



Saab Sonett (94) 1955–57

1. Snabbladdning kan bli en miljardindustri för Tesla
2. Tesla ska bygga retro-Supercharger
3. Fisker kräver månadsavgift för adaptiv farthållare
4. Nya Toyota Land Cruiser i retrostil
5. Nya eldrivna beach buggyn får hiskeligt pris
6. Prov Ford Mustang Dark Horse
7. Vi har lyssnat på Abarth 500e
8. T7 California ny hybrid-camper från Volkswagen
9. En riktigt fet husvagn med feta batterier
10. Vad gäller för utökad B-behörighet (B96)
11. Tesla Semi går snålare än utlovat
12. Volvo anser det är fel att sänka dieselpriiset 4 kr
13. Sportbilar vi inte fick se
14. Saab Sonnet
15. Saab Facett



1. Snabbladdning kan bli en miljardindustri för Tesla

Posted by Kristofer Rask

augusti 26, 2023

Firar 1000 stolpar i Sverige



Tesla Supercharger Helsingborg.

Teslas laddningsnätverk växer snabbare än någonsin. I takt med att Tesla också öppnar upp sina snabbladdare för andra elbilmärken kan Tesla hitta intäkter bortom sin egen vagnpark. Daniel Ives som är analytiker vid investmentbolaget Wedbush spår att Tesla Supercharger-verksamheten kan ge vinster långt upp i miljardklassen.

– I slutändan uppskattar vi att Teslas Supercharger-verksamhet kommer att vara ungefär 3 till 6 procent av de totala intäkterna, vilket kan översättas till en affär på 10 till 20 miljarder dollar år 2030, säger Daniel Ives ([via Streetinsider.com](https://www.streetinsider.com)).

Nyckeln till framgång är kanske inte bara öppnandet av nätverket för andra elbilmärken i Europa som gör Teslas Superchargers till ett bra komplement till den övriga infrastrukturen. Det stora genombrottet är i Nordamerika. Här har flera stora tillverkare gått så långt att man också tar till sig Teslas egenutvecklade standard som används i den regionen.

– Namn som GM, Ford, Rivian, Mercedes-Benz, Nissan och Volvo/Polestar har alla tecknat avtal med elbilspionjären. Vi förväntar oss fler namn som Hyundai, Honda och andra stora biltillverkare med tydliga elbilmål kommer att följa efter på den vägen, säger Daniel Ives.



Det gör att elbilister i Nordamerika i en betydligt större naturlig utsträckning kommer ha Teslas snabbaddare som sin primära laddpunkt. Det till skillnad från i Europa där bredden av aktörer tillgängliga för elbilister är betydligt större eftersom vi här har enats om en gemensam standard.

Firar 10 år i Europa

I Europa firar Teslas Supercharger-nätverk i år 10 år. På denna delen av klotet har Tesla nu över 1000 stationer med totalt 12 000 Superchargers vilket gör det till ett av de största nätverken.

Tidigare i sommar öppnade Tesla sin Supercharger-station nummer 74 i Sverige. Platsen markerar en viktig milstolpe, då det är här som den 1000:e Supercharger-laddaren i Sverige finns. Idag uppmärksammade Tesla milstolpen och bjöd in till "elektrisk sommarfest".

Tesla bjöd på glass, pizza och provkörningar tillsammans med underhållning och en hoppborg för de minsta. Den viktiga milstolpe-stolpen invigde märkesklubben Tesla Owners West Sweden och pryds nu av ett plakat som förevigar milstolpen.



Kristofer Rask

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

2. Tesla ska bygga retro-Supercharger

Av Hugo Engström 2023-08-26 kl 09:00



Tesla har **fått godkännande** att bygga en rätt speciell Supercharger-station med 32 laddplatser på Santa Monica Boulevard i Los Angeles. Det som gör stationen unik är att den även kommer att fungera som en drive-in-biograf och en restaurang. Byggnads- och säkerhetsavdelningen i Los Angeles har godkänt stationen under namnet Diner and Drive-In Movie Supercharger.

Byggnaden kommer att vara retroinspirerad och kommer att ha två stora biografskärmar. Restaurangen ska enligt konceptet också ha sittplatser på takterrassen. Elon Musk har tidigare sagt att biografskärmarna kommer att visa kända scener från klassiska filmer. Det är oklart om laddstationerna kommer att använda V3 eller de nya, snabbare V4 Superchargers som Tesla installerar i Europa.

[notebookcheck.net](https://www.notebookcheck.net)



Hugo Engström

3. Fisker kräver månadsavgift för adaptiv farthållare

Publicerad 2023-08-24 kl 6:25 Text Erik Söderholm

Den som vill ha adaptiv farthållare till sin Fisker kan behöva betala månadsavgift, som en del av bilvärldens nya "prenumerations-trend".



Biltillverkarna hoppas mycket på den nya "prenumerations-ekonomi" som **fler och fler märken hakar på** och som förväntas ge enorma intäkter de kommande åren. Men trenden kan också slå tillbaka. BMW har exempelvis fått hård kritik för **ta betalt per månad för stolsvärm i bilen**.

Nu skriver norska sajten **Elbil24** att den som slår till på någon av de mindre dyra versionerna av Fisker Ocean, som kallas Sport eller Ultra, från och med nu inte längre får möjlighet att köpa adaptiv farthållare som ett tillvalspaket. I stället ska det erbjudas som en prenumeration. Det bekräftas av Fiskers kundtjänst för en **användare på Reddit**.

Enligt kundtjänsten gör detta utrustningspaketet "mer tillgängliga jämfört med en engångsbetalning", men det beror på hur länge köparen behåller prenumerationen.

Rent hårdvarumässigt blir bilarna förberedda för adaptiv farthållare, men själva funktionen låses alltså bara upp för den som betalar.

Exakt vad månadsavgiften blir och vilka tillval som bakas in i prenumerationen är än så länge oklart – det ska avslöjas senare.

Lösningen är densamma som Ford och General Motors använder sig av i USA. Även Volvo ska lansera en **liknande lösning med månadsabonnemang**.

"Adaptiv farthållare är standard på Toyotabilar som kostar 200 000 kronor. Det är inte lämpligt att lägga det bakom en betalvägg", klagar en av Redditanvändarna i tråden.

Vi Bilägare har sökt Fisker för en kommentar.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare



Nu kan BMW-förare prenumerera på sätesvärmare



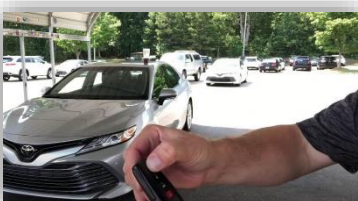
Teslas nya grepp: Populärt tillval blir prenumeration



BMW ska börja "hyra ut" tillval för en månadskostnad



Så mycket kostar Audis nya prenumeration på tillval



Toyota hakar på trenden – prenumeration på tillval



4. Nya Toyota Land Cruiser i retrostil

Av redaktören @bytbil.com 2023-08-25

Text Morten B. Bek

Toyota har gett sin ikoniska fyrhjulsdrivna bil ett rejält lyft. Retrodesignen av Land Cruiser inkluderar en ny plattform, ny dieselmotor och en kommande mildhybrid.



Det finns bilar som glöms bort efter några år. Och så finns det ikoner. Bilar som utvecklas för att hålla sig relevanta över tid. Bilar som är i kontinuerlig produktion i många decennier. Ford Mustang och Land Rover Defender. Två ikoner.

