



Kaiserova C12 Spyder.

- 1. Seat går i graven som bilmärke efter 80 år**
- 2. Cupra Raval blir namnet på nya stadselbilen**
- 3. Provtur i nya Jeep Avenger**
- 4. Biltest Audi Q8 E-Tron**
- 5. Ford Mustang Mach-E RWD Long Range**
- 6. Så föddes Mercedes med guldsked i mun**
- 7. Kaiserova C12 1986**
- 8. Den optimala Saaben**

1. Officiellt: Seat går i graven som bilmärke efter 80 år

Publicerat 12/05/2023 av Maths Nilsson

Nu är det officiellt: Seat ska läggas ner som bilmärke. Det gamla spanska märket sjunker som en sten samtidigt som nya märket Cupra ökar raketartat. – Seat satte Spanien på hjul med Seat 600 och lade grunden för att Spanien skulle bli vad det är idag: den näst största fordonstillverkaren i Europa och den nionde i världen, säger vd Wayne Griffiths.



*Framöver ska alla spanska bilar från företaget heta Cupra.
Småbilen UrbanRebel byter namn till Cupra Raval*

Seat startade 1950 och ägdes från början av spanska staten tillsammans med Fiat och banker. Biltillverkaren köptes upp 1990 av Volkswagen. Men om bara några år är bilmärket historia.

Från 2030 ska Seat bara vara ett moderbolag till nya bilmärket Cupra. Seat ska tillverka bilar med förbränningsmotorer några år till, sedan somnar märket in för gott och enbart satsa på mobilitetstjänster, [uppper företaget i ett pressmeddelande](#). Företaget Seat lever dock kvar, men alla bilar kommer att heta Cupra.

Orsaken är enkel: Seat är ett av världens lägst rankade bilmärken när det görs varumärkesmätningar, medan företagets nya märke Cupra stiger som en raket. De kommande ebilarna heter därför enbart Cupra. Närmast kommer Cupra Tavascan och därefter den lilla stadsbilen Cupra Raval, som tidigare hette UrbanRebel.

Sedan lanseringen 2018 har Cupra sålt mer än 300 000 bilar, vilket överträffar alla förväntningar. År 2022 nådde varumärket en omsättning på 4,4 miljarder, 40 % av företagets totala, och blev ett av de varumärken som växte mest i både Europa och Spanien. Hittills i år har det sålts 46 600 Cuprabilar, 83 % fler än för samma period 2022.



Seat Tarraco blir en av de sista modellerna från märket.



Seat 600 var märkets första modell och satte Spanien på hjul.



Maths Nilsson



2. Cupra Raval blir namnet på nya stads-elbilen – syskon till Volkswagen ID.2

Posted by Kristofer Rask maj 11, 2023

Cupras kompakta elbil med lansering 2025 har gått under arbetsnamnet UrbanRebel.



I samband med bilmässan i Barcelona har modellen nu fått sitt riktiga namn: Cupra Raval. – Raval är en av de mest överraskande stadsdelarna av Barcelona. Och idag är vi stolta över att varumärkets framtida urbana elbil kommer att bära dess namn och representera dess anda. Precis som vi gjorde med Cupra Born vill vi nu uttrycka essensen av Raval och fortsätta att inspirera världen från Barcelona, förklarade Wayne Griffiths, VD för Seat/Cupra.

Cupra Raval är baserad på Volkswagen-koncernens MEB Small-plattform. Det blir därmed ett syskon till Volkswagens kompakta elbil Volkswagen ID.2 som också ska pressa priset på elbilar. ID.2 har ett riktpreis på 25 000 euro i Tyskland.

Cupras modell kommer dock bli dyrare, [enligt VW-chefen Thomas Schäfer](#).

Raval blir framhjuldriven med en motor på 166 kW (226 hk). Sprinten 0–100 km/h ska den klara på 6,9 sekunder. Räckvidden ska vara upp till 440 kilometer.

Det går hand i hand med de specifikationerna som Volkswagen presenterade till sin motsvarighet [Volkswagen ID.2 som bygger på samma plattform](#).



Kristofer Rask



3. Provtur i nya Jeep Avenger – mycket charm i litet paket

Redaktören bytbil.com

2023-05-11

Text [Morten B. Bek](#)

En elsuv helt utformad för den europeiska marknaden.



FILM: <https://youtu.be/i48I2G0bUyM>.

Jeep Avenger är lika amerikansk som Toscana, Fiat 500 och espresso. Jag måste vänja mig vid att kalla en Jeep för europeisk, eftersom varumärket och historien fortfarande är lika amerikanska som cowboys, hamburgare och vidsträckta områden.

Det finns inget under skalet på Jeeps nya lilla elbil som liknar [Wrangler](#) eller [Grand Cherokee](#). Avenger har utvecklats i Italien och är designad med europeiska kunder i fokus. Produktionen sker i Polen, och inte ens motorn har en amerikansk prägel.

Vi européer får äran att köpa den första 100 procent eldrivna Jeepen. Avenger är den minsta Jeepen någonsin, till och med mindre än den kompakta [Renegade](#). Men efter två dagar i Spanien med den här 408 centimeter långa Jeepen, kan jag helhjärtat säga att Avenger är Jeeps bästa bil. Kanske någonsin.

På det amerikanska huvudkontoret i Detroit kan de vara riktigt stolta över att ett internationellt team bestående av italienare, tyskar, norrmän och kineser har gjort den första europeiska Jeepen så lyckad. Den har gott om charm, komfort och räckvidd.



Hur mycket "riktig" Jeep finns i Avenger?

Det var en överraskning för mig att Avenger, som bygger på samma plattform som många andra av Stellantis modeller, körs med 60 procent originaldelar från Jeep. Plåtdelar, lampor, inredning och hjul äter upp en stor del av de 60 procenten, men ännu viktigare är att utformningen av till exempel ramar i bilens inre har ändrats.

Jeep-folket, både de i USA och de i Italien, vet att deras märke är en av Stellantis kronjuveler, så när de vill ha något unikt är chansen stor att de får det.

Jeep ville ha kortare överhäng på Avenger, och de ville ha utrymme för en riktigt bra markfrigång. Det är en liten Jeep med framhjulsdraft, men den ska kunna ta sig fram över höga gupp, trottoarkanter och grusvägar med gropiga stenar utan att hamra kraften in i sätena och passagerarna.

En annan kostsam fråga var Jeeps krav på fyrhjulsdraft på en plattform som endast är avsedd för framhjulsdraft. Det kommer inte att bli fyrhjulsdraft i det här skedet, utan blir aktuellt först längre fram i tiden. Den framhjulsdrivna Avenger, som kommer att finnas på marknaden i Norden i augusti har Selec-Terrain-körprogram för (lätt) terrängkörning: Sand, Snow, Mud.

När fyrhjulsdraften kommer ska den att kallas 4XE – precis som Jeeps plug-in hybrider. Det är osannolikt, skulle jag säga, att Avenger kommer att finnas tillgänglig som PHEV eller med en bensinmotor i Norden, så jag är villig att slå vad om att den blir eldriven. Marco Montepoloso, chef för Jeeps produktutveckling i Europa, skrattar bara när jag frågar om Avenger 4XE, så jag lämnar det till senare.

