.

**"Hongqi har förmodligen världens dyraste bromsklossar till en bil med stålskivor. Reservdelspriserna är skrattretande höga",** står det i testet, och i sammanfattningen beskrivs reservdelspriserna som "obscena".



*Går bakljuset sönder på Hongqi e-HS9 kostar det nästan 20 000 kr att byta ut – plus arbetskostnad.*

**Höga reservdelspriser** behöver inte nödvändigtvis drabba bilägaren direkt – åtminstone inte i ett första skede. Då omfattas bilen av garanti och maskinskadeförsäkring.

Men för en senare ägare lär det alltså bli dyrt att hålla en Hongqi rullande och indirekt drabbas bilägarna av höga försäkringspremier för att kompensera för de höga reservdelspriserna. Det spär också på känslan av "slit-och-släng" när de höga reservdelspriserna kan göra det mer ekonomiskt för framtida ägare att skrota bilen vid ett eventuellt fel än att reparera den.

Hongqis svenska generalagent Hedin Premium Car bekräftar att de höga priserna stämmer.

– Vi är medvetna om att de sticker ut. Detta beror mycket på de höga inköpspriserna. För tillfället är det så prisbilden ser ut men det är något som vi måste hantera framöver, säger Nicolas Hergés, varumärkeschef på Hedin Premium Car.



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Klart: Ännu ett kinesiskt bilmärke till Sverige**



**Hongqi kan "göra en Nio" – satsar på batteribyte**



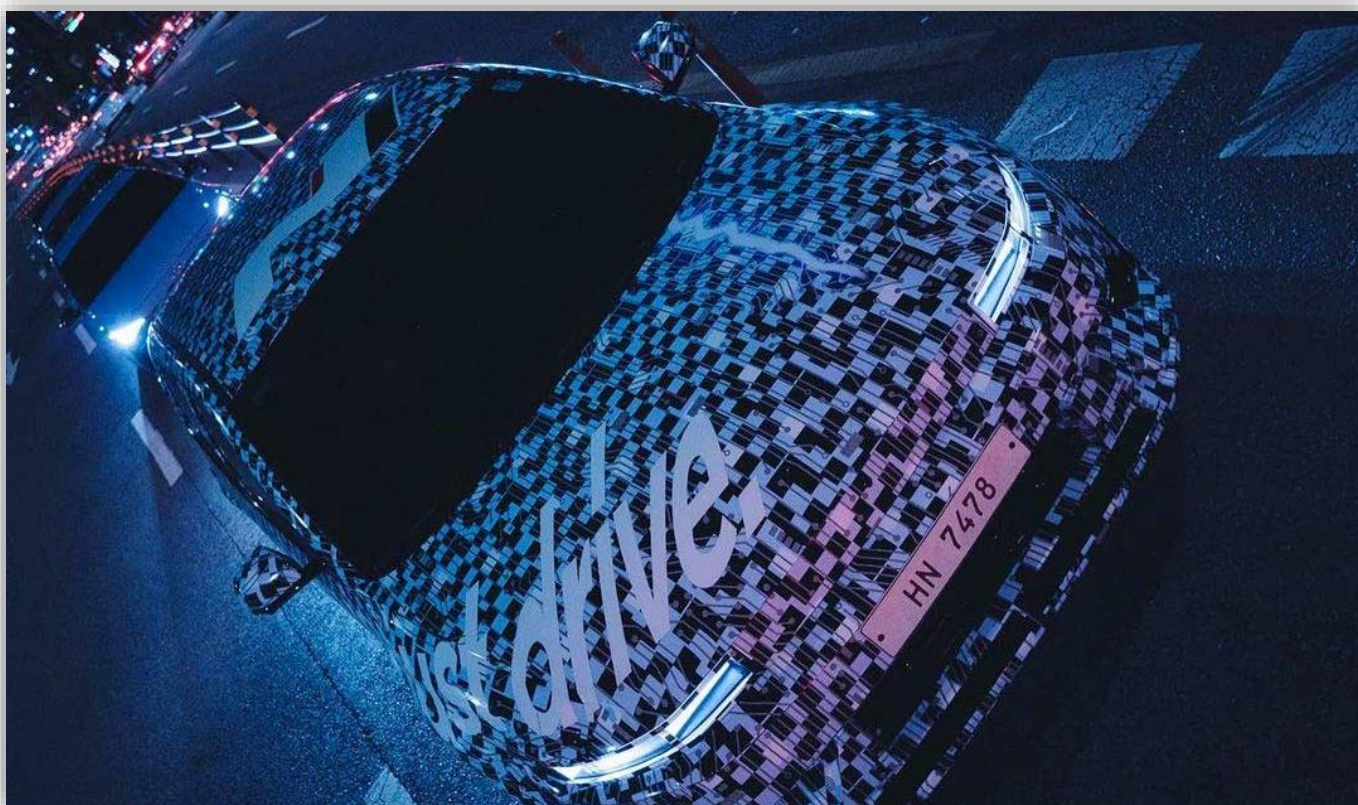
**Kinas egen Rolls-Royce bjuder på ett roligt partytrick**