För Toyota är kanske den största ikonen Land Cruiser, ett stort fyrhjulsdrivet fordon. Den är inte bara ikonisk för sin ålder, utan också för sin image som en oförstörbar arbetshäst.

Land Cruiser föddes för 72 år sedan och BJ-modellen har sålts i mer än 11 miljoner exemplar genom åren. Det är om du räknar med **Lexus**, GX och LX, som vi i Europa inte har någon relation till.

Den största förändringen för Land Cruiser på årtionden är på väg. Toyota har förnyat sin kärlek till sitt fyrhjulsdrivna fordon genom att dra ut alla stoppklossar. En ny retrodesign som väcker minnen från 70-80-talsutgåvorna och en helt ny GA-F-plattform med en fortsättning på chassiramen.



Elektrisk servostyrning

Med sin retrodesign ser **Land Cruiser** ut som en bil som kan skapa ett nytt kultfölje. Vi kan tänka oss att folk köper den bara för designen. På de flesta bilderna på den här sidan är det en First Edition, den första varianten som kommer till Europa i 3 000 exemplar. Den har fyrkantiga strålkastare med runda linser, typiska för **äldre Land Cruisers**. Den grå standardmodellen på de andra bilderna har, liksom senare generationer, avlånga rektangulära strålkastare. Det är mycket ovanligt att en biltillverkare använder så olika strålkastare för samma modell på detta sätt.





Plattformen är, som redan nämnts, en innovation. Under den 492 cm långa karossen finns GA-F-plattform med ny chassiram som gör bilen 30 procent mer vridstabil än sin föregångare. Själva ramen är till och med 50 procent styvare.

Fram till nu har **Land Cruiser** haft ett styrsystem, först utan servoassistans och senare ett hydraulsystem. Med den nya plattformen har Land Cruiser energibesparande elektrisk servostyrning, vilket möjliggör integration med många fler elektroniska system.

För första gången ingår också en elektroniskt styrd rullningsstabilisator. Denna kan stängas av vid behov vid körning i terräng.

Ny dieselmotor kommer som mildhybrid

Toyota introducerar också en helt ny 2,8-liters dieselmotor med en effekt på 204 hästkrafter. Med den kan **Land Cruiser** dra 3 500 kilo. Den kommer att vara först ut på marknaden när bilen är klar 2024. 2025 kommer den första elektrifierade **Land Cruisern** någonsin.

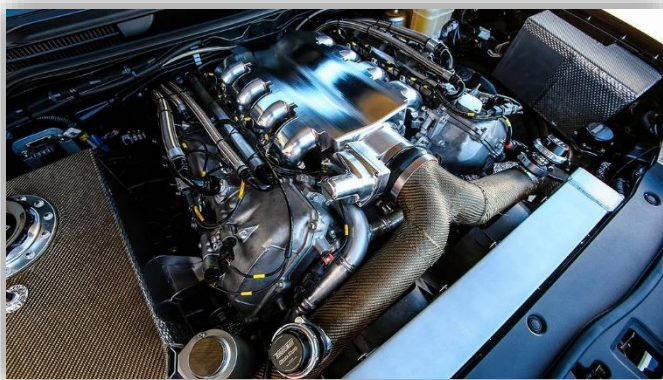
Det kommer inte att vara en plug-in hybrid, utan en mildhybrid, där dieselmotorn är ansluten till ett mildhybridsystem med ett 48-voltsbatteri. Detta kommer sannolikt att gynna både prestanda och förbrukning.

Interiören visar också stora förändringar. Mer lyx, men utan att förlora något av robustheten. Stora skärmar och möjlighet till ett kamerasystem som inte bara kan se hela vägen runt bilen, utan även under den. Land Cruiser kommer med fem eller sju säten, och First Edition-modellen kommer att förbeställas i Sverige i oktober i år.

Relaterade artiklar



Tom Hanks Toyota Land Cruiser säljs



Toyota Land Speed Cruiser har 2.000 hästkrafter



Cadillac Escalade IQ - en onormalt stor elbil med ett 200 kWh-batteri



Nya el-kombin från Nio kostar från 576 000 kronor

Teknikens Värld

5. Nya eldrivna beach buggyn får hiskeligt pris

Publicerad: 27 aug 2023, kl 18:00 Uppdaterad: 27 aug 2023, kl 18:00

Meyers Manx återupplivar beach buggyn från 1960-talet, men nu i helt ny form med eldrift. Nu har priset offentliggjorts.



Meyers Manx 2.0.

För ett år sedan rapporterade vi att Meyers Manx skulle återuppliva beach buggyn som Bruce Meyer skapade på 1960-talet. Men till skillnad från då ligger det inte någon folka-bubbla till grund för skapelsen.

Nya Meyers Manx 2.0 har en monocoque i aluminium och drivkraft kommer från en elmotor eller rättare sagt två som driver vardera bakhjul och tillsammans levererar 202 hästkrafter.

Batterikapaciteten blir 20 eller 40 kWh vilket ska räcka till 24 respektive 48 mil. Enligt Meyers Manx ska den med stora batteriet klara 0-96 km/h på 4,5 sekunder och väga in på under 750 kg.

Tvåsitsversionen Meyers Manx 2.0 kommer att kosta från 74 000 dollar, cirka 815 000 kronor, i sitt lanseringsutförande. De första bilarna kommer att tillverkas i en begränsad upplaga och den kommande volymmodellen kan bli snäppet billigare.

De har även en förlängd fyrsitsversion med namnet Resorter NEV. Den är billigare med ett pris från 49 000 dollar, 540 000 kronor, men kommer med viss kompromiss. NEV står för Neighborhood Electric Vehicle, alltså att användas i grannskapet, och den har en begränsad hastighet på 40 km/h.



Robin Törnros



**Strandbilar: Fiat Panda Moretti Rock, Mini Moke och Volkswagen 181
PROVKÖRNING**



6. PROV: Ford Mustang Dark Horse – motståndsrörelsen

Av Carl Nowak Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Nick Hagen, Ford

Publicerad 2023-08-25 Uppdaterad 2023-08-25

Nya Mustang satsar stenhårt på att bevara sina rötter till fullo. Till Europa kommer den enbart med V8. Vi kör trepedals-värstingen!



Batterispänning? Tolv volt. Cellkemi? Blydioxid. Rutt- och laddningsplanering? Nix, här arbetar en vanlig generator.

Den nya Mustangen satsar stenhårt på att bevara sina rötter till fullo och känns lika framåtsträvande som invånarna i valfri sydstatshåla i bilens hemland. Batteriet sparar ingen ström för någon elmotor utan matar allt till ljus, radio och all annan elektronik ombord.

Mildhybrid? Icke, det enda som Mussens sjunde generation har är diskreta uppgraderingar för chassit och motorn samt en omfattande för kupén.

Men vi börjar från start: I början av nästa år kommer Mustangen till Europa och då uteslutande med en V8 under huven. Den fyrcylindriga versionen behåller amerikanerna för sig själva. Det är vi inte särskilt ledsna för.

Som plåster på fyrcylindersåret släpper Ford dock den vassare Dark Horse-varianten direkt från början och den får ta över den plats som Mach 1 hade innan: mellan GT och kommande Shelbyvarianter. Bilens femliters Coyote-V8 som i grundmodellen utvecklar 493 hk har vässats till 507 hk i Dark Horse.

Till skillnad från vad många verkar tro är Coyotemotorn ingen klassisk amerikansk V8 som känns som en oceankryssare på låga varv, den har trots allt en litereffekt på 100 hk och det utan överladdning.



Motorn är en grundläggande beståndsdel av bilens själ och körupplevelse och bygger upp det akustiska i samma takt som varvtalsregistret avverkas, inklusive en liten ljudteknisk hälsning till Nascarfantasterna.

Ljudnivån kan ställas i fyra olika steg som sträcker sig från "Quiet" till "Track", men redan i normalläget (och definitivt uppåt) är ljudnivån öronbedövande.

För att över huvud taget kunna säljas på den europeiska marknaden måste Ford naturligtvis montera ett partikelfilter med tystare avgassystem och anpassad elektronik, vilket antagligen kommer att kosta modellen upp till 50 hk, den slutgiltiga versionen återstår dock. Motorn driver självklart enbart bakhjulen och det antingen via en tiostegad automatlåda eller en sexväxlad manuell låda från Tremec som har flyttats över från Mach 1.

Automatlådan växlar mjukt och snabbt genom kuggarna med kort utväxling. Det förbättrar sprintförmågan och komforten, men inte så mycket mer. Manuella ingrepp i växelhanteringen via paddlarna bakom ratten beaktas sent eller inte alls. Den manuella lådan är inte lika direkt men har fortfarande avsevärt kortare utväxling än GT-modellens Getrag-låda.

Tvåans växel räcker till 68 miles per hour eller 109 km/h i Dark Horse. Motorns kraft och dramatik har alltså gott om plats för att utvecklas till fulla. Tremec-lådan känns dessutom mysigt tung och solid, vilket passar utmärkt till bilens muskelbilsimage.

I andra bilar kan man peta i växlar snabbare och utan lika mycket handkraft, men Mustanglådan känns å andra sidan som om den kan stå pall för vad som helst, i årtal.

På North Carolinas slingrande landsvägar visar sig Dark Horse vara betydligt snällare än vad man kanske hade trott med tanke på bilens sportiga framtoning. De finjusterade MagneRidedämparna sväljer korsande järnvägsräls och hål i asfalten utan att blinka samtidigt som de ger bilen utmärkt stabilitet och kontroll.

I regnväder hjälper "Slippery"-läget och "Drag"-läget mjukar upp de bakre dämparna för maximalt grepp, och har även en line lock-funktion för riktiga burnouts.



Klimatkontrollen har flyttat in i infotainmentskärmen som för det mesta är ganska logisk. Tyvärr är kartbilden väldigt kontrastfattig.

Det är egentligen bara styrningen som inte vill passa in i Mustangens mekaniska orkester. Den har visserligen fin precision men alltför mycket servostöd och alldeles för dålig återkoppling, vilket resulterar i en väldigt syntetisk styrkänsla.

Dark Horse saknar däremot inte grepp eller balans i kurvorna – Pirelli har utvecklat nya P Zero-däck speciellt för denna modell. Gränsområdet är så högt att det nästan inte går att nå.

När vi väl byter testområde och börjar leka med bilarna på Charlotte Motor Speedway ändras den insikten knappast: inte ens i däckens gränsländ känner man några understyrningstendenser genom ratten. Med ytterst lite krängning tar sig bilen genom banan och eventuell understyrning i kurvans början kan i vanlig ordning pareras på två olika sätt: tålmod eller blyfot.

Den senaste versionen av Mustang är inte längre tyngre än en BMW M4, men känns inte lika kompetent som den bayerska Autobahnprojektillen. Fysiken sätter fortfarande gränserna för amerikanen. Sätter sig framaxeln kommer man fortfarande runt kurvan med hjälp av grepp och den lätt doserbara motorkraften.

ESP-systemet kan släppa tyglarna om så önskas och ge föraren mer utrymme att leka i gränsområdet. Hittills har blyfots-alternativet bara varit något för förare med erfarenhet – dagens Dark Horse gör det hela till en barnlek.

Torsendifferentialen (med separat oljekylare) gör att övergången till däcksläpp känns som en homogen process istället för en överraskning. Vi gillar även de massiva stålbromsarna från Brembo som på framaxeln har en diameter på 390 mm. De står pall för hård körning även efter många varv och vi hade lätt kunnat vänja oss vid bromspedalen som knappt behöver någon benstyrka för att åka i golvet.



*Vevstakarna i titan kommer direkt från Shelby GT500.
Tillsammans med en modifierad motorstyrning ger de motorn lite mer krut.*

Man får alltså snällt träna vidare på häl-tå-metoden och vi rekommenderar även en uppgradering av oljekylaren om man är sugen på flera trackdays under sommaren. Efter fyra varv på en kokhet (38 grader) Charlotte Motor Speedway låg oljetemperaturen redan i det orange området.

Medan den senaste generationen av Mustang till stor del bygger vidare på föregångaren, har interiören fått sig en ordentlig ansiktslyftning. En stor dubbelskärm fungerar som instrumentkluster och infotainmentskärm och kan individualiseras i alla möjliga färger och layouter. Kvalitetsmässigt bevarar Mussen sina rötter: muskelbilen är en enkel produkt, full av plast och läderimitationer.

2024 startar nya Mustang Challenge i USA.

Standardmotor, standardlåda, multimatidämpare och ingen ESP, det är grunderna i tävlingsbilen Mustang Dark Horse R. I USA kostar bilen från 145 000 dollar och den ska köras i en egen klass i det amerikanska IMSA-mästerskapet från och med nästa år. Tack vare ett avgassystem från Borla låter tävlingsbilen ännu ondare än gatversionen. R-modellen är så analog som det bara går: knappt någon elektronik förutom ABS och endast med manuell låda.

Recarostolarna har fint stöd men förefaller vara skraddarsyddna för amerikanska förare, som i många fall är lite rundare än genomsnittseuropén. Vi får hoppas att modellen har stolar i europeiska storlekar när den anländer till denna kontinent.

Baksätet är i vanlig ordning trångt och för vuxna passagerare duger det i bästa fall för en kortare tur till korvkiosken.

Prismässigt ska Dark Horse inta samma ställning som Mach 1 hade, men några exakta svenska priser finns inte än. Nu väntar vi med spänning på det första riktiga testet av den europeiska versionen – som kanske är den sista muskelbilen med V8 utan överladdning och med manuell låda.



*Den vänstra spaken på mittkonsolen aktiverar den elektroniska handbromsen.
Det fungerar även under färd, om man skulle vilja drifva.*

TEKNISK INFO/Ford Mustang Dark Horse

Motor: V8, bensin, 5 038 cm³, 507 hk vid 7 250 r/min, 567 Nm vid 4 900 r/min. 6-växlad manuell låda. Bakhjulsdrift.

Kaross: L/b/h 4 820/1 920/1 400 mm. Axelavstånd 2 720 mm. Bagagevolym 382 l.

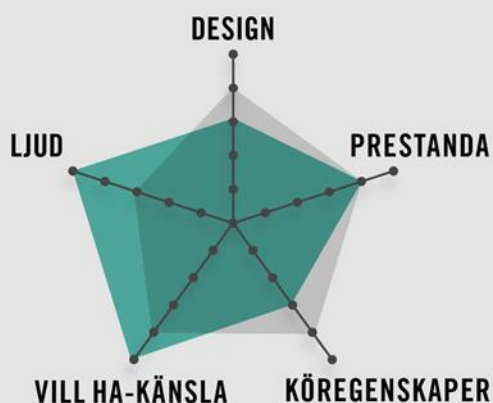
Tjänstevikt 1 791 kg.

Prestanda: 0–100 km/h i.u. Toppfart i.u. Förbrukning 13,8 l/100 km.

Pris: Ej fastställt.

PERSONLIGHET

- Ford Mustang Dark Horse
- BMW M4



SUMMERING

Bäst: Vassare motor, bättre respons, kraftfulla bromsar, autentisk, analog.

Sämst: Fortfarande plastig interiör, syntetisk styrning.





*Talangfull i kurvorna med vassa däck från Pirelli.
Mustang Dark Horse är förvånansvärt dynamisk – på sitt eget sätt och vis.*

Räcker inte kurvtagnings-talangerna riktigt? Kolla tillvalslistan!

Tycker du inte att Dark Horse håller måttet på banan? Då kan du beställa din nya bil med ett Handling Pack för tårdrypande 4 995 dollar.

Tyngdpunkten i paketet är Pirellis Trofeo RS-racingdäck i dimensionerna 305/30 R19 fram och 315/30 R19 bak. Paketet innehåller även en ännu större frontsplitter, en Gurney flap på bakvingen och ett finjusterat chassi med hårdare kränghämmare, mer camber och styvare fjädrar. Resultatet tar andan ur dig.

Där standardmodellen ibland säckar ihop i kurvförloppet gör tillvalspaketet hela bilen mer kompakt och stringent. Vissa sektioner på Charlotte Motor Speedway kan köras på en högre växel och de klistriga däcken tvingar plötsligt framaxeln att leda feedback till ratten. Det galna greppet förvandlar dessutom bilens gränsområde till en hysterisk lekplats, men det finns ett stort problem: eftersom framhjulen inte täcks till fullo av framskärmarna och Trofeodäcken inte är ECE-godkända finns det tyvärr ingen chans att bilen får köras lagligt på europeiska vägar.



*Svarta accenter, större splitter och bakvinge kännetecknar Mustang Dark Horse.
De adaptiva dämparna ingår.*



7. Vi har lyssnat på Abarth 500e

Roger Åberg 2023-08-26 kl 18:00

Och även kört en vända.



FILM: <https://youtu.be/cCFLRRy9KEU>

Igår var det äntligen dags för Abarth 500e att visas upp för journalister på svensk mark. Den lilla illgröna bilen är helt elektrisk men påstås ändå ha ett tydligt arv från Carlos Abarth. Hans trick var ju att släppa billiga trimsatser till billiga bilar, så att man kunde köra fort utan att ha en massa stålar. Nu går inte Abarth 500e speciellt fort och är inte billig, så på pappret är det inte så lovande.

Kostar en halv miljon

Vi börjar med priset. Billigaste versionen kallas helt enkelt 500e och den kostar 489.900 kronor. Slantar man upp 539.900 kronor får man Turismo-versionen som innehåller allt man kan välja typ, inklusive 18-tumsfälgar, glastak, JBL-stereo och funktionen som gör att det låter som "motorljud" på utsidan.

Man har även en premiärversion som kallas för Scorpionissima som kostar 539.000 kronor i listan men som har ett lanseringspris på 509.000 kronor. Den versionen ska vara max-utrustad. Lanseringsversionen går bara att få i den illgröna samt en rätt hetsig blå färg som kallas för

Poison Blue. De andra versionerna går även att beställa i vitt, svart och rött. För alla versionerna gäller att man får tygtak för 35.000 kronor.



155 hästar är lite för lite

Inte billigt alltså. För pengarna får man en tjockare bil med andra loggor och effekten ligger på 155 hästar mot 118 i den vanliga versionen med Fiat-logotyper. Jag hann bara provköra bilen i typ 10 minuter, dessutom i stan, så att göra ett utlåtande utifrån det hade varit konstigt. Men min första känsla är att det ska till rejält kurviga vägar med låga hastigheter för att den här ska komma till sin rätt. Noll till hundra går på 7 sekunder, vilket i dag låter galet långsamt. Det är det inte, men jag tror att mitt betyg hade vandrat från "rolig" till "yihaa" om den hade fått 30-40-50 hästar till. Nu känns den spontant lite för tam.

Den låter! Sådär...

Vanliga Fiat 500e spelar en melodi när man åker iväg på morgonen och det är fantastiskt. Abarth 500e satsar istället på att låta som en bensinmotor. Det är kul, men är tyvärr inte tillräckligt bra för att övertyga mig. Ljuden som den levererar låter troligen perfekta i en studio, men högtalaren som sitter i bilen och som gör att det låter på utsidan är inte tillräckligt bra. Vissa delar av registret finns helt enkelt inte där och då dör illusionen.

Det andra problemet är att man levererar två ljud, ett tomgångsljud och ett gaspedalsljud. Dessa lever inte i en symbios som stämmer med en bensinbil, tomgångsljudet lever kvar alldeles för länge och försvinner bara när man verkligen trycker plattan i mattan. Annars ligger det där och puttrar, och det gör det ju inte i en bensinbil när man gasar på. Trist. Trist är också att man inte kan ställa in ljudet. Det går att stänga av, men jag hade velat kunna stänga av tomgångsljudet. Jag vill inte låta på parkeringen på ICA, men om jag gasar på så får det gärna låta. Faktum är att just gaspedalsljudet låter helt ok inifrån kupén. I övrigt är det mesta Fiat 500e. Bagage och baksäte är minimala, tekniken är ok och glädjen är stor. Om glädjen kan leverera över tid får vi återkomma till efter ett längre test.



Roger Åberg



8. T7 California: Ny hybrid-camper från Volkswagen

Uppdaterad 25 aug. 2023 Publicerad 25 aug. 2023

Transportbilar signerade Volkswagen har sedan begynnelsen funnits i campingutförande. På senare år har modellerna haft efternamnet California. Nu har det kommit ett tillskott till serien.



T7 California är Volkswagens första camper baserad på en personbilsplattform.

Den nya California-modellen är baserad på Multivan T7, som lanserades förra året.

T7 är den första Multivan-modellen som inte är en lyxigare version av Volkswagen Transporter och Caravelle, utan i stället är baserad på personbilsplattformen MQB.

Visades på husvagnsmässa

Nya T7 California visades upp i samband med husvagnsmässan i Dusseldorf, och är i dagsläget, tekniskt sett, en konceptbil.

Bilen ser dock i stort sett produktionsfärdig ut, och Volkswagen har sagt att modellen kommer att lanseras under 2024.

Skjuddörrar på bägge sidor

Den stora nyheten ur ett campingperspektiv jämfört med gamla T6.1 California är att det nu inte bara finns en skjuddörr på den högra sidan utan även på den vänstra.

Det betyder dels att matoset vädras ut bättre, och att man även kan nå den tvålågiga induktionshällen stående utanför bilen.

Köket sträcker sig inte heller hela vägen fram till ryggen på förarstolen, så att man kommer ut ur bilen åt båda hållen.

Sovplats finns det för två personer.



En av de stora nyheterna är att det nu finns skjuddörrar på bägge sidor.

Hybriddrift

Drivlinemässigt är T7 den första California-modellen med hybriddrift.

Huruvida drivlinan är identisk med den som erbjuds i passagerarversionerna av T7 har man dock inte avslöjat.

Om drivlinan är identisk handlar det om en plug-in-hybrid med 215 hästkrafter och runt 5 mils räckvidd.

Man har dock sagt att samtliga drivlinor som är tillgängliga i T7-serien kommer att erbjudas i California-versionen.

Det betyder att både bensin- och dieseldrivlinor utan hybriddrift kommer att finnas bland alternativen, utöver hybriddrivlinan.



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Motorjournalist. Redaktör på Högsta Växeln.

Läs även:

[Så mycket drar elbilarna egentligen: 70 bilar testade Volkswagen Passat provkörd – säljs bara som kombi](#)



9. En riktigt fet husvagn med feta batterier

Av Roger Åberg 2023-08-26 kl 10:00

En dyr dröm.



Om man har en husvagn är det ju trevligt att kunna komma ut i naturen och då kan det vara trevligt att ha med sig rejält med ström. Den här vagnen från Living Vehicle kommer i ett antal olika varianter där den största har batterier på 72 kWh, vilket betyder att man kan vara borta från laddning i ungefär en månad. På taget sitter stora solceller som också hjälper till att ge vagnen ström.

Eftersom den har så mycket ström kan man vara bekväm och med finns bland annat en värmepump så att man kan få värme på vintern och kyla på sommaren. Mysigt! Det finns även en Starlink på taget, så klart.

Vagnen är väldigt fyrkantig och verkar riktigt stor på insidan. Räcker det inte så finns det en balkong(!) med ett utekök. På insidan finns en walk-in-closet, tvättmaskin, två dubbel-sängar, fullt kök, diskmaskin, tv och så vidare.

Kostar från 300.000 dollar, men det är den billigaste versionen med batteri på 4,8 kWh och exklusive tillbehör så räkna med några miljoner för versionen som du verkligen vill ha. Men oj vad jag vill ha en.

Kolla in videon för en genomgång av vagnen: <https://youtu.be/GxXeh6BTtYc>.



Roger Åberg

10. Vad gäller för utökad B-behörighet (B96)?

Publicerad 2023-08-28 kl 5:00 Text Erik Rönnblom

Vi Bilägare svarar.



Fråga: En fundering nu när regeringen vill höja B-kortsvikten från 3 500 till 4 250 kg. Vi som skaffat oss utökad behörighet, så kallat B96-körkort, får vi köra 4 250 kg + 750 kg, det vill säga 5 ton i så fall?

JNK

Svar: Nej, det är inte aktuellt. Det här var ett förslag som kom 2020 och som gällde fordon som drivs med alternativa bränslen med totalvikt över 3,5 ton. Förslaget utreddes av Transportstyrelsen samma år, vilken kom fram till att det inte kan införas undantag för lastbilar som drivs av alternativa bränslen med totalvikt över 3,5 ton. Bland annat beroende på att det inte går att identifiera vilka fordon som skulle kunna omfattas av ett sådant undantag i trafiken. Det skulle ju också innebära att reglerna för tunga lastbilar måste följas med krav på kör-och vilotider, färdskrivare, vägarbetstid och lastsäkring med mera.



Erik Rönnblom

11. Tesla Semi går snålare än utlovat

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2023-08-23 Uppdaterad 2023-08-23

Ellastbilen Tesla Semi har visat sig gå riktigt snålt i skarpt läge. Snart får den konkurrens av Volkswagen-ägda JAC som gjort en Semi-klon.



PepsiCo och dotterbolaget Frito-Lay har satsat på ellastbilen Tesla Semi.

I slutet av förra året fick läskeblasktillverkaren PepsiCo och dotterbolaget Frito-Lay sin första leverans av ellastbilen Tesla Semi. Nu har den amerikanska organisationen **North American Council for Freight Efficiency** (NACFE) undersökt hur de nya ellastbilarna fungerar i verkligheten.

36 stycken ellastbilar används 12 timmar om dagen av Pepsi och Frito-Lay för lokala transporter i Kalifornien. De kör i genomsnitt 16 mil per dag. Tre Tesla Semi används för längre transporter upp till 70 mil.

Enligt NACFE drar Tesla i snitt 1,7 kWh per engelsk mil, vilket motsvarar 10,6 kWh per mil. Det är något lägre än Teslas egna uppgifter som talar om en förbrukning på 2,0 kWh per engelsk mil (12,4 kWh/mil)

Tesla uppger en räckvidd på 80 mil för Semi. De transportansvariga hos PepsiCo som NACFE talat med bekräftar att Semi lämpar sig för längre transporter.

Vi kan anta att de positiva erfarenheterna gör att PepsiCo vill utöka sitt stall av Tesla Semi, men de får vackert vänta efter som den storskaliga produktionen inte kommer i gång förrän nästa år enligt Elon Musk.

MISSTÄNKT KLON FÅNGAD PÅ BILD

På X (tidigare Twitter) sprids bilder av en maskerad lastbil på ett flak som tydligt liknar Tesla Semi. Enligt obekräftade uppgifter i flera medier handlar det om en eldriven lastbil från den kinesiska tillverkaren JAC som nyligen etablerade sig på den svenska marknaden. Bakom JAC står bland annat Volkswagen.

Lastbilarna är mycket lika, men den kinesiska klonen verkar ha antingen ett fönster eller kanske en solpanel precis ovanför vindrutan.

12. Volvo: Därför är det fel sänka dieselpriiset 4 kr

Publicerat 26/08/2023 av Maths Nilsson

Volvo vill stoppa sänkt reduktionsplikt och vill att den fyra kronor dyrare dieseln behålls i Sverige.



Lastbilstillverkaren varnar för att regeringens chocksänkning är kortsiktig klimatpolitik. – Den årliga drivmedelskostnaden för en konventionell diesellastbil minskar med i storleksordningen 160 000 kr, vilket kraftigt påverkar totalkostnadskalkylen och investeringsbesluten, skriver Volvo i sitt remissyttrande till regeringen.

Regeringen har lagt fram ett lagförslag om att sänka reduktionsplikten från dagens 30,5 procent till endast sex procent. Det skulle ge omkring fyra kronor billigare diesel från nyår jämfört med idag, och 5,50 kronor billigare literpris jämfört med om lagen inte ändras. **Lastbilstillverkaren Scania** och bränslebolagens **lobbyorganisation Drivkraft Sverige** avstyrker förslaget.

Nu protesterar även Sveriges största företag AB Volvo mot lagförslaget. Volvo har 105 000 anställda runt om i världen och tillverkar bland annat lastbilar, bussar och anläggningsmaskiner. Precis som Scania vill de behålla inblandningen av dyr biodiesel i det svenska bränslet och **avstyrker lagförslaget i sitt remissyttrande**. Detta trots att Volvo själva konstaterar att bränslekostnaden kan sänkas med 160 000 kronor per år för en vanlig lastbil. Åkare från konkurrerande länder har idag betydligt lägre bränslekostnader än sina svenska kolleger.

Orsaken till att Volvo avstyrker är att de ser lagändringen som kortsiktig klimatpolitik och att den kan undergräva förutsättningar för långsiktiga industriella investeringar och försena omställning och försvåra uppfyllande av klimatmål. Volvo vänder sig särskilt mot att det blir svårare att räkna hem en dyrare elektrisk lastbil, där Volvo idag är branschledande.



Enligt Volvo sparar en genomsnittlig svensk lastbil 160 000 kronor på billigare diesel nästa år, ändå anser de reduktionsplikten på diesel vara värd de högre kostnaderna.

– Vid en sänkning av reduktionsplikten ändras även kostnadsrelationen mellan elektriska och konventionella kommersiella fordon (lastbilar, bussar och anlaggningsmaskiner), vilket leder till att de elektrifierade fordonen drabbas av en väsentlig kostnadsnackdel, allt annat lika. Den årliga drivmedelskostnaden för en konventionell diesellastbil minskar med i storleksordningen 160 000 kr, vilket kraftigt påverkar totalkostnadskalkylen och investeringsbesluten. I avsaknaden av andra styrmedel kan därmed en sänkning av reduktionsplikten leda till att omställningen i transportsektorn försenas, eftersom nollemissionsfordonen blir ett mindre attraktivt alternativ, skriver Volvos chef för public affairs, Karolina Boholm, i remissyttrandet.

Volvo vill istället att regeringen lägger fram ett nytt sammanhållet förslag om klimatmål och förändringar i reduktionsplikten med mer konsekvensanalys.

– AB Volvo hade därför gärna sett att förslag om förändringar i reduktionsplikten presenterats tillsammans med en ny sammanhållen klimatpolitik på transportområdet.



Maths Nilsson

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

Klassiker**13. Sportbilar vi inte fick se**

Publicerad 2023-08-28 kl 7:00 Text Mårten Carlsson

En Ferrari med 850cc motor, Iso Grifo årsmodell 1991 eller en Mittmotorsportbil från Ford som skulle ta upp kampen med Porsche och Ferrari. Så mycket roligt vi aldrig fick se - förrän nu!



*Ford Maya skulle bli en kompetent sportbil med mittmotor
Några prototyper gjordes i mitten av nittiotalet.*



Ford Pegasus var en uppiffad Mustang som visades upp på mässor under 1965.

Teknikens Värld

14. Provkörning av Saab Sonett I

Publicerad 26 dec 2022 kl 19:00

Förväntningarna var stora på den lilla racerbilen. Med hårdtrimmad motor och aluminiumram skulle Sonett sopa banan med konkurrenterna. Men trots succédebut på Stockholms bilsalong 1956 gjordes Sonett I bara i sex exemplar.



Projektet var hemligare än något annat. Därför gick det inte att bygga sportbilen på fabriken, i stället hyrde man en lada i Åsaka några mil utanför Trollhättan. Fem personer hade gett ett tysthetslöfte och tog sedan fram bilen som skulle bli 50-talets största svenska överraskning i bilvärlden.

Bygget startade runt påsk 1955 och några månader senare var den lätta grundkonstruktion klar. Lådramen är byggd av aluminium och väger endast 71 kilo.

Det hemliga gänget som jobbade i ladan med ogenomskinliga fönsterrutor tog ut bilen någon enstaka gång på natten för en provtur. Utan vare sig kaross eller strålkastare. Några bybor i Åsaka måste ha undrat vad det var för racer som osynlig dånade runt i bygden nattetid.

Att arbetet kunde gå så snabbt är snudd på obegripligt. Resurserna var begränsade och arbetsunderlaget minimalt. Mycket hängde på herrarnas uppfinningsrikedom.

I slipdammet, i en gammal lada med två arbetsbord – ett för chassit och ett för karossen – var det nog svårt att föreställa sig att bilen ett år senare skulle vara dragplåstret på Stockholms bilsalong och senare göra succé i New York.

Projektet hade inte kommit till alls om det inte varit för [Rolf Melde](#), Saabs legendariska ingenjör som senare blev teknisk direktör.

Inspirerad av framgångarna i vintertävlingen Rikspokalen började Rolf Melde drömma om större segrar. Men med de bilarna som rullade av bandet i Trollhättan var det omöjligt. Då föddes idén att göra en renodlad sportbil, en ”enkel men attraktiv tvåsitsare till ett relativt lågt pris” med Meldes egna ord.



Mellde fick med sig några kollegor på fabriken i Trollhättan och tillsammans arbetade man fram en skiss på det nya underverket. Den första designen lär vara Rolf Melldes egen skapelse, en skiss som sedan förskönades och detaljputsades av Saabs egen designguru **Sixten Sason**. Projektet fick namnet Saab 94, eftersom det följde på den vanliga **Saab 93**.

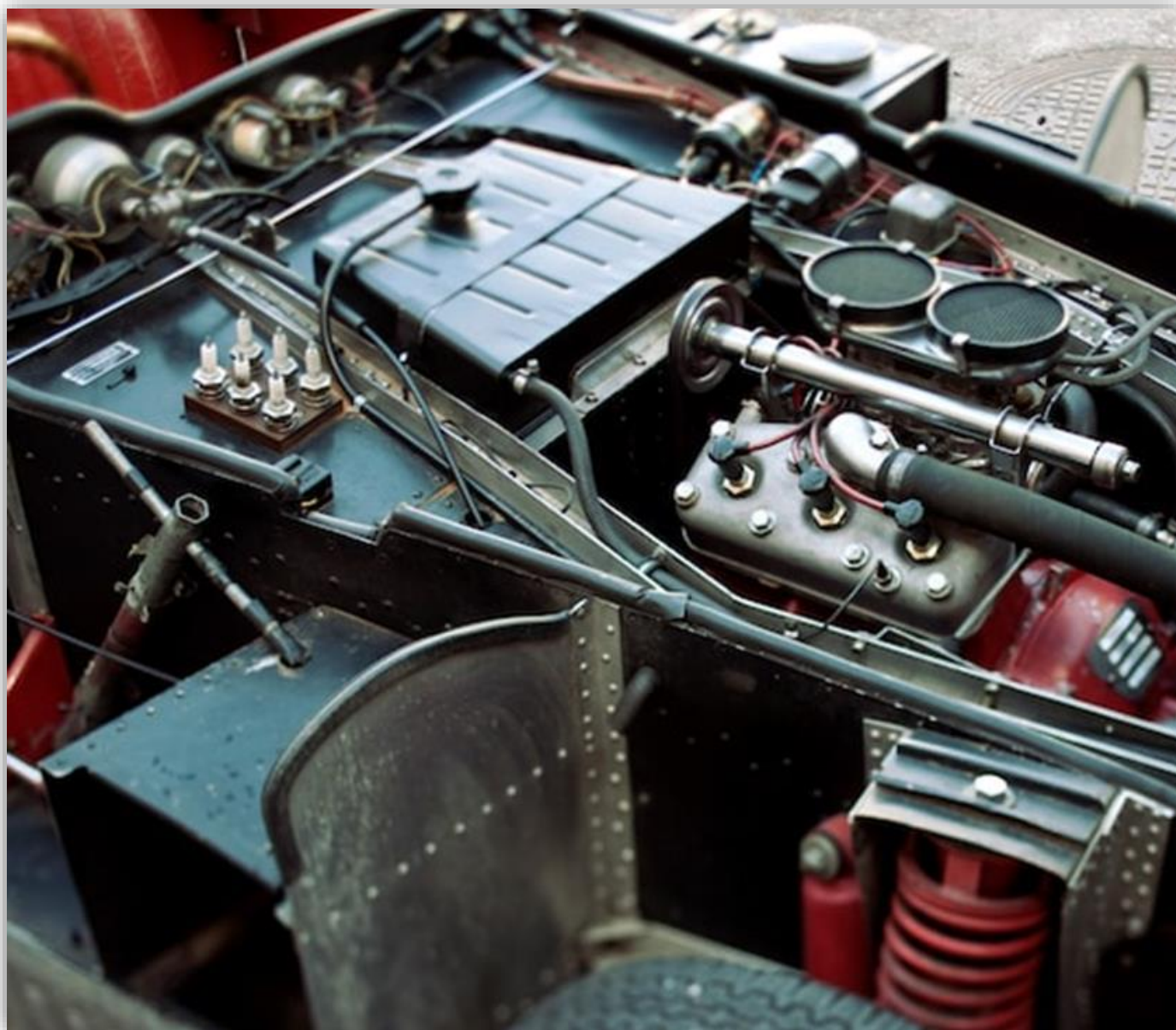
Bygget fick inte kosta för mycket pengar, därför användes till stor del mekaniken från Saab 93. Hjulupphängningar, motor och växellåda är standard Saab-delar, men monterade på nytt sätt.