Avenger är utformad som en väldigt liten Jeep som ser ut som en stor Jeep. Avenger är inte, som Renegade, en karikatyrdesign. Robustheten hos en Grand Cherokee har smittat av sig på Avenger och naturligtvis finns det en sjublockig grill. Det finns även små överraskningar (Easter Eggs, kallar Jeep dem) överallt. Till exempel sitter en pojke med en stjärnkäpp, gjord som en mörk profilritning, i vindrutan och tittar ut i världen.



I det nedre luftintaget sitter ett emblem som ser ut som grillen på den ursprungliga Willy's Jeep. Det funkar, eftersom jag uppfattar en Jeep som en bil som alltid är på äventyr och en bil som inte ska tas på så fruktansvärt stort allvar.

Hur många hästkrafter och hur starkt batteri?

Precis som den moderniserade DS 3 ligger Avenger ett steg före modeller som Opel Mokka-e och Citroën ë-C4. Jeep använder en ny variant av den gemensamma plattformen med en 156 hk stark elmotor och ett 54 kWh-batteri. Nyare teknik innebär högre effektivitet, och enbart batteriet och elmotorn gör bilen 17 procent mer ekonomisk än om den hade haft den gamla drivlinan på 136 hk.

Jeep Avenger ser allt annat än aerodynamisk ut, men Jeep har använt sig av de breda kofångarna och den utbuktning som finns i motorhuven, för att inte tala om den släta fronten, för att låta vinden passera försiktigt över bilen. Ett cW-värde på nästan 0,34 förklarar i sig inte så mycket, men jämfört med de 0,20-0,23 som sedaner från Tesla, Hyundai och Mercedes glider fram med är det högt.

I klassen för små suvar är det väldigt bra, förklarar Jeep. Tillsammans med motorns växling och däck med lågt rullmotstånd har de, i en fiktiv bil, filtrerat bort ytterligare åtta procent ineffektivitet. Det finns ingen Avenger med andra däck, annan växellåda eller sämre aerodynamik, så jämförelsen är ett fritt spelrum för Jeep.

Hur långt kan Avenger köra på en laddning?

Det som däremot går att jämföra med är Mokka-e och Peugeot E-2008, även om det inte är så lätt. E-2008 har exakt samma förbrukning på 15,9 kWh per 100 kilometer som de förväntat mest populära Avenger-versionerna. Avengers batteri är bara 4 kWh större, och matematiken har en del okända faktorer. 395 kilometers räckvidd i Avenger och 340 kilometers räckvidd i E-2008 – trots identisk WLTP-förbrukning.

Förklaringen ligger i något som de flesta konsumenter inte har någon chans att inse. Jeep-folket talar om en förbrukning på 12,5 kWh/100 kilometer, och det är siffran utan den effektförlust som uppstår när bilen laddas.



Men jag känner ingen som talar om laddningsförluster, och jag har en stark föreställning om att folk i stället tittar på hur långt man kan åka på en laddning. Hur många kilometer man kommer och hur mycket förbrukning det är på körningen, inte i laddaren.

Visserligen är detta ett mer eller mindre universellt problem inom bilindustrin, men Jeep och resten av Stellantis bör hålla sig långt borta från att annonsera, än mindre prata högt, om att endast 12,5 kWh förbrukas per 100 kilometer. Under min provkörning är det mycket högre, bergskörning har skulden, men jag gissar att en realistisk räckvidd i varmt sommarväder skulle kunna vara 300-350 kilometer.

Hur är Jeep Avenger att köra?

Jag ska vara ärlig och säga att jag inte vet hur många procent skillnad i delar det är mellan Citroën ë-C4 och Opel Mokka-e, för att ta två exempel som bygger på samma plattform som Avenger. De ligger verkligen inte långt ifrån varandra när det gäller körbeteende.

Avenger ger mig intrycket av att vara en nyare bil än de andra två. Den har mer kompletta köregenskaper. Den har en elastisk styrning utan krusiduller men också utan återkoppling, och dess främsta styrkor är fjädringskomfort och bullernivåer. Med 200 millimeter markfrigång skulle den kunna vara mjukare, men det är den inte. Den är stabil, men samtidigt kan den verkligen hantera stora gropar och envisa gupp utan att fjädringen överför mycket av det till passagerarna.

Med körinställningar för lätt terrängkörning anpassar sig ESC och kraftfördelning till grusvägar eller snö, för att ta några exempel, och med alla svarta skyddspaneler runt hela kassen undviks skador, inte bara vid fantasifull terrängkörning, utan även i stadsdjungeln.

För att jämföra med en större och dyrare bil hoppade jag nästan direkt in i Avenger från en dieselmotoriserad Ford Kuga EcoBlue som jag hade hyrt i Spanien. Avenger lider inte ens i närheten av samma kabinljud och fjädringskomforten är flera klasser över Kuga.



Hur är kupén?

Robust, funktionell och med lite flärd är den korta beskrivningen av en interiör med många fina detaljer. Den hårda plasten är dominerande, men den är också bergfast och det är riktigt fin hårdplast. Ju dyrare Avenger desto mer färgglad är den. Basmodellen är svart i svart, mellanmodellen är kryddad med en grå instrumentbräda och den dyraste versionen har lädersäten med gula sömmar och en gul instrumentbräda.

Man har tänkt på förvaringsutrymmet i en utsträckning som är ovanlig i mini-suv-klassen. Det finns ett väldigt stort fack med en magnetisk persienn i mittkonsolen och på mellandäcket i instrumentpanelen finns ett stort och öppet fack med en avtagbar gummimatta. Eftersom det inte finns någon stor växelväljare, utan istället en rad separata knappar för P, R, N och D (och B för Brake med extra regenerering) kan man gå loss när det kommer till att förbvara småsaker i kupén.

Jeep har demokratiserat infotainmentsystemet så att alla utrustningsnivåer har samma fina 10,25-tums pekskärm med en bra menystruktur. Luftkonditioneringen har egna knappar men kan också styras via skärmen.

Jeep säljer sin nya mini-suv som en bil för alltifrån äventyr till familjeliv, men man ska inte ta familjen för bokstavligen. De säger att den har plats för fem vuxna. Jag vet inte hur små alla vuxna är på Jeep, men man kan inte klämma in mer än två vuxna i baksätet, och de har inte mer än bara benutrymme. Så även utan att ha provat det skulle jag tro att en barnstol skulle orsaka problem.

Avenger passar bra för två personer, eller fyra i nödfall, och om du väljer mellannivån Altitude eller går hela vägen till Summit får du nyckellös start, elektrisk baklucka och navigering. En liten lyxbil med cool design. Tyvärr kommer basmodellen utan adaptiv farthållare och utan backkamera, och Avenger finns inte alls med 360-graders kamera. Detta gäller inte bara för användning i terräng utan även för parkering och manövrering i staden.



Hur mycket kostar Avenger?

Basmodellen, Longitude, kostar 469 900 kronor, och Altitude-varianten kostar 494 900 kronor. Summit, med läder och mycket mer, kostar 519 900 kronor.