## 8. Så låter det fejkade motorljudet i elbilen Hyundai Ioniq 5 N

Posted by Kristofer Rask maj 8, 2023

I juli är det premiär för prestandaversionen av Ioniq 5. Den är en produkt av Hyundai N och kommer få det logiska namnet Ioniq 5 N. Under våren har vi fått se flera teasers, bland annat när den [provkördes i Arjeplog](#).



FILM: <https://youtu.be/l-Xx8OccRfU>.

Nu lättar Hyundai på locket lite ytterligare och ger oss ännu en ny teaser inför premiären. Denna gången visar man upp elbilen i Seoul, Sydkorea. På filmen avslöjar Hyundai att elbilen verkligen kommer att höras när den kommer farandes. Den kommer nämligen att få ett förstärkt artificiellt motorljud.

– Kan du känna kraften i Ioniq 5 N eka genom gatorna i Seoul? Håll utkik efter Ioniq 5 N, skriver Hyundai kort i en teaser.



Kristofer Rask

## 9. Kinesisk elbilsoffensiv ett hot mot europeisk bilindustri

Publicerad 2023-05-09 kl 15:03 (uppdaterad 2023-05-09 kl 16:52) Text Fredrik Lund

Europa har inte råd att bara stilla se på när de kinesiska elbilstillverkarna ger sig in på europeisk marknad. Det menar den tyska försäkringsgruppen Allianz i en rapport. Europeiska beslutshavare behöver möta den kinesiska offensiven för att skydda Europas egen fordonsindustri.



*Byd Dolphin är en av många kinesiska nykomlingar på den europeiska marknaden.*

**Kinas kraftiga** elbilsoffensiv är ett hot mot hela den europeiska bilindustrin. Det menar det tyska försäkringsgruppen Allianz. Budskapet kommer i form av en nyligen släppt rapport från koncernen. Larmet är i princip ett eko av vad biljätten Stellantis vd Carlos Tavares tidigare uttryckt i annat sammanhang.

Allianz menar att de kinesiska elbilstillverkarnas framflyttade marknadspositioner i Europa innebär ett systemhot mot europeiska biltillverkares framtid. Enligt Allianz egen analys kan den kinesiska elbilsexpansionen inom EU kosta europeiska tillverkare hela 7 miljarder euro per år i förlorade intäkter fram till år 2030. För att undvika det krävs att beslutsfattare inom EU agerar, menar de.

**Man pekar bland** annat mot att europeiska tillverkare riskerar en reell marknadssmocka både på hemmaplan, men också på kinesisk marknad. Konsekvenserna, på sikt, kan förstås bli förlorade arbetstillfällen inom europeisk bilindustri. Fyra av fem bilar som säljs nya i Europa idag har monterats lokalt.

Därtill står stora ekonomiska värden på spel. Den totala nybilexporten från Europa till andra delar av världen under det senaste decenniet har legat på mellan 70 och 110 miljarder euro per år. Det är värden som riskerar att ta rejält med stryk under de närmaste åren, som följd av tappade marknadsandelar. Ytterst kan det i förlängningen få konsekvenser, både för bilindustrin i sig och en farhåga att det kan leda till en utbredd framtida arbetslöshet inom denna industrisektor.

**Lösningen, menar Allianz,** skulle vara att Europa inför särskilda importskatter för fordon som importeras in till regionen. Modellen skulle då följa en liknande princip som USA använder för att skydda sina inhemska biltillverkares intressen. Avsaknaden i Europa av sådana importavgifter pekas i rapporten specifikt ut som en av de bidragande orsakerna till varför Kina siktar in sig på Europa.