Man har till exempel vänt på motor och växellåda, motorn sitter alltså bakom framaxeln för att viktfördelningen ska bli optimal. Betydligt bättre än på Saab 93, som har motorn framför framaxeln. En annan fördel var att fronten kunde göras låg eftersom växellådan sitter längst fram.

Installationen förutsatte att vevaxeln roterar i en annan riktning än normalt, vilket inte är några problem i en tvåtaktsmotor. Bosch fick i uppdrag att modifiera tändfördelare, startmotor och generator. Däremot oroade man sig för växellådans hållbarhet. Skulle växellådans lager hålla för de ändrade belastningarna? Praktiska tester genomfördes med en vanlig Saab 93 där motorn hade vänd rotationsriktning, och således tre backväxlar och en framåtväxel. En provförare fick köra baklänges i cirklar på ett flygfält tills han inte orkade längre. Grejerna höll!

Ratten sattes på höger sida, racingpositionen eftersom bannracing körs medurs i Europa. Då ger högersits en viktfördel och dessutom bättre sikt i kurvan.

Om det verkligen var detta som var orsaken är dock oklart. Lars-Olov Olson, utprovningingenjör och projektledare i Åsaka, menar att rattplaceringen i huvudsak är en följd av att motorn hade vänts. Om detta skriver Lars-Olov Olson i en krönika för Saab-veteranerna.



”Att bilen blev högerstyrd var en följd av att motoraggregatet vänts. Till vänster kollide-
rade rattstången med förgasare och generator, och styrväxeln fick inte heller plats på
grund av kopplingshuset.”

Den öppna karossen skulle göras i plast. En plugg i gips gjordes för hand i ladan av Sven
Fredriksson, modellsnickare på Saab samt Elis Olsson, egentligen taxiförare men också duk-
tig snickare och son till bonden som ägde ladan.

När gipskarossen var klar beströks den med ett släppmedel som sedan täcktes med ett
ytskikt och glasfiberväv. Tekniken var helt ny i Sverige och en amerikan fick komma till
Sverige för att visa männen i ladan hur arbetet skulle gå till.

Av gipsformen fick man en negativ avgjutning som riktiga karosser sedan tillverkades av.
Lars-Olov Olson minns hur det höll på att gå på tok.

”Då avgjutningen skulle avlägsnas från gipspluggen visade det sig att vi använt för spar-
samt med släppmedel och det var omöjligt att få loss plasticskalet utan att delvis förstöra
gipset. Jag minns Svens frustration när han var tvungen förstöra månaders arbete”, noterar
Lars-Olov Olson.

Under hösten gjordes inredningsarbete och instrumentering. Redan i oktober var bilen
klar, men den fick under inga omständigheter visas offentligt. Premiären skedde först på
Stockholms bilsalong, i mars 1956.



På bilsalongen i New York gick amerikanska Saab ut hårt och påstod att Sonett gick i 200 km/h och snart skulle serietillverkas.

Bilen var då fullständigt obekant för publiken, för pressen och för branschen. Precis innan stadsfullmäktiges ordförande Carl Albert Andersson skulle förklara mässan öppnad körs en gaffeltruck in genom en bakdörr som finns bakom Saab-montern. Framtill har den en stor trälåda som sätts ned intill det podium som står tomt i montern. En gavel öppnas på trälådan och ut körs kör en liten sportbil. Voilá!

Bilen blev mässans största succé och överglänste till och med sportmodellerna från **Mercedes**. Saab-importören i USA skickade ett telegram och önskade ett 100-tal bilar omgående.

På mässan kallades bilen Saab Sonett Super Sport Experimentbil.

En topphastighet på 200 km/h utlovades, en mild överdrift.

På hösten 1956, efter 500 körda mil, skriver Rolf Melde ett PM om **Sonett** där han dels förordar en begränsad tillverkning av Sonett om ca 25 bilar per år, dels initialt förordar att ytterligare fem förseriebilar byggs. Så sker också, och det är dessa totalt sex bilar som i dag existerar.

Någon serietillverkning skedde aldrig.

– Den var ju tänkt som en tävlingsbil i 750 kubik-klassen. Men tävlingsklasserna ändrades och det blev möjligt att tävla med hårdtrimmade standardbilar i stället. Ledningen tyckte inte att det fanns ekonomi i att sälja den som vanlig sportbil och därför blev det inte serieproduktion, förklarar Lars-Olov Olson för mig.

Var det ett felbeslut? Det får vi aldrig veta. Men en sak är säker. Sonetten ger "Good vibrations". Jag får en provtur med den först tillverkade Sonett I-bilen, bilen som stod på bilsalongen 1956, och kan intyga att det är en ljud- och fartupplevelse som går utanpå det mesta i bilväg.



Mille Miglia-dekalerna på bilen har sin egen historia. För egentligen ska ju bara bilmodeller som har tävlat i riktiga Mille Miglia få ställa upp i det årliga minnesloppet. Men 1989 kördes den av Erik Carlsson "På taket" och Torsten Åman. Den anmäldes helt fräckt som en Saab 93. Erik Carlsson "På taket" har berättat att tävlingsledningen först vägrade godkänna den. Men när Stirling Moss bad dem vara hyggliga mot Saab-killarna fick bilen klar-tecken.

Bilen är högerstyrd. Växelspaken sitter praktiskt nog på höger sida. Växellänkaget, som ska nå allra längst fram till växellådan, blev enklast att göra på så vis.

Men växlarna ligger spegelvänt. Till vänster sitter trean framåt och fyran bakåt, till höger har jag ettan framåt och tvåan bakåt. Höger om tvåan hittar jag backen.

Spärren till backväxeln tillhör de mest radikala jag har sett i en bil. Ett lock i metall lyfts bort, sedan kan backen läggas i.

Att hålla liv i den hårdtrimmade motorn är inte det enklaste. Tändstiften blir lätt blöta om motorn inte får jobba ordentligt och då finns det ingen tomgång längre.

Det blir Saab-muséets chef Peter Bäckström som värmer upp bilen med några snabba ruscher utanför museet. Sedan blir det min tur. Vi väljer båda två att köra utan vare sig sittdyna eller ryggstöd. Bara då kommer man ner i bilen ordentligt.

Motorn ger med dubbelförgasare 57,5 hästkrafter jämfört med standard-93 som gav 33 hästkrafter. Effekten ger den lilla sportbilen blixtrande prestanda. Med lite varv på motorn släpper jag kopplingen och bilen skjuter i väg med en fart som inte skäms förs sig än i dag. 0-100 km/h går på tolv sekunder. Toppfarten lär vara cirka 160 km/h i verkligheten. – Vaghållningen kan uppfattas som något nervös, den överstyr gärna, varnar Bäckström som har kört bilen en hel del.

Mest fantastisk är ljudtapeten som skulle överrösta en symfoniorkester.

Rolf Melde lär ha varit mycket nöjd med bilen. I PM:et från 1956 skriver han:

"Bilen uppfyller i stort sett de förväntningar vi har haft. Accelerationen är av god klass. Toppfarten hade vi dock hoppats skulle bli något högre (detta fel är dock säkerligen möjligt att rätta till genom ändring av motorn).

Vaghållningsegenskaperna är av absolut toppklass. Personligen har jag ej tidigare kört någon bil som kan betecknas som bättre i detta avseende (inkl [Mercedes 300 SL](#), Alfa Romeo Zagato och Giulietta, Porsche m fl).



Visserligen känns bilen något för direktstyrd vid första provkörningen, men efter en tids körning märker man dock intet därav. Jag är övertygad om att därest vi kan få möjlighet att frigöra lämplig arbetskraft under cirka tre månader, ska det lyckas oss att åstadkomma en tävlingsportbil av Sonetten.”

Till sist frågar jag Lars-Olov Olson vad han blev mest nöjd med.

– Att den gav Saab en sådan god PR. Bilen fick oerhörd uppmärksamhet, både i Sverige och i USA, där jag var med och presenterade bilen på bilsalongen i New York.

Med själva bilen då?

– Jag tycker den är fantastiskt rolig att köra. Det är så nära motorcykel en bil kan komma. Att sätta på sig glasögon och en skinnluva och dra på för fullt, det är körglädje, säger Lars-Olov Olson.

SAAB SONETT I

Ursprungligt pris (1956): Aldrig saluförd.

Uppskattat pris (2012): Ja, säg det!

Motor: Bensin, 3-cylindrig radmotor, dubbelförgasare, Cylindervolym 748 cm³, Max effekt 57,7 hk vid 5 000 r/min, max vridmoment 88 Nm vid 3 500 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, framhjulsdraft. 4-växlad manuell med panelspak.

Hjul: Fälg 4 tum, däck 5,00 x 15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 221, längd 348, bredd 142, höjd 82, spårvidd f/b i.u., Tjänstevikt 570, maxlast ca i.u., Tank i.u.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 12 s, toppfart 160 km/h.

Bränsleförbrukning: Stor!



ALLA SEX SONETT I ÄR I LIVET

Chassinummer 1, Vit.

Bilen som byggdes i den ladan och ställdes ut på Stockholms bilsalong turnerade sedan under flera år i USA, och hamnade senare hos Saab-handlaren Dick Catron i Denver, Colorado. Där "renoverades" den med ny vit lack och fick många detaljer förkromade. "Det är för tråkigt egentligen, men de gillar när det blänker i USA", kommenterar Saab-muséets chef Peter Bäckström bilen som numer är i Saab-muséets ägo.

Chassinummer 2, Orange.

Bilen ägdes först av bilhandlarkungen Gunnar Philipson. I dag ägs den av den amerikanska Saab-samlaren Tom Donney.

Chassinummer 3, Röd.

En av två prototyper som i början av 1960-talet såldes. Köpt av Gösta Jakfors som än i dag äger den. Bilen har gått 3 000 mil och är fullt körklar. "Jag var till besikten med den häromveckan, den går kanon", berättar Gösta Jakfors.

Chassinummer 4, Grön.

Den andra bilen som Saab sålde. Bilen köptes av Sigvard Sörensson som tog av originalkarossen och under två års tid byggde en ny kostym, denna gång i plåt. Fick namnet Facett. Efter några år såldes den och var senare med om en svår krock. Bilen blev stående tills Saab Sonett-samlaren Klaus Müller-Ott köpte både den och den gröna originalkarossen. Bilen renoverades till ursprungsskicket och är numer ägd av René Hirsch, en inte helt okänd Saab-handlare och förädlare i Schweiz.

Chassinummer 5, Blå.

Helt orenoverad bil som Saab inte sålde och än i dag står på Saab-muséet.

Chassinummer 6, Vit med blå rand.

Bilen användes i PR-syfte och turnerade hos bilhandlare. Den ägs i dag av Bill Jacobson, före detta Saab-handlare i USA.



Mikael Stjerna

Teknikens Värld

15. Udda bilar: Saab Facett GT

Publicerad 11 nov 2018 kl 19:00

Möt Saab Facett GT, det tredje spåret. Här kunde historien om Sonett, och Saab, fått en annan riktning.



Historien har berättats förr. Om hur den Saab 93-baserade sportbilen Sonett blev Stockholm bilsalongs stjärna 1956 och hur den senare skulle ges en täckt kaross för serieproduktion. Av den öppna ursprungliga versionen byggdes det bara sex exemplar.

Kampen stod mellan Björn Karlström och Sixten Sason när det kom till form och mellan Malmö och Katrineholm när det kom till ort. Mellan MFI 13 och Catherina när det kom till själva bilarna. Karlströms bidrag vann och kom således att bli

Sonett II som var i produktion till 1969 då Sonett III tog över och höll ut till 1974. Där är sagan om Sonett slut. Men faktiskt inte helt komplett.

Det fanns nämligen ett tredje spår, ett alternativ till MFI 13 och Catherina. En bil vid namn Facett GT som vi på Teknikens Värld körde och frontade på nummer 16/1965. Bilen var byggd av Sigvars Sörensson, anställd som konstruktör på Saab i Trollhättan. Karossen var till skillnad från de två andra alternativen tillverkad i plåt.

En parentes i bilhistorien men god nog för ett omslag av Teknikens Värld.

Facett GT var av halvkombityp, något som kom att bli Saabs signum, en epok som startade med modell **99** 1974. Vi på Teknikens Värld var partiska och tyckte att Facett var betydligt mer linjeskön än de två andra Sonettrivalerna som vi ansåg vara allt för klumpiga. En bidragande anledning var att bilen saknade strålkastare. Ja, i alla fall monterade. De låg under huven och fick skruvas på manuellt när himlen mörknade.



*Det tredje spåret av Sonett föll redaktionen på läppen.
Plåtkaross och rejäl öppning baktill.*

Så vad hände med Facett GT? Bilen såldes vidare och byggdes delvis om efter en krock. Baklamporna blev i och med det runda och fyra till antalet. Facetten rullade fram till 1988 då den ställdes av. 1996 gick den på export till Tyskland och renoverades tillbaka sitt ursprung: Sonett I med chassinummer fyra - grön till färgen.

Karossen till Facett fick även den ett nytt liv och lackades till sin ursprungliga vita kulör och fick ett bakparti likt de på bilderna här. Båda bilarna ägs i dag av René Hirsch som är känd som förädlare av nyare Saabmodeller.



Peter Klemensberger



Saab Facett efter restaurering, idag ägd av Rene Hirsch.



Roger Warolin