Det är rimliga priser, och jämfört med de elektriska konkurrenterna i klassen, som främst kommer från Jeeps syskon Citroën, Opel och Peugeot, men även från MG, har den lilla elektriska suven en bra position.

Men Avenger är en liten bil som inte rymmer en familj med full last, och med 156 hk och en räckvidd på 395-400 kilometer slår den inga rekord. Den förnyade VW ID.3 med 204 hk och 426 kilometers räckvidd kostar 479 900 kronor. Och så har vi Tesla som gör narr av alla andra genom att sälja Model 3 för 450 900 kronor. ID.3 och Model 3 har mer utrymme, så de lämpar sig faktiskt för familjer.

Avenger ska säljas på sin charm, sin komfort – och på att den är en Jeep. Den lilla elbilen må vara amerikansk till namnet och född för vida vidder, men den känns europeisk och passar våra trånga städer och smala landsvägar.

Fakta: Jeep Avenger Altitude

Motor & drivlina

- Motor: Elmotor (fram)
- Effekt: 156 hk/260 Nm
- 0-100 km/h: 9 sekunder
- Toppfart: 150 km/h
- Förbrukning: 15,9 kWh/100 km
- Batteristorlek: 54 kWh (51 kWh användbar)
- Räckvidd: 395 kilometer (Latitude och Summit)
- Laddningskapacitet: 100 kW

Mått & vikt

- Mått (L/B/H): 408/178/153 cm
- Vikt vid körning: 1 661 kg
- Dragvikt: 0 kg
- Bagageutrymme: 380 liter

Pris

- Pris: från 469 900 kronor
- Privatleasing (engångsbetalning/månadsbetalning): ej angivet

Relaterade artiklar:



Jeep Avenger utsedd till Årets bil



Jeeps elbilssatsning: fyra nya modeller fram till 2025



Bentley slopar ikoniska W12-motorn i sin omställning



BMW är bästa bilmärket – enligt stor undersökning



Lucid Air har kommit till Europa – med nytt rekord



F1-bilen på Blocket som aldrig säljs



4. Biltest: Audi Q8 E-Tron – det kostar med lyx och komfort

Redaktören bytbil.com 2023-05-12

Text och foto: [Morten Bek](#)

Audi Q8 E-Tron är snabb, stabil och avkopplande att köra, men har en hög förbrukningsnivå.



Audi har förfinat sin stora elbil med en fräschare design och ett enormt batteri på 106 kWh. Q8 E-Tron är soliditet på hjul, men det har ett pris.

Det har varit så få nyheter från Audi det senaste året, och det kommer att vara så få i år, att man skulle kunna tro att det är något fel hos tyskarna. Men det är inget fel. Det är bara, skulle jag vilja säga, lugnet före stormen. Ny A4, ny Q5, A6 E-Tron, Q6 E-Tron, ansiktslyftning av A3 och A6. De kommande åren kommer bli händelsefulla hos Audi.

Men helt lugnt före stormen är det inte. Ett facelift drunknar ofta om det presenteras nära en helt ny eller 100 procent förnyad modell, och eftersom det är väntetid på de helt nya modellerna är faceliftet av E-Tron, som nu är Q8 E-Tron, särskilt tydligt.

På Q8 E-Tron inser man genast att den skiljer sig från den ursprungliga E-Tron. Jag tror att försäljningen skulle ha fortsatt på en bra nivå även om de synliga förändringarna hade varit mindre framträdande. Men utan ett nytt batteri, som är något större, och mycket bättre räckvidd tror jag inte att det hade fungerat. Bra tänkt av Audi att ge sin stora elektriska SUV ett stort batteri för ansiktslyftningen.



Man måste tänka noga på mängden utrustning

Q8 E-Tron ser ut att ha ett starkt erbjudande mot de två starka konkurrenter som har kommit in på marknaden sedan E-Tron landade i Danmark för drygt fyra år sedan. BMW iX och Mercedes EQE SUV är dyrare och Q8 E-Tron är nu den enda av de tre som ligger i närheten av 800 000 kronor. Som tjänstebil ligger den strax över 750 000 kronor.

Prislistan är lockande, så man glömmer snabbt bort den billigaste. Det skiljer 40 000 kronor mellan Q8 E-Tron 50 Quattro med 340 hk och 485 kilometers räckvidd och Q8 E-Tron 55 Quattro med 408 hk och 574 kilometers räckvidd, och det gäller både om du köper den eller kör den som tjänstebil. 68 hk är mer en bonus än en nödvändighet, men de extra 89 kilometrerna i "tanken" kan betyda mycket.

Alla elbilar är utrustningskänsliga. Om du byter ut standardhjulen mot större hjul, lägger till ett soltak eller elektriska säten minskar du räckvidden. Det är precis så Q8 E-Tron 55 Quattro går från 574 kilometer till den här specifika testbilens 519 kilometer.

S Line-utrustningen minskar de första 39 kilometrerna, men om man uppgraderar till 21-tumsfälgar och förmodligen en hel del annan utrustning minskar räckvidden till 519 kilometer. Det är värdefulla kilometer som Q8 E-Tron skulle kunna haft användning för.

Solid som ett bankvalv

Det har slagit mig varje gång jag har kört en E-Tron, från den billigaste 50 Quattro utan några betydande extrafunktioner till den dyraste med tre elmotorer och en massa utrustning (som till exempel de kamerabaserade ytterspeglar som testbilen har), hur väl sammansatt den är.

Jag är säker på att om jag började plocka isär den skulle jag se ultraprecisa svetsar och skarvar som är ännu bättre än de man kan se med blotta ögat och känna med fingrarna. När jag sätter mig i sätet och stänger dörren är det som om det finns ett lätt lufttryck eftersom kabinen är helt sluten. Q8 E-Tron är subtil lyx och soliditet som om den vore ett bankvalv med 30 cm tjocka betongväggar.

Därför är vikten på 2,6 ton, som tyvärr är mer eller mindre vad alla stora elektriska suvar väger, också förståelig. Det är inte så att Audi får en applåd för att göra en överviktig suv, men när alla andra också gör det blir det den standard vi har just nu.



Q8 E-Tron stör inte

Efter några timmar på vägen, där det går betydligt mer rakt än det svänger, och tempot växlar från 50 till 90 km/h och allt däremellan, kan jag verkligen förstå varför E-Tron har blivit kvar i många danska garage. Audi gör bilar där styrningen är neutral, lätt utan att vara bedövande och förtroendeingivande i alla situationer.

Q8 E-Tron har ett ganska distinkt ljud från elmotorerna vid mer än mild acceleration, men jag märker det bara beror på att de tjocka fönstren och all metall håller alla yttre ljud långt borta. Med 664 Nm och 408 hk, även om de bara är 100 procent närvarande i körläget Dynamic, har de 2,6 tonen inte en chans mot den massiva vridmomentleveransen.

Den 2,6 ton tunga Audin har å andra sidan inte en chans mot en 90-graders kurva på en smal landsväg. I mindre skarpa kurvor är luftfjädringen stram och den avslappnade styrningen gör körningen smidig, men för snabbt in i 90-gradersbågen och är styrningen inte tillräckligt snabb – och bilen hamnar i odramatisk understyrning, där de många kilona faller som bly över framvagnen. Komfort, inte sport, är Q8 E-Trons existensberättigande.

Förbrukningen är inte uppdaterad

Q8 E-Tron 55 Quattro är en lyxig suv som man kan resa i många timmar i. Den mycket låga ljudnivån och den lugna fjädringen hjälper till, och motoreffekten och de utmärkta sätena som ingår i S Line-utrustningen fulländar resan.

Efter en längre tid i Q8 E-Tron saknar jag ett infotainmentsystem med en större skärm. Det fanns verkligen ingen anledning att klaga på 10-tumsskärmen för fyra år sedan. I dag är det en liten skärm, och dess responshastighet på fingertryck – där skärmen ger märkbar feedback som om det vore en riktig knapp du trycker på – är varierande.

Jag känner mig som en elbilskung när jag kör Q8 E-Tron. Den har en elegant design, och även om graciös är ett stort ord för en stor suv känner jag att Audi är just det. Men allt är inte som det ska vara.

MOTORNYTT

Det är inte på något sätt fördelaktigt att Q8 E-Tron 55 Quattro har S Line-utrustning och 21-tums hjul. WLTP-genomsnittsförbrukningen ligger hela vägen upp kring 23 kWh/100 kilometer, där en EQE SUV placeras kring 19 kWh.

Kombinationen av S Line och 21 tum ser utmärkt ut, så det är klart att det gynnar designen. Det motverkar alla förhoppningar om en räckvidd på 500-600 kilometer, men det förklarar inte ensamt en energiförbrukning på mellan 24,5-29 kWh per 100 kilometer.

Visst, Q8 E-Tron är snabb, stabil som en sten och avkopplande att köra, men med den förbrukningsnivån kommer du att behöva ta pauser oftare än vad som är rimligt. Jag anser att 500 kilometer eller mer på en enda laddning är en omöjlighet under normala körförhållanden.

FAKTA: AUDI Q8 E-TRON

Motor & drivlina

Motor	Elmotorer (fram och bak)
Effekt	408 hk/664 Nm
0-100 km/h	5,6 sekunder
Toppfart	200 km/h
Förbrukning	22,2 kWh/100 km
Batteristorlek	106 kWh (användbar)
Räckvidd	535 kilometer*
Laddningskapacitet	170 kW

Vikt & mått

Mått (L/W/H)	492/194/163 cm
Vikt vid körning	2 585 kg
Dragvikt	1 800 kg
Bagageutrymme	569 liter + 81 liter framtill

Pris

Privat	från 817 900 kr
Tjänstebil	från 752 500 kr
Privatleasing	från 10 595 kr/mån
Företagsleasing	från 8 295 kr/mån

Relaterade artiklar:



Premiär: Audi Q8 e-tron



Provtur i nya Jeep Avenger – mycket charm i litet paket



Bytbils bilspion: Audi Q6 e-tron Sportback



Audi Q8 TFSI e quattro kommer som laddhybrid

5. Ford Mustang Mach-E RWD Long Range – nästan alla rätt direkt

11 MAJ 2023

Text och foto Christian Nilsson

Modellnamnet Mustang känner nog de flesta igen men nu handlar det inte om en V8:a utan elmotor. Mustang Mach-E är Fords första allvarliga försök att bygga en elbil och resultat är riktigt bra – bättre än förväntat. Men allt är inte perfekt ...



LÄSTID: 10 MIN

- **Därför ska du slå till:** Väldigt bra på mycket, genomgående hög nivå på i stort sett allt.
- **Detta bara älskar man:** Kvalitetskänslan är riktigt bra, liksom den snygga instrumentpanelen framför föraren.
- **Men detta är uselt:** Överkänslig bromspedal, lite för hög sittposition och pekskärmen har en konstig vinkel.

Ford blev, precis som många andra biltillverkare, tagna på sängen av Teslas framgångar. Marknaden var helt uppenbart redo för elbilar och Ford behövde snabbt utveckla ett eget, elektriskt alternativ.

Men för den sakens skull är Mustang Mach-E inget hastverk. Ford har gjort sin hemläxa ordentligt och även lyssnat på inledande kritik. Precis som hos Tesla har Ford varit snabba på att förbättra Mustang Mach-E, detalj för detalj utan att vänta in en ny årsmodell.

Vi provkör årsmodell 2023 av Ford Mustang Mach-E RWD Long Range Premium och den har bland annat uppgraderats med en dragvikt på 1.500 kilo, mot tidigare 1.000 kilo.

Ford har även stuvat om i sina modellversioner och nu finns det fyra alternativ att välja på.



Mustang Mach-E ser ganska nätt ut på utsidan, men är förvånansvärt rymlig inuti.

En snabb titt på faktauppgifter och storlek pekar mot att Mustang Mach-E kan vara en alldeles utmärkt familjebil för många. Men är det rätt bil för dig? Häng med i texten så ska vi sortera ut alla för- och nackdelar!

Snyggt och tydligt

Amerikanska bilmodeller har inte varit kända för någon hög, upplevd kvalitetskänsla i kupén. Men när man sätter sig på plats i Ford Mustang Mach-E åker mungiporna upp direkt.

En stor pekskärm i mitten (15,5 tum) visar på ett nästan övertydligt sätt all information man behöver. Framför ratten sitter en låg men ganska bred bildskärm (10,2 tum) som visar de viktigaste uppgifterna för körningen.

Den stora pekskärmen känns konstigt vinklad. Kanske är det för att minska reflexer? Den lilla skärmen (instrumentpanelen) framför föraren är en fullträff, grafiskt snygg och effektivt sparsmakad med endast väsentligheter.

Ford har klokt nog inte tagit bort alla knappar och rattar. Volymen styrs till exempel med en fysisk ratt. Men det är ändå för många, ofta använda funktioner som saknar fysisk knapp.

En rund växelväljare på mittkonsollen gör det enkelt att välja rätt. Man behöver inte gå någon kurs för att förstå bilen, utan allt är enkelt och rakt-på-sak.

Materialvalen är kanske inte på absolut högsta premiumnivå men väldigt mycket bättre än vi väntat oss. Känns påkostat och snyggt, utan krusiduller. Tummen upp, så här långt!

Den stora pekskärmen är bra, men har lite konstig vinkel. För att minska reflexer?

Rakt på sak

Fords infotainmentsystem – det som kontrollerar många av bilens funktioner via pekskärmen – heter Sync. Det etablerades långt innan elbilarna och har utvecklats i många steg, nu är man uppe i 4A.

Den grafiska presentationen är okomplicerad och lätt att förstå. Inte lika tjuvig designad som hos Mercedes, till exempel, men bra i sin enkelhet. Använder man navigationsläget så är den stora skärmen verkligen till nytta.



Den stora pekskärmen är bra, men har lite konstig vinkel. För att minska reflexer?

I Sync ingår Apple CarPlay och Android Auto, vilket innebär att du kan "spegla" din mobiltelefon och enkelt använda de välbekanta apparna på den stora pekskärmen. Det är något som exempelvis Tesla valt att inte inkludera då man ser Apple och Google som konkurrenter.

Infotainmentsystemet reagerar snabbt och vi upplevde inte några "buggar" eller fel, något som tyvärr inte är ovanligt hos en del elbilsmodeller. Vi ska inte nämna några namn, men det är speciellt en biltillverkare från Wolfsburg som ska känna sig utpekad för struligt infotainment ...

En god kompromiss

Ford brukar vara bra på att få till en fin väghållning i sina modeller. Mustang Mach-E får godkänt, men hade gärna fått vara lite roligare.

Ingen hade förväntat sig att suvmodell med tjänstevikt över 2 ton ska kännas som en sportbil. Men nog kunde styrkänslan vara lite bättre? När det är blött eller halt så får man väldigt lite återkoppling i ratten om hur bra greppet är.

Bromspedalen är motsägelsefull då man å ena sidan måste vara mycket försiktig för att bromsarna inte ska nypa till för mycket. Men behöver man full bromskraft så gäller det att verkligen trycka till på pedalen. Det här är till stor del en vanesak, men känns ändå inte alls lika harmoniskt jämfört med bromsgreppet hos flertalet andra elbilar.

Kompromissen mellan komfort och stabil väghållning är bra. Toppmodellen Mustang Mach-E GT har adaptiva, elektroniskt styrda stötdämpare men det finns inte (ens som tillval) till de andra Mach-E modellerna.

En högbyggd suvmodell kränger en del vid kurvtagning och det gör Mach-E också. Men det sker tryggt och kontrollerat. Den höga vikten är påtaglig, men det är samma som hos flertalet elsuvar.



Snyggt och prydligt, här blir vi verkligen positivt överraskade.

Bra, men inte störst

Som vanligt sitter man bra i framstolarna. Men de som är från 175 centimeter och uppåt hade nog velat ha en lägre sittposition.

Baksätet är oväntat rymligt och bakvända barnstolar får plats utan problem. Takhöjden bak är också bra.

Bagagevolymen på 402 liter är lite i underkant för en bil i den här storleksklassen. Men som kompensation bjuds man på ett extra utrymme fram på 81 liter, det som kallas för frunk (från engelskans front trunk). Hunden trivdes bra där bak, men både hund och barnvagn blir svårt.

Det främre utrymmet är dessutom dränerat, så man kan utan problem slänga in ett par snöiga skidpjäxor efter skidutflykten. Eller kablarna till laddningen, som ofta blir både smutsiga och blöta.

Fyra modeller erbjuds

Ford har alltså justerat sitt erbjudande (igen) och i Sverige finns det nu fyra versioner av Ford Mustang Mach-E. Priser och detaljer kommer från Fords senaste specifikation, 6 maj 2023. Den kan dock ha förändrats sedan dess.

Mustang Mach-E Base RWD Standard Range är den enda modellen med det "lilla" batteripaketet på 70 kWh. Motorn ger 269 hk till bakhjulen och räckvidden anges till 440 kilometer. Rekommenderat pris är 659 900 men just nu gäller ett kampanjpris på 629 900 kronor.

Mustang Mach-E Premium RWD Long Range – den modell vi provkör i denna artikel – har det större batteripaketet på 91 kWh. Motorn ger 294 hk till bakhjulen och räckvidden anges till 600 kilometer. Rekommenderat pris är 784 900 men även här finns ett kampanjpris på 754 900 kronor.



Lite större bagage hade varit bra, men samtidigt är baksätet rymligt. En bra kompromiss.

Mustang Mach-E Premium AWD Dual Motor Long Range har batteripaketet på 91 kWh. Motorerna ger 351 hk, fyrhjulsdraft och räckvidden anges till 550 kilometer. Rekommenderat pris är 864.900 men nu finns ett kampanjpris på 834.900 kronor.

Mustang Mach-E GT AWD Dual Motor Long Range har batteripaketet på 91 kWh. Motorerna ger 487 hk, fyrhjulsdraft och räckvidden anges till 490 kilometer. Rekommenderat pris är 925.900 kronor.

Ford Mustang Mach-E lanserades i Sverige 2021 och i omgångar har priserna både höjts och sänkts. De här förändringarna har även påverkat begagnatpriserna.

Ingen värmepump

Ford Mustang Mach-E Long Range har det stora batteripaketet på 91 kWh och då ingår också en snabbladdning som kan ta emot 150 kW DC. Att ladda från 10–80 procent tar 38 minuter, en medelbra laddningsförmåga. Jämför vi med till exempel Kia EV6 GT-Line (klicka för att läsa provkörningen) så klarar den samma intervall på endast 18 minuter.

Instegsmodellen Mustang Mach-E Base RWD Standard Range, med det mindre batteriet på 70 kWh, har en något svagare snabbladdning på 110 kW.

Ett minus hos Ford Mustang Mach-E är den saknar värmepump, något som många moderna elbilar har. Det innebär att räckvidden försämras vintertid då kupén får värmas upp elektriskt. I en vanlig bil med förbränningsmotor används överskottsvärmen från kylarvatten för att värma kupén.

När Mach-E ska laddas med växelström via exempelvis en laddbox är kapaciteten begränsad till 11 kW.



Den lilla skärmen framför föraren är riktigt bra. All viktig information och inget mer.

Generöst Base-paket

De Mustang Mach-E som säljs i Sverige har Ford försett med ett så kallat Base-paket som standard. Det är ovanligt omfattande och här ingår flera säkerhetssystem som adaptiv fart-hållare, vingelvarning, autobroms, 360-graders kamera, dödvinkeln-varning, parkeringshjälp fram och bak, regnsensor, helljusassistent, med mera.

Komfortdetaljer i Base-paketet omfattar trådlös laddning av mobil, trådlösa uppdateringar, eluppvärmd vindruta och ratt, LED-strålkastare, med mera.

Tillvalen är inte så många till Mustang Mach-E Premium. Komfortpaketet för 14 900 kronor får väl ses som i det närmaste nödvändigt då det är prisvärt och mycket ingår. Däribland ljudsystem från danska B&O, LED-varselljus, elmanövrerad baklucka, larm, kolfiberdetaljer i inredningen, 8-vägs elservo till stolarna samt minne för inställningarna.

I Premium-paketet ingår flera svartlackerade, yttre exteriördetaljer samt rödlackerade bromsok. 19-tums fälgar är tillval. 20 tum finns till GT-modellen.

Svår priskonkurrens

Den Ford Mustang Mach-E Premium RWD Long Range som vi provkör har en elmotor som ger 294 hk och driver på bakhjulen. Nästan 300 hk och 430 Nm räcker bra under vardagskörning.

Räckvidden anges till 600 kilometer och det är en utmärkt siffra om vi jämför med konkurrenterna. Tesla Model Y med bakhjulsdrift anger räckvidden till 455 kilometer, kostar 550 990 kronor. Model Y Long Range med fyrhjulsdrift har räckvidden 533 kilometer, kostar 645 990 kronor.

WLTP-siffrorna är ju svåra att uppnå i verkligheten. Men vi körde 30–35 mil i snabbt motorvägstempo innan det var dags att ladda. Mycket bra!

Dagens kampanjpris för denna Mustang Mach-E Long Range är 754 900 kronor. När det gäller räckvidd kan alltså Ford konkurrera men en Tesla Model Y är 200 000–100 000 kronor billigare.

Det finns alltså en konkret anledning (plånboken) till att **Tesla Model Y är den bilmodell som sålt bäst i Europa under början av 2023.**



Släktskapet med den "riktiga" Mustang V8 är tydligt, och helt avsiktligt.

Ny eller begagnad?

Som alla nog noterat har Tesla sänkt priserna kraftigt på storsäljarna **Model 3** och **Model Y**. Det har även påverkat handeln av andra elbilar i Sverige.

Många begagnade elbilar har gått ner i pris och det har funnits en stor prutmån. Men en del generalagenter har även sänkt sina priser på nya bilar. Ford är en av dessa.

Förutom sänkning på befintliga Mach-E modeller har Ford också justerat sina erbjudande med en prisvärd "inopare" som ska locka med en låg prislapp (Mustang Mach-E Base, 629 900 kr).

Är du spekulant på en Ford Mustang Mach-E är det därför viktigt att jämföra priserna på en ny bil och begagnad. De begagnade bilarna är 1–2 årsmodeller "gamla" och har gått relativt få mil.

Prisskillnaden för en lätt begagnad bil kan ändå vara liten jämfört med en ny Mustang Mach-E på grund av dagens sänkta priser. Nybilsgarantin gäller i 2 år utan begränsning i körsträcka och kan förlängas till 3 år (max 10 000 mil) och 5 år (max 15 000 mil). Garantin följer bilen, inte ägar-en.

Att kunna ha nybilsgaranti i 5 år är ju värt en hel del – sinnesro om inte annat – jämfört med att köpa en begagnad Mach-E.

Lite Saab i designen

Varför valde Ford att använda sitt mest kända modellnamn till en elsuv? Ren desperation? Nja, men lite oroliga var man nog.

Ford behövde skapa en "snackis" som rörde om i grytan och det uppnådde man genom att använda modellnamnet Mustang. Annars hade Mach-E bara blivit ännu en elsuv i mängden.



Baksätet är rymligt, det gillar vi!

Man behöver inte kunna speciellt mycket om bilar för att veta vad Ford Mustang är. En potent, tvådörrars sportbil med lång motorhuv och oftast en mullrande V8-motor. Den stolta historien går ända tillbaka till 1964.

Tittar vi noga på Mustang Mach-E så finns det flera blinkningar till den "riktiga" Mustangen. Den långa huven, fronten, de breda skuldrorna över bakhjulen och inte minst bakljusen påminner om V8-Mustangen. Ett tydligt och avsiktligt släktskap.

Chefen för Fords designteam för elbilar heter Jason Castriota. Han blev Saab Automobiles sista chefsdesigner innan företaget gick i konkurs 2011. Castriota designade bland annat den bilmodell som skulle bli Saab 9-3:s efterföljare men aldrig kom i produktion.

Även om V8-gänget fnysar åt en elektrisk Mustang så har den blivit en global framgång. Redan efter ett år översteg produktionen av Mach-E den "vanliga" Mustangen och under 2023 siktar Ford på att fördubbla produktionen för att hinna med efterfrågan.

Dags att summera

Då var det dags att summera plus och minus hos Ford Mustang Mach-E Long Range.

I detta Premium-utförande är standardutrustningen hög och det påverkar förstås trivsel-faktorn. Det stora batteriet ger en utmärkt räckvidd på 600 kilometer, vilket är ett stort plus.

Utrymmena är bra och det finns ett praktiskt lastutrymme fram som extra bonus. Precis som hos alla andra elbilar är fordonsskatten låg, 360 kronor per år.

Det är egentligen inte mycket som vi kan skriva upp som "minus" hos Ford Mustang Mach-E. Förutom det faktum att den här storleksklassen redan är ett getingbo med elbilar som kanske inte har riktigt lika lång räckvidd men i övrigt likartade egenskaper och pris.

Och hela den här gruppen – liksom Mustang Mach-E – får mycket tuff konkurrens av Tesla Model Y, som kostar betydligt mindre. Det är trots allt plånboken som styr de flestas val av bil.



Är du spekulant på en Ford Mustang Mach-E är det viktigt att jämföra priserna mellan en ny bil och begagnad.

Men vill du ha ett charmigt alternativ till Tesla är Ford Mustang Mach-E Long Range en intressant modell som du absolut ska titta närmare på.

TEKNISKA DATA

Ford Mustang Mach-E RWD Long Range Premium 2023

Motor: Enkel synkronelmotor. Toppeffekt 294 hk (216 kW), 430 Nm. Bakhjulsdrift.

Mått: Längd/bredd/höjd 4 728/1 881/1 634 millimeter. Axelavstånd 2 984 millimeter. Tjänstevikt 2 168 kilo. Bagagevolym 402/1 420 liter, frunk 81 liter. Batteristorlek 91 kWh (98 kWh brutto). Max dragvikt 1 500 kilo (från årsmodell 2023 har modeller med 91 kWh-batteri dragvikten höjd till 1 500 kg). Däckdimension 225/55-R19.

Prestanda: 0–100 km/h 6,9 sekunder. Toppfart 180 km/h. Räckvidd 600 kilometer. Energiförbrukning 17,3 kWh/100 km (WLTP). CO₂-utsläpp 0 g/km. Snabbladdning DC 150 kW, 10–80 procent på 38 minuter.

Pris: Grundpris 754 900 kronor. Pris för denna bil: 795 600 kronor. (Tillval: Komfortpaket 14 900 kr, 19-tum svartlackerade fälgar 5 900 kr, exteriörkulör Rapid Red Metallic 19 900 kr). Panoramaglastak (som den här bilen inte har) kostar 24 900 kronor.



"Riktiga" Mustang GT med V8 till vänster, nya Mach-E till höger.



6. Så föddes Mercedes med guldsked i mun

Av Anders Værnéus 4 Maj 2023

Gottlieb Daimler och Carl Benz. Så hette herrarna bakom bilmärket som vi idag känner som Mercedes-Benz. Men hur kom Mercedes in i bilden, och vem eller vad var det?



Den treuddiga stjärnan symboliserar idag en av världens high-end produkter: Mercedes. Men var kommer namnet Mercedes ifrån Och vad betyder egentligen stjärnan?

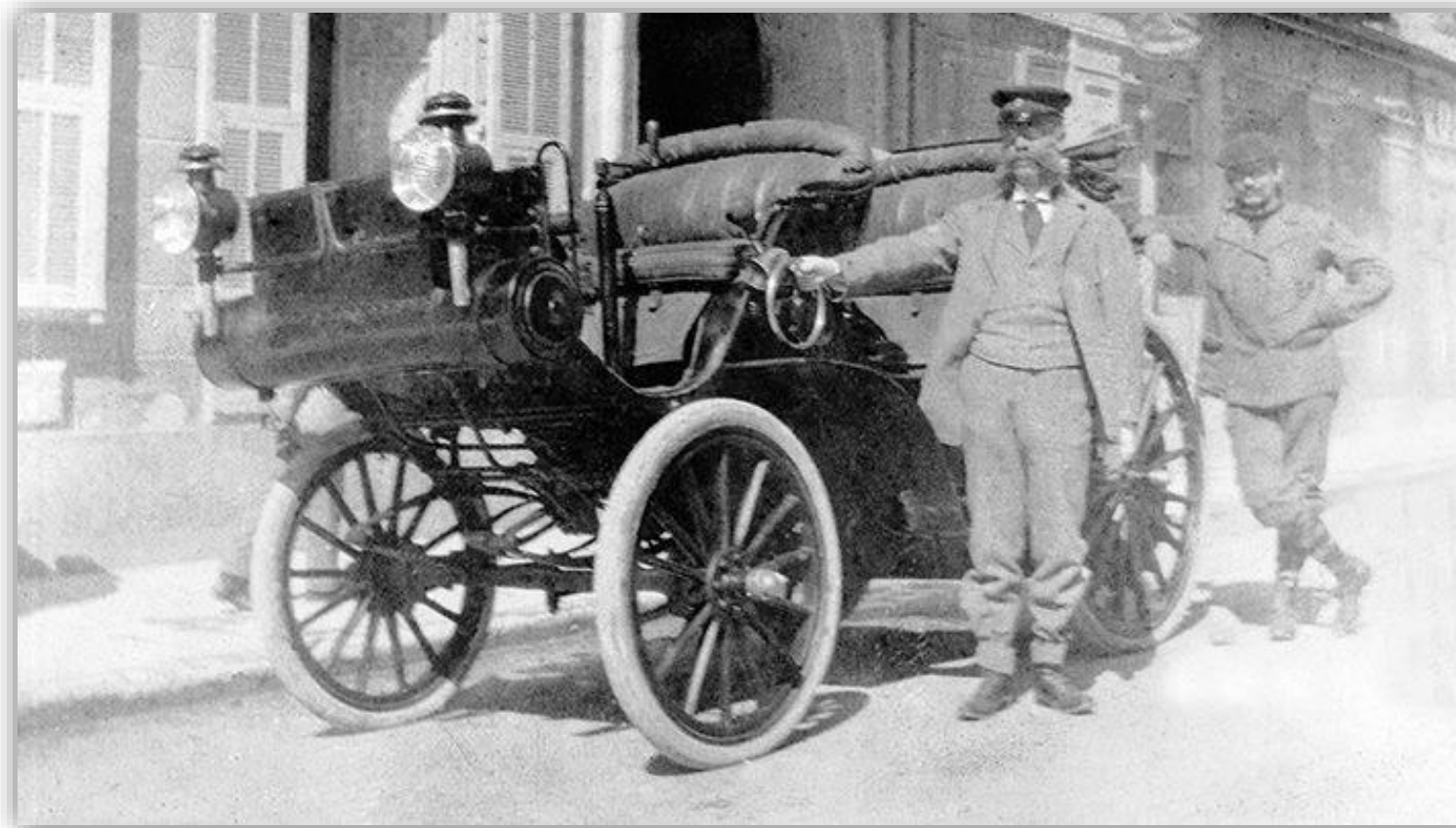
Emil Jellinek är en av historiens alla entreprenörer, vars unga år kantades av bekymmer i skolan. Den unge Emil kunde inte sitta still och bedömdes inte besitta någon form av inlärningsförmåga.

Idag hade nog både hem och skola diagnostiserat honom med ADHD. Men detta var långt före dylika tillstånd var kända.

Emils föräldrar, **Adolf och Rosalie Jellinek** försökte få den unge Emil att passa in i någon skola i Wien där familjen bodde, men han straffade ut sig i skola efter skola, efter mer eller mindre kort tid.

Det första jobbet

17 år gammal, lyckades Adolf hitta ett jobb åt Emil på järnvägsbolaget Rot-Koestelec North-Western där han blev kvar i två år innan han sparkades för att nattetid ha anordnat tåg-race med bolagets materiel.



Emil Jellinek och hans chaufför Hermann Braun 1898 vid Jellineks Daimler, en sex hästkrafter stark Phaeton.

Förmodligen hade Emils liv fortsatt på den slingriga vägen om han inte, via pappans kontakter, åter fått en tjänst. Som 19 år gammal fick han tjänst på de franska legationerna i Tanger och Tettawen i franska Marocko.

Inom diplomatin hittade hans oroliga själ en plats. Han fick också kontakt med de affärsmöjligheter som fanns i Marocko och började snart exportera tobak till Europa.

Han fick också kontakt inom försäkringsväsendet och aktiemarknaden och började så smått bygga upp en egen förmögenhet.

Åter till Wien

Med en bättre ekonomi gick flyttlasset åter till Wien och snart utvecklades sällskapslivet och plånboken så väl att Emil med familj tillbringade allt mer tid i Nice på franska Rivieran och slutligen flyttade dit på heltid.

Staden var redan på denna tid, i slutet på 1800-talet, en tummelplats för internationella affärer och den europeiska aristokratin.

Miljön passade den sociala Emil Jellinek alldeles utmärkt och parallellt med det diplomatiska arbetet, började han intressera sig för den senaste tekniska landvinningen: Automobil.

Lyxprodukten bilen

Att sälja en teknisk nymodighet som bilen i den pengastinna och prestigefyllda staden Nice, var något som verkligen passade Emil Jellinek och snart hade hans bilförsäljning vuxit så pass att den vida översteg intäkterna från både aktier och försäkringar.

Han hade också blivit bekant med bilarna från det tyska bolaget **Daimler Motoren Gesellschaft** (DMG) och dess båda ledande ingenjörer **Gottlieb Daimler** och **Wilhelm Maybach** – vilka han båda beundrade.



*Nice var redan runt det förra sekelskiftet
en tummelplats för Europas celebriteter och förmögna.*

Bilen som fartvidunder

En stor och omtyckt aktivitet på franska rivieran var den "speed week" som varje år hölls där områdets bättre bemedlade tävlande om publikens gunst och de stora pokalerna med allt mer avancerade fordon.

Så föddes namnet Mercedes

Emil Jellinek såg självklart marknadsföringsvärdet i detta och deltog i alla klasser – ibland under eget namn, ibland under pseudonymen **Monsieur Mercedes**.

Ett namn han lånat av sin dotter Adrienne Ramona Manuelas smeknamn **Mercédès**, och som han också kallade sitt racing-team.

Ett oemotståndligt erbjudande

Jellinek var framgångsrik i tävlingarna men ville ha bättre kontroll på bilarna han körde. Därför kom han med ett förslag till ledningen i DMG; kunde Wilhelm Maybach konstruera en helt ny och modern snabb sportbil till honom.

Då skulle han köpa 36 exemplar av den samt ytterligare 36 exemplar av DMG's standardmodell för summan 550 000 Goldmark.

Men – och nu kommer poängen. Ett av Emil Jellineks krav för affären var att han skulle få sälja bilarna under sitt egna varumärke Mercedes.

Och Jellineks egna ord om den nya bilen var: "I don't want a car for today or tomorrow, it will be the car of the day after tomorrow".

Världens första Mercedes

Den 22 december levererades världens första Mercedes till järnvägsstationen i Nice. Bilen var redan såld till baron **Henri de Rotschild**, som ägde en av de stora tävlingsställen på Rivieran.



Emil Jellinek 1898, ute och testar en av alla de automobiler han sålde till sina förmögna vänner på Rivieran.

Sopade banan med alla deltagare

Rotschilds bil och de efterföljande tävlingsbilarna från DMG-Mercedes, sopade bokstavigt bort allt motstånd på tävlingsbanan.

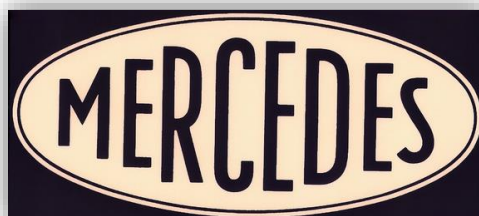
Bilarna med Mercedes-märket i fronten blev oerhört efterfrågade och DMGs verksamhet växte snabbt till en av Europas största bilfabriker. Från 340 anställda år 1900 till 2 200 fyra år senare.

Mercedes fick bli namnet på alla bilarna

1902 så såg inte DMG någon anledning till att endast Jellineks bilar skulle bära namnet Mercedes utan patenterade namnet och satte det därefter på samtliga personbilar de producerade.

Så nästa gång du passerar en Mercedes, sänd då en tanke till den lilla killen som var hopplös i skolan, men som med tiden växte till en av automobilismens pionjärer.

PS. Du undrar också självklart i samma veva, vad Mercedes nu så välkända treuddiga stjärna står för? De tre spetsarna symboliserar de tre elementen luft, vatten och väg där Mercedes-Benz motorer verkade och förändrade världen. Och cirkeln runt är resterna av en stiliserad lagerkrans från DMGs allra tidigaste år.





7. Kaiserova C12 1986

Googleöversatt från franskan.

Dagens artikel kan vara kortare än vanligt och även... mer frustrerande. Båda förklaras av det faktum att det helt enkelt inte finns någon information på nätet om den här bilen. De enda smulorna vi har verkar vara mer falska. Tillräckligt spänning, låt oss omedelbart introducera modellen i fråga, det är Kaiserova C12.



Kaiserova C12 1986.

Låt oss börja med vad vi vet om den här bilen. Det kommer att gå fort, inte mycket. Först och främst motorn, som tydligt känns igen som en BMW V12. Sedan stipuleras det av en liten platta i sittbrunnen att den här bilen är ett unikt exempel. Annars är bilen blå. Här. Det är allt vi vet säkert, resten är hypotes eller lögn.

Till exempel nämns det ofta på de olika platserna som talar om denna modell att produktionsåret är 1985, vilket är omöjligt. För det första verkar designen lite för före sin tid om 1985 verkligen är dess födelseår. Dessutom producerade BMW vid den tiden helt enkelt inte en V12-motor. Slutligen vill jag tillägga att genom att söka på en italiensk registreringsskylt finner vi att registreringsdatumet är **från efter 1994**. Naturligtvis är detta inte absoluta bevis. Motorn kunde bytas och fordonet kunde få flera registreringar. Men det verkar osannolikt.

Som ett resultat föreslår en användare av [webbplatsen](http://webbplatsen.imgur.com) imgur.com att chassit potentiellt kommer från en racerbil från 1985 (användaren citerar grupp C), vilket skulle förklara året. Resten, karossen och motorn, skulle ha monterats i efterhand. Den andra förklaringen på proveniensen skulle vara en återupplivning av BMW Nazca C2 konceptbil, varav 3 exemplar producerades, även med en V12. Det finns verkligen vissa likheter i stil, inklusive det tvådelade dörrsystemet. Den glasade delen går upp till mitten av taket och öppnas som måsvingar.



En annan omotiverad information som ligger här och där är att bilen är av österrikiskt ursprung. Återigen finns det inget stöd för denna avhandling. Först och främst är bilen registrerad i Italien och har varit det sedan omkring 1994. Sedan är plaketten inuti som nämner dess unika karaktär skriven på italienska: "esemplare unico al mondo". Den österrikiska avhandlingen faller lite vid vägen, eller då utförs bara tillverkningen på plats, men av en italiensk sponsor.

Trots all denna vaghet som omger den är det intressant att notera närheten till denna Kaiserova med Pagani Zonda. Faktum är att båda delar "C12" i sitt namn. De har också en 2-delad spoiler och är båda utrustade med V12, Pagani levereras av Stuttgart-konkurrenten Mercedes. Estetiskt och mekaniskt är filosofierna ganska lika, med en motor i bakre mittläget, ett sportigt utseende med kort framhuv och lång bak som öppnas utåt. En stor skillnad är att taket tas bort på Kaiserova, därav halvdörrarnas intresse, vilket gör det till en spyder. Interiören är ganska rustik och är begränsad till det väsentliga.

Allt detta är fortfarande mycket mystiskt och trots åren har ingen information kommit upp till ytan. Vi kan därför föreställa oss att det kommer att förbli så för alltid. Synd, bilen ser fulländad ut, åtminstone estetiskt.



8. Ovanlig tvåtaktare på auktion: ”Den optimala Saaben”

Av Maths Nilsson

Publicerat 10/05/2023

Nu säljs en av Saabs snabbaste tvåtaktsmodeller i ett mycket presentabelt skick. Saab 96 Sport från 1962 har hela 52 hästkrafter från den smattrande tvåtaktsmotorn. – Ljudet, arvet, egensinnigheten och den uttalade sportigheten gör för många den här modellen till den optimala Saaben, säger Peter Sundfeldt i filmen från Bilwebauctions.



FILM: <https://youtu.be/dFtdQv3-HGE>.

Saab Sport lanserades 1962 och var en specialmodell av Saab 96 som ersatte Saab GT750. På utsidan var skillnaden bara några lister, men invändigt hade bilen speciella sportsolar, varvräknare och en sportig trerätt.

Motorn på 841 kubik var en upptrimmad trecylindrig tvåtaktsmotor med tre Solexförgasare, en per cylinder, vilket gav 52 hästkrafter jämfört med 38 som standard. Efter Saabs framgångar i Monte Carlo-rallyt byttes beteckningen till Monte Carlo 850 från och med 1964.

Nu finns chansen att komma över en mycket fin Saab Sport från 1962 som funnits i samma familj i Linköping ända sedan 1960-talet.

– Trollhättans finest, en drygt 60 år gammal äkta Sport i rätt röd kulör med de svarta fälgarna och en lång ägarhistorik i ett vackert finrenoverat skick, säger Peter Sundfeldt på [Bilwebauctions](#).



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

Den drygt 60 år gamla Saaben har renoverats under 80- och 90-talet, och återregistrerades 1996. Sedan har den bara rullat några hundra mil de senaste 30 åren. Bilen är i fint skick med lite lagom slitage och patina. Den trecylindriga motorn är lika pigg som när den rullade ut ur fabriken i Trollhättan för över 60 år sedan.

– Välljudande och pigg maskin, och lådan känns bra både med och utan frihjulet inkopplat. Växlingar med frihjul utan koppling går fint med bra motoröra och rätt handlag. Hela bilen har en rejäl och bra mekanisk känsla över sig, säger Peter Sundfeldt.

Budgivningen har just nu passerat 200 000 kronor, [Bilwebauctions](#) bedömer att Saaben kommer att gå för 300 000-350 000 kronor innan budgivningen är färdig.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

MOTORNYTT

SLUT