



Mercedes 300 SL Roadster 1957

1. Strejkhot mot Teslas service i Sverige
2. Vanliga och allvarliga felet många gör i en Tesla
3. Tesla sänker priserna igen på sina bilar
4. Nu höjer Tesla priserna igen
5. Suzuki och Toyota ska bygga liten elbil tillsammans
6. Daihatsu visar nytt Copen-koncept
7. el-Golf och liten el-suv från VW
8. Cadillac Lyriq kommer till Sverige
9. Nya Skoda Kodiaq
10. Nya BMW 550e: Helt eldriven eller med rak sexa
11. Ford Mustang Dark Horse
12. 23 elbussar på väg till Kristianstad
13. Volta Zero hårdtestas vid oktoberfest
14. Tyska forskare har uppfunnit kvantmekanisk motor
15. E-bränsle nästan fem gånger smutsigare än eldrift
16. Bilar blir allt tyngre varför parkeringshus påverkas
17. Fords bud i strejken ger miljonlön till bilarbetare
18. 50 mils räckvidd med Scantias nya elbussar
19. Fabriksny Koenigsegg säljs
20. Provkörning av Mercedes 300 SL Roadster
21. Cadillac ett steg närmare Formel 1

1. Strejkhott mot Teslas service i Sverige

Publicerad 2023-10-05

Facket IF Metall har under lång tid försökt få till ett kollektiv avtal med Tesla för de som arbetar med service. Men hittills har inget avtal kunnat förhandlas fram. Enligt uppgifter till [Sveriges Radio](#) hotar IF Metall därför nu med strejk.



– Det är så det brukar gå till. Om det är så att man inte tecknar kollektivavtal då är det yttersta att man lägger varsel, säger Veli-Pekka Säikkälä som är avtalssekreterare hos IF Metall.

Enligt honom har IF Metall arbetat i fem år för att få till det så kallade motorbranschavtalet för de 120 avställda hos TM Sweden AB, som sköter service för Teslas bilar i Sverige. Något Tesla har avböjt att göra.

Även på andra håll har Tesla en frostig relation till fackföreningar. Inte heller vid de amerikanska fabrikena finns det något kollektivavtal och vid den tyska fabriken utanför Berlin pågår konflikter med facket IG Metall där.

I veckan skärptes tonen där efter rapporter om att det [sker fler olyckor i Teslas tyska bilfabrik](#) än hos andra biltillverkare i landet.



Carl Undéhn



2. Vanliga och allvarliga felet många gör i en Tesla

Av Isabel Hallqvist Uppdaterad: 05 okt. 2023 Publicerad: 05 okt. 2023

Vad innebär Teslas autopilot egentligen? En av fem bilister tycker att det är oklart – något som kan få allvarliga konsekvenser.



Många litar blint på Teslas autopilot

En undersökning som genomfördes i USA i somras visar på att många bilister har svårt för att förstå sig på avancerade assistanssystem. Det rapporterar [Automotive News](#).

Av de 3000 bilister som deltog i undersökningen, var det många som erkände att de hade använt Teslas autopilot på ett sätt som inte var tillåtet.

Somnade vid ratten

Flera av dem hade till och med somnat när de körde bil, eftersom de antagit att bilen varit självkörande.

22 procent trodde att "Tesla" och "autopilot" innebar en helt självkörande bil, något som inte stämmer. Föraren har ansvar över bilen även när systemet är aktivt.

Det visade sig att många bilister inte vet vad som är tillåtet att göra när autopiloten är aktiv.

Undersökningen har genomförts av det amerikanska dataanalysföretaget JD Power och forskare vid högskolan MIT, och sponsrats av bland andra Google, Volvo Cars och BMW.

Allvarliga brister i Teslas autopilot

I våras kunde [Dagens PS](#) rapportera om att tyska [Handelsblatt](#) via läckta filer kunnat avslöja allvarliga brister i Teslas självkörande autopilot.

Tidningen rapporterade om 3 000 fall av kunder som hamnat i farliga situationer.

I de läckta filerna fanns över 2 400 fall av självaccelererande klagomål, 1 500 fall av broms-fel och 139 fall av slumpmässiga autobromsningar.

Läckan visade även att fler än 1 000 olyckor har inträffat till följd av brister i Autopilot-systemet.

Läs även: [Superläckan på Tesla: "Autopilot dödade mig nästan"](#)



3. Tesla sänker priserna igen på sina bilar

Uppdaterad 06 okt. 2023 Publicerad 06 okt. 2023

Elbilstillverkaren Tesla sänker priserna på nytt – denna gång på hemmamarknaden USA på två modeller.