Av samma anledning spår rapporten också att Kina kommer få det betydligt tuffare att lyckas med en motsvarande offensiv i USA.



**Fredrik Lund**

**Mer från vi bilägare:**



**100 000 kronor billigare – per bil**



**Kinas framfart oroar politiker och bilchefer**



**Byd pressar konkurrenterna – så billig blir nya elbilen**

## 10. mRysk kupp mot Volkswagen: "Hit med två miljarder"

Av Marcus Berggren 9 Maj, 2023

Västerländska biltillverkare i Ryssland har flytt landet likt kossor under ett kosläpp. Nu har ryska GAZ än en gång valt att gå efter tyska Volkswagen.



*Ryska GAZ, som ägs av staten, kräver återigen pengar av Volkswagen.*

Tidigare i år har GAZ gått till attack mot Volkswagen med en rad anklagelser om att det tyska märket har förstört för det ryska. Nu har GAZ påbörjat ännu en rättsprocess. [Det rapporterar Reuters.](#)

**MISSA INTE: Vår podd om bilar – Dragläget – avsnitt 22 [Dagens PS]**

### Frös alla tillgångar

**I mars rapporterade vi om hur Ryssland frös Volkswagens alla tillgångar i landet.** I april drog dock en rysk domstol tillbaka beslutet.

Det hela började med att GAZ anklagat Volkswagen för att ha utsatt dem för stora risker. Därefter krävde de ett skadestånd på 15,6 miljard rubel, motsvarande 2,1 miljarder svenska kronor.

### På det igen

Nu kräver GAZ Volkswagen på ytterligare 2,1 miljarder kronor. Exakt vad det gäller har dock inte kommunicerats.



*Vladimir Putin har en GAZ-21.*

### **Volkswagen förbereder försäljning**

Det tyska märket håller på att sälja av alla sina ryska tillgångar, däribland märkets flaggskeppsfabrik som pumpar ut 225 000 bilar årligen.

Det hela måste dock godkännas av den ryska staten, något som helt klart är lättare sagt än gjort.

### **Volkswagen är inte ensamma**

Volkswagen är inte ensamma om att hamna i blåsväder på den ryska bilmärknaden.

Renault tvingades sälja sin fabrik till staten för en rubel, en symbolisk summa.

Även Toyotas fabriker har lagts beslag på.

### **Vill utöka industrin**

Efter att den ryska bilindustrin har tankat, har Ryssland lagt krutet på sin inhemska bilindustri, samtidigt som kineserna har översvämmat marknaden. Även iranska märken har gett sig in på den ryska marknaden. Varken GAZ eller Volkswagen ville kommentera ärendet.

**Läs även: [Rysslands känga till Volkswagen – fryser alla tillgångar](#) [Dagens PS]**

**Läs även: [Rysslands miljardkupp – konfiskerar Toyota](#) [Dagens PS]**

**Läs även: [Rysslands kollaps – bilindustrin paralyserad](#) [Dagens PS]**

**Läs även: [Så stöttar ditt köp av en kinesisk bil Ryssland](#) [Dagens PS]**



**Marcus Berggren**

## 11. Seat överväger att sluta sälja personbilar

Publicerad 2023-05-09 kl 9:04

(uppdaterad 2023-05-09 kl 13:58)

Text Fredrik Lund

Seat uppges inte vara främmande för att sluta med personbilstillverkning för att istället helt fokusera på scootrar och mikrofordon.



### Kommer Seat helt sluta tillverka personbilar?

Svaret är svävande, men kan mynna ut i ett ja. Det meddelar Seats vd Wayne Griffiths på en presskonferens, [återgiven av Autocar](#). Eldrift har så här långt nästan helt varit förbehållet Seats prestandamärke Cupra. Trots tidigare ambitioner i form av olika laddhybrider har märket Seat inte tagit samma tydliga steg mot elektrifiering.

Nu grusar Wayne Griffiths de sista förhoppningarna om ett sådant steg. Han ser inte en framtid av elektrifierade Seats framför sig.

– Seat har inte någon plan på att lansera någon form av elbil innan år 2026, om ens alls, kommenterar Wayne Griffiths under presskonferensen. För stunden så utvecklas Seat och Cupra var för sig. Vi har det bästa av två världar: Förbränningsmotorer och eldrift.

**Istället ser han** det inte som uteslutet att Seat måste ändra sin affärsplan radikalt. Detta genom att helt överge biltillverkningen, för att istället fokusera på det redan inslagna spåret med elscootrar och senare även eldrivna mopedbilar.

I intervjun med [Autocar](#) menar Wayne Griffiths att koncernen senast år 2030 ska ha fattat ett nytt inriktningsbeslut för vilken väg Seat ska rulla i framtiden.

– Vi håller som bäst på att analysera vilken roll som Seat ska ha i framtiden, när försäljningen av bränningsmotorer upphör, säger han. Seat kan komma att omvandlas till ett märke som helt fokuserar på enkel mobilitet i urbana stadsmiljöer, där vi helt fokuserar på en yngre kundgrupp.

**En sådan strategi** speglar sig redan idag i tillverkarens befintliga modellprogram. Hela bilprogrammet utgörs av bilar med förbränningsmotorer. Den som vill köra eldriven Seat är istället helt hänvisad till märkets särskilda scooterprogram: 125-kubikaren Seat Mó 125, EU-mopeden Seat Mó 50 samt två enklare elscootrar. Eller till syskonmärket Cupra.



**Fredrik Lund**

**Mer från vi bilägare:**



**Plus och minus efter 4000 mil med Seat Leon ST e-Hybrid**



**Seat satsar på liten prispressande elbil**

## 12. Volvo Lastvagnar testar vätgasdrivna ellastbilar på allmän väg

Av Bobby Green

2023-05-08 kl 09:30

I Kiruna



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

Förra året visade Volvo Lastvagnar upp sina bränslecellsdrivna ellastbilar för första gången. Nu har de provkört de första exemplaren av dessa på allmän väg. Det hela skedde i Kiruna i extremt kallt klimat för att verkligen testa vad bilarna gick för. Bränslecellssystemet är utvecklat tillsammans med Daimler. Under skalet finns två bränsleceller som tillsammans genererar 300 kW.

Runt 2025 ska de första lastbilarna av detta slag bli kommersiellt tillgängliga. Innan detta ska tester med olika utvalda åkerier genomföras.



**Bobby Green**



## **Volvo Lastvagnar testar vätgasdriven lastbil Kanske lanseras i slutet av 2020-talet**



## **Nu ska Volvo elektrifiera Boliden Levererar lastbilar till Skellefteå-gruva**



## **Volvo Lastvagnar först att använda fossilfritt stål i sina lastbilar Nu rambalkarna, sen fler delar**



## **Första energieffektivitetstestet med Volvos eldrivna lastbil Körde fullastad i Tyskland**



## **Volvo har levererat den första eldrivna betonglastbilen Till Cemex i Tyskland**



## **Volvo börjar sälja tunga eldrivna lastbilar i Sydkorea Första globala tillverkaren som gör det**

### 13. Sverige bygger elmotorväg – första i världen

Av Johan Augustin 9 Maj, 2023

Det blir motorvägen E20 mellan Hallsberg och Örebro som byggs om. Det blir därmed den första elmotorvägen i världen.



*E20-sträckan mellan Hallsberg och Örebro är en av landets tyngst trafikerade stråk för tunga transporter, uppger Trafikverket på sin hemsida.*

#### Elmotorväg kan byggas om två år

I nuläget håller projektet på att upphandlas och ser ut att byggas om två år, [skriver Euronews](#).

Det är fortfarande oklart om elmotorvägen kommer fungera för både bilar och tung trafik som lastbilar och bussar, beroende på vilket system som kommer att byggas.

Det kan bli aktuellt med ett induktionssystem som använder specialutrustning begravd under vägen som skickar elektricitet till en spole i elfordonet, där Vägverket har testat ett liknande system i Visby tidigare.

Laddning vid körning är effektivt eftersom det minskar batteristorleken på elfordon med upp till 70 procent.

– Om du ska ha enbart stillastående laddning med full batterilösning för tunga fordon, kommer du få fordon med en enorm mängd batterier som fordonen behöver bära, säger **Jan Pettersson**, chef för strategisk utveckling på Trafikverket.

#### Minskar utsläppen

Omställningen är ett led att minska koldioxidutsläppen inom transporterna, och den första sträckan valdes eftersom Örebro och Hallsberg ligger mitt i logistiktriangeln mellan Stockholm, Göteborg och Malmö där en stor del av Sveriges befolkning bor och arbetar.

Planen är sedan att Sverige under kommande årtionden ska bygga upp till 300 mil av elvägar fram till 2045. Allt fler EU-länder och bolag vill vara med i racet att ställa om sina transporter, sedan unionen redan har slopat fossilbilar från 2035.

Läs även: [Dubai ska bygga tio mil ”cykelmotorväg” inomhus \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Nu rasar priset på drivmedel \[Dagens PS\]](#)

## HÖGSTA VÄXELN

### 14. Jaguar XK

Publicerat av Gran Turismo

21/07/2019

Med helaluminiumkonstruktion och potenta V8-motorer är Jaguars XK-serie en riktig Super-GT till rena reapriset. Märkligt nog har den inte ersatts efter att den slutade byggas 2014, så det blir till att satsa på en begagnad.



Jaguar XK tillhör kategorin underskattade, bortglömda och styvmoderligt behandlade GT-bilar, åtminstone på våra breddgrader. Det gäller den första "moderna" generationen som kom 1996 och i ännu högre grad den hittills sista som kom 2006 och slutade tillverkas sent 2014.

Våren 2008 lånade jag och fotograf Peter Gunnars lånade en i England och hänfördes av dess köregenskaper och prestanda. För att citera artikeln om den:

– Jaguar har sedan urminnes tider varit nästan oöverträffade när det gäller att kombinera chassikontroll och grepp med komfort ...

Just det, och det gäller än idag. Först de allra senaste åren har de tyska tillverkarna insett att det, åtminstone till viss del, går att kombinera bra grepp med komfort, men innan dess var skillnaden mellan Jaguars bilar och konkurrenterna milsvid.



I både den vanliga XK8-modellen och den vassare XKR upplever man en aningen distanse-rad relation mellan bilen och omgivningen, något som ofta misstolkats som att den inte är kompetent nog när det börjar gå undan.

Det är ack så fel. Jag minns en jämförelsetest mellan en vanlig XK8 och konkurrenter från BMW och Mercedes som jag deltog i för några år sedan, och då den i allas ögon "softa" britten fullkomligen förnedrade de tyska vagnarna längs de kurviga testvägarna. På en racerbana hade resultatet kanske blivit annorlunda, men på vanlig väg kan ett stenhårt sport-chassi faktiskt vara till nackdel.

Dessa erfarenheter gör att jag förundras över varför inte fler här i Sverige köpte Jaguar XK?

En anledning är förstås att man prissatte dem mot konkurrenterna, det vill säga ganska högt, istället för att dra nytta av det relativt låga priset på Jaguars hemmamarknad. Vidare har märket ett till stor del oförtjänt dåligt rykte när det gäller driftsäkerhet. Något som envist hänger kvar sedan den ganska tveksamma kvaliteten på 70- och 80-talet.

Jag minns själv hur jag en gång besökte fabriken, jag tror det var 1988, då tillverkningen fortfarande låg kvar i den klassiska anläggningen i Browns Lane. Efter att ha förundrats över de ganska gammaldags tillverkningsmetoderna fascinerades jag av att man inte lyckades starta en av de nya XJ-bilar som rullade av bandet. Men det är länge sedan och Jaguar, liksom Land Rover, har sedan 2008 indiska Tata som nya ägare. Man kan fnysa åt det, vad kan indier om biltillverkning? Men faktum är att just det att man gick in i ägandet utan drömmar om synergieffekter, något som oftast hämmat utvecklingen under tidigare ägare som Ford, bara har varit positivt.

Talar man med representanter för ledningen är de översvallande när Tata kommer på tal. Man har tillförts rejält med resurser och dessutom fått utveckla varumärkena enligt egna önskemål, utan pekpinna från ägarna.



Märkligt nog sammanfaller också ägarbytet med det stora kliv som XK-modellen tog inför lanseringen av 2009 års modell. Skillnaden syntes knappt men märktes desto mer. Det var nämligen dags för den tredje generationen av Jaguars V8-motor och det betydde att volymen gick upp från 4,2 till 5,0 liter.

Med det följde också en rejäl effektökning, basmodellen gick från 304 hästkrafter till 385 och fartresurser som nästan låg i linje med den tidigare kompressorversionen. Den gick i sin tur från 420 till först 510 och senare hela 550 hästar. Parallellt fanns också en 3,5-litersversion med 258 hk, men den fick inget större genomslag.

Den tidigare 4,2-motorn ärvdes i stort sett oförändrad från den första generation av XK8 som gjordes 1996 till 2006 och idag är ett vanligare och billigare alternativ. När det gäller den är det smart att satsa på en sen bil då de tidiga hade problem med kamkedjesträckarna, men det var åtgärdat långt innan den här aktuella modellen, internt kallad X150, premiärvisades i Frankfurt 2005. Trots att Jaguar då ägdes av Ford var det inte bara av ondo, man fick bland annat resurser att satsa på en limmad och nitad helaluminiumkonstruktion som gjorde den 100 kilo lättare än föregångaren. Den tog också ett steg när det gäller kvalitet, även om driftsäkerheten blev ännu bättre med den större 5,0-motorn.

I Sverige rullar det relativt få bilar, men kollar man vad ägarna i England tycker är omdömena över lag mycket positiva. Det rapporteras om smärre problem med diffen hos långmilare, strulande kompressorer på hårt körda exemplar och smärre elektronikfel. Dessutom har några haft problem med sufflettmanövreringen på cabrioletmodellen. Men totalt sett verkar XK-serien vara klart bättre än genomsnittsbilen.

De enda klagomål som är generella gäller den ganska höga bränsleförbrukningen, samt att infotainmentsystemet inte är av samma klass som hos de tyska konkurrenterna.

De sista åren, produktionen stoppades 2014, men man hade nästan 500 osålda bilar som såldes som nya ända till 2016, gjorde man en rad specialutgåvor som kan vara mer värda i kraft av låga tillverkningsstal. I skrivande stund finns ett dussintal bilar till salu på Blocket och prissättningen är minst sagt splittrad. När det gäller en bil av det här slaget är det exemplarets skick som gäller, men satsa helst på 5,0-versionen – en superbil till reapris ...

**Text av Robert Petersson – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.4 2017.**

## 15. Volvos snabba lyxsedan: "Den gör mig till lagbrytare"

Publicerad 2023-05-08 kl 6:30 Text Calle Carlquist

### Backspegeln

160 hästar är nästan ett hån mot svenska bilister som är tvingade att hålla låg hastighet, stod det i Vi Bilägares test.



I 1972 års första nummer av Vi Bilägare fanns ett test av Volvos nya prestigemodell 164E. Bokstaven E betydde att normalversionens dubbla förgasare ersatts av bränsleinsprutning och att 30 extra hästkrafter tillkommit så att maxeffekten nu var uppe i 160 hk DIN.

Biltestare Jan Ullén hade en del positivt men desto mer negativt att anföra om skapelsen och inledde det hela på följande vis:

**"160 DIN-hästar** i en Volvo låter nästan som ett hån mot svenska bilister som är tvingade att hålla låga fartgränser."

På utsidan var det inte så mycket som skvallrade om förändringarna, men liksom på den enklare 140-serien hade infällda yttre dörrhandtag tillkommit. De var av en typ som skulle följa hela 140/160- och 240/260-serierna ända till slutet 1993.

**Ratten var ny** (standardtrick 1A vid årsmodellbyten) och hade nu fyra ekrar som inramade "signalringen". Volvos ideliga förändringar av just rattens design under de här modellseriernas levnad borde bli föremål för en doktorsavhandling.

Växelspaken var också av ny, välkommet förkortad sort för mer precisionskänsla och under ytan märktes bland annat att de främre skivbromsarna blivit ventilerade.

**Till inredningen förhöll** sig biltestare Ullén tämligen sval, trots att läderkläseln såg snygg ut och doftade gott:



”Det ’lyxiga’ i 164s inredning inskränker sig (förutom klädseln) till förkromade låsknoppar på dörrarna (!) och några onödiga blanka detaljer i övrigt. Instrumentpanelen, med sin urmodiga termometer-hastighetsmätare (som f ö inte hann med i bilens våldsamma acceleration) ser precis likadan ut som i alla andra Volvobilar och körställningen är precis lika hopplös som alltid.”

**Hur var det då** med kraften och farten? Visserligen klarade 164E 0–100 km/tim på ”de magiska 10 sekunderna”, men det fanns avigsidor:

”Motorn känns definitivt ansträngd på höga varv och det finns heller ingen rimlig anledning att dra ur motorn på växlarna. På trean får man ett ordentligt skjut i ryggen när gasen trycks i botten i vanliga landsvägsfarter och smidigheten på fyran är utmärkt. Felet är att accelerationen inte kan utnyttjas. Börjar man en omkörning i 70–80 är man långt över fartgränsen innan man hunnit blinka. Den extra omkörningsförmåga, som skulle kunna vara ett säkerhetsplus, gör en till lagbrytare.”

**En ny 164E kostade** 31 500 kronor och under 1970 hade 2 925 exemplar av den förgasarförsedda 164 sålts. Det gjorde modellen till Sveriges mest sålda ”sexa”. I konkurrentjämförelsen förekom denna gång två tyska vagnar. Den ena var Mercedes-Benz 230 med sexa på 2,3 liter och 120 DIN-hästar, en bil som kostade 32 640 kronor och som hade sålts i 357 exemplar under 1970.

Den andra, Opel Admiral 2,8 H, alltså versionen med dubbla förgasare, kostade hela 35 800 kronor och hade 2,8-liters sexa på 145 DIN-hästar. Den hade sålts i blott 160 exemplar under 1970.

”**Vad gäller utrymmen** och inredning kan man dock lika gärna köpa en Volvo 142 för 8 000 kronor mindre – om man inte är speciellt intresserad av skinnklädsel och blanka låsknoppar”, slöt Ulléns test av Volvos flottaste.



**Calle Carlquist**

## 16. Fiat mot Fiat

Publicerad 2023-05-07 kl 8:04 Text Mårten Carlsson

Inte bara Saab - Fiat hade också en lång flygtradition att luta sig emot.



Fiat 1800 var det nya flaggskeppet från Fiat och hade premiär 1958.

Från början hade 1800 en en rak sexa på 75 hästkrafter, som snart ökades till 86. Strax efter kompletterades den med den starkare Fiat 2100. För 1963 fick en senare en ännu större motor på 2,3 liter och kallades då för 2300.

I 2300S med dubbla förgasare fick man hela 136 hästkrafter.

1800B och 2300 hängde med till 1968. Då hade man på vägen även gjort en fyrcylindrig version som hette 1500. Den fanns mellan 1963 och 1967 och blev särskilt populär som taxi.

1800/2300 ersattes 1969 av Fiat 130.

Fiat tillhör en av de tidigaste bilpionjäreerna som fortfarande existerar. De första Fiatbilarna rullade ut redan 1899.

Flygplanstillverkning hade man hållt på med sedan 1908, och samtidigt som hade premiär introducerades även stridsplanet i bakgrunden.

Fiat G.91 provflögs första gången 1956 och var färdig för tjänst 1961.

Den betecknades som ett lätt attackplan som även skulle fungera som jaktplan.

Motorn var en Bristol Orpheus och den maskinen kunde få upp G.91 i en toppfart på 1075km/h. Den kunde nå 13000 meters höjd och dit upp kom den på drygt sju minuter.

Fiat G.91 såldes till Västtyskland och Portugal och kom att bli en trotjänare under många år. De sista G.91 fasades ut så sent som 1995.

## 17. Grattis Ford Vedette!

Publicerad 26 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Vilhelmina och Vilma har namnsdag vill vi att du skänker Vedette en tanke.



*Vedette Chambord 1958.*

Det såldes närmare 12 000 Vedetter i Sverige under femtiotalet och fram till 1961 då modellen lades ner. Från att ha varit en ganska vanligt förekommande bilmodell under femtio- och sextiotalet fanns i slutet på sjuttiotalet endast en handfull kvar.

Första Vedetten var en Ford men först en liten resumé. Ford som hade fabriker i England och Tyskland hade 1934 slutit ett avtal med franska biltillverkaren Mathis om samgående.

Resultatet blev Matford som tillverkade vad som såg ut som amerikanska modeller i trekvartsskala. Fords lilla sidventils-V8 på 85 hk stod först för framdrivningen. Försäljningen gick bra och man investerade i en enorm fabriksanläggning i Poissy i Paris utkanter. Sedan blev det världskrig.

Efter kriget var inget sig riktigt likt. Matford tillverkade fortfarande bilar men under namnet Ford S.A.F fram till 1949 då en ny modell med modern pontonkaross, framtagen i Amerika under kriget, gjorde entré.

Ford Vedette var född, egentligen en småbil för amerikanska marknaden lagd på is som gavs bort till Ford S.A.F. Moderna fastbacklinjer och en dragvillig sidventils 2,2 liters V8 på 60 hk var kännetecknande.



*Vedette kupé 1950.*

Tyvärn hade motorn lätt att gå varm och det i kombination med ett dåligt elsystem skapade inledningsvis irritation bland ägarna. Ekonomin var dålig för Ford S.A.F, som ändå behövde modernisera Vedetten och till 1953 infördes hel framruta och en mer utdragen bakända. Över 100 000 bilar hade tillverkats och Ford S.A.F befanns närmast bankrutt.

Då gick det bättre för inhemska biltillverkaren Simca som vuxit ur kostymen och till 1954 köpte upp Fords Poissy-fabrik. Simca tog även över tillverkningen av Vedette, men genom att Ford behöll en mindre aktiepost fick de även fortsättningsvis försäljningsrätten för Vedette på alla marknader utom den franska.

Simca tillverkade alltså en bil som Ford sålde, och som Ford nydesignat till 1955. Influenserna var fortsatt amerikanska och i takt med tiden var karosslinjerna lägre, bredare och mer svepande. Motorn lätt uppförstorad till 2,35 liter presterande 80 hk och en modern framvagn av McPhersonstyp var andra nyheter. Vedetten hade som sagt amerikanska drag men med en touch av smäcker europeisk förfining i utförandet. Modellnamnen bar tydlig fransk anstrykning som Versailles och Regence, lyxmodellen. Tvåfärgslackering var vanligt.

Till 1958 fick Vedette fenor och som en följd av det också större bagagerum, men även panoramaruta, 15tums hjul och motoreffekten spädades på med fyra hästkrafter.

Versailles och Regency ersattes av mer tungvrickande Beaulieu och Chambord medan Marly var namnet på herrgårdsvagnsversionen.

I Sverige annonserades Vedette som en av marknadens mest välutrustade bilar med utrustning såsom inbyggda dimljus, belysning i handskfacket och vita däcksidor.

Redan första halvåret 1958 hade 678 Vedette sålts i Sverige men då blev en tredje aktör in på scenen. Chrysler övertog Fords aktier i Simca och vips så blev det ANA i Nyköping, vilka hade svenska Chrysleragenturen, som skulle sälja Vedette i Sverige. Ford sålde ut sina kvarvarande vagnar och parallellt började ANA försäljningen av Simca Vedette!



*Simca Vedette Régence 1954-1957*

Från 1959 fick Simca alltså rätteligen stoltsera med sitt emblem på Vedette. Den enda icke utpräglade lyxbil som såldes med V8 i Sverige. Konkurrenter var Ford Zephyr, Opel Kapitän men faktiskt även Volvo Amazon. Trots V8-motorn accelererade inte Vedette 0-100 km/t fortare än 20,6 sekunder enligt samtida test. Men det där med lyxbil var nog ändå ett epitet man strävade efter med Présidence-versionen.

Några få såldes, riktigt blanksvarta med skinnklädsel, utanpåliggande reservhjul, dubbla avgasrör och med mellanruta som tillval.

Från 1960 sjönk försäljningssiffrorna för Vedette kraftigt. ANA sålde själva jämbördiga bilar som Chrysler Valiant och Dodge Lancer och Ford hade populära nykomlingen Falcon på programmet. Att ANA fick tillbaka försäljningsrätten till Saab av Philipssons mot Simca-agenturen gjorde att sista årmodellen av Simca Vedette såldes genom Philipssons försäljningsnät.

För svenskt vidkommande kanske det inte längre spelade så stor roll att Chrysler inte hade för avsikt att fortsatt tillverka Vedette.

Det var ju ändå svårt att avgöra vem som sålde den för tillfället!



*Simca Vedette Présidence.*

MOTORNYTT

**SLUT**