Tesla fortsätter sänka priserna på sina elbilar.

Det är bara ungefär en månad sedan Tesla sänkte priserna på sina premiumbilar Model S och Model X.

Nu sänker elbilsjätten priserna på Model 3 och Model Y i USA. Det rör sig om prissänkningar på 2,7 respektive 4,2 procent, berättar [Reuters](#).

Tesla försöker hålla konkurrenterna på avstånd

Bakgrunden till bolagets aggressiva och återkommande prissänkningar är ett försök att upprätthålla aktiviteten på en fallande elbilsmarknad, men också att hålla konkurrerande uppstickare och äldre elbilsrivaler i schack.

På Model 3 sänker Tesla nu priset på hemmamarknaden USA med 1 250 dollar till 38 990 dollar, och på Model Y handlar det om en prissänkning på 2 000 dollar till 48 490 dollar, enligt företagets webbplats.

Enligt Reuters har priserna på Model 3 sjunkit med cirka 17 procent sedan årets början, och på Model Y är prisnedgången ännu större, 26 procent, under samma tid.



Ola Söderlund

Feber

4. Nu höjer Tesla priserna igen

Av Roger Åberg 2023-10-07 kl 01:16

Model X har blivit 100 000 kronor dyrare



I USA sänkte Tesla priserna på Model 3 och Model Y igår. Förändringen var inte så stor och låg på 1250 dollar för Model 3 och 2000 dollar för Model Y. Detta efter att man sett en minskning i antalet levererade bilar det senaste kvartalet.

Men i Sverige verkar det levereras på bra. Förra månaden hade Tesla Model Y nästan elva procent av marknaden i Sverige. Och nu höjer man priserna, alla tre varianterna av Model Y blir 14.000 dyrare. Den billigaste varianten av Model Y kostar nu 574.170 kronor. Model 3 ligger kvar i pris, men den ökade en smula när de nyss släppte den uppdaterade versionen.

Model S och Model X sänkte man priset på rejält för en månad sedan, med mellan 125.000 och 217.000 kronor beroende på modell. Det verkar ha varit en lite väl drastisk sänkning för nu åker priserna upp igen. Båda varianterna av Model S har nu blivit 60.000 kronor dyrare och de två varianterna av Model X har blivit hela 100.000 kronor dyrare.



Roger Åberg



5. Suzuki och Toyota ska bygga liten elbil tillsammans

Posted by Kristofer

Rask oktober 5, 2023

I början av året lade Suzuki fram en plan på fem elbilar som man ska lansera på den europeiska marknaden. Planen innehöll en bred repertoar av både **större och mindre elbilar**.



Nu kommer nya uppgifter om att Suzuki kommer att använda sig av sitt nära band till Toyota för att förverkliga sina planerade elbilar. Kopplingen kan verka naturligt, Toyota är nämligen den tredje största ägaren i Suzuki och har på senare tid **påskyndat sina elektrifieringsplaner**.

För samarbetet pekas särskilt en mindre modell ut som kommer bygga på Toyotas elbilsplattform eTNGA. Modellen är riktad till både den inhemska marknaden i Japan, Indien och den europeiska marknaden där vi gillar små bilar. Tillsammans är planen att de två ska lansera varsin kompakt elbil till 2025.

Suzuki lanserar ytterligare modell

Sedan tidigare har Suzuki dessutom presenterat ett första koncept i form av Suzuki eVX. Det är en modell som är snäppet större än den ryktade kompaktmodellen. EVX mäter 4,3 meter på längden och motsvarar dagens Suzuki S-Cross. Även lanseringen av denna är planerad till 2025.



Toyota har tidigare visat upp konceptet bZ Small som möjligtvis kan ge en förning om vad det är för produkt som vi kan förvänta oss.



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.](#)

Feber

6. Daihatsu visar nytt Copen-koncept

Av Bobby Green 2023-10-06 kl 15:40

Ge mig denna som eldriven.



Daihatsu ställer just nu ut lite bilar på Japan Mobility Show i Tokyo och en av dessa är det nya konceptet Vision Copen.

Den ser ut som en uppsnyggad version av **första generationen** av modellen som lanserades 2002 och de gulliga runda formerna finns där till skillnad mot den kantigare andra generationen. Konceptet mäter 3,83 meter på längden, 1,69 på bredden, 1,26 på höjden och har en hjulbas på 2,41 meter. Det gör den hela 44 centimeter längre än dagens Copen och det här är således inte längre en **Kei-bil**. Motorn är här också på 1,3 liter men vilken effekt det handlar om säger man inte. Av bilderna att döma är det automatlåda som gäller också. Jag hade så hellre sett denna med en elektrisk drivlina, det hade passat modellen perfekt. Jag hoppas att Daihatsu har med det i planerna om de tänker göra verklighet av denna.





Bobby Green



Daihatsu Copen nu äntligen som coupé
En sån här skulle jag kunna tänka mig



Daihatsu visar upp gulliga lilla Copen
Tyvärr inte Sverige-aktuell



Daihatsus roadster Copen tillbaka i konceptform
Bygg!



7. Bekräftat: el-Golf och liten el-suv från VW

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-10-04

Uppdaterad 2023-10-04

Volkswagens ledning berättar att de ska komma med flera olika häftiga små elbilar, men också ett nytt stort flaggskepp.



*Volkswagen gör inte konceptbilar utan att mena något med det.
Konceptet ID. GTI är en föraning om en sportig version av kommande ID. 2.*

Volkswagen bekräftar nu att en helt elektrisk Golf är under utveckling. Vår källa berättar att den kommer att vara lägre än ID. 3 för att kännas som en riktig Golf.

ID. Golf, eller vad bilmodellen kommer att heta, bygger på VAG:s nya elektriska **plattform SSP** som ska användas för allt från småbilar till Lamborghinis supersportbilar med långt över ett tusen hästkrafter.

Möjligheterna med SSP-plattformen ska demonstreras med en supermodern bil som ännu går under namnet **Trinity**. Namnet, treenigheten, kommer av att bilen ska vara ledande inom tre områden: elektrifiering, autonom körning och uppkoppling

Tidigare har det sagts att Trinity ska tillverkas i Wolfsburg, men det blir i stället i Zwickau där Volkswagen **tvingsats dra ner produktionen av MEB-modellerna ID, 3, ID. 4 och ID. 5** på grund av minskad efterfrågan.



*Förra generationens Golf tillverkades i en helelektrisk version kallad **e-Golf**. Nästkommande generation blir helelektrisk och lägre än ID. 3. Innan den kommer får vi se en facelift av den nuvarande generationen.*



Volkswagen ID. 2 ska bli en billig folkbil och tillverkas i Spanien.

Den befintliga **MEB-plattformen** anpassas för mindre billigare bilar och får namnet MEB Entry. Den kommande elektriska motsvarigheten till Polo – **Volkswagen ID. 2** – kommer att byggas i Spanien ihop med systemmodellen Cupra Raval. För att få ner kostnaden ytterligare kommer teknik från Hyundai att köpas in.

I Volkswagens pressmeddelande nämns att en SUV-modell i samma storleksklass också ska byggas. Vi tolkar det som en ID. 2 med högre markfrigång likt **Volkswagen T-Cross**.

2025 kommer också efterträdaren till Tiguan Allspace. Det blir inte en förlängd **Tiguan** utan en helt separat modell med tuffare utformning. **Enligt brittiska Autocar** ska modellen heta Tayron.



8. Klart – Cadillac Lyriq kommer till Sverige

Publicerad 2023-10-05

Amerikanska General Motors har redan bekräftat att de återvänder till Europa. Med fokus på eldrift och med Cadillac som första märke.



Nu bekräftas att Sverige blir en av lanseringsmarknaderna, tillsammans med Frankrike och Schweiz där det redan går att beställa elbilen Cadillac Lyriq.

Leveranserna av den ska dra igång i Schweiz i början av nästa år. När det är dags för leveranser i Sverige och vad priset blir har inte meddelats. I Schweiz börjar Cadillac Lyriq på 82.000 schweizerfranc, vilket motsvarar strax under en miljon kronor.

Cadillac Lyriq är en av de första modellerna på General Motors elbilsplattform Ultium. Den har ett batteri på 100 kWh, bakhjulsdrift med 340 hästkrafter och en räckvidd på 53 mil.

Efter Cadillac Lyriq väntas även fler modeller från både Cadillac och andra märken inom General Motors komma till Europa - och då förmodligen även Sverige.



Carl Undéhn



9. Nya Skoda Kodiaq – laddhybrid med mer utrymme

Av Magnus Fröderberg

Publicerad: 2023-10-04

Uppdaterad: 2023-10-05

Helt ny design, större utrymmen och möjlighet att välja en laddhybrid med 10 mils räckvidd på el är huvudpunkterna för andra generationen Skoda Kodiaq.



Nya Skoda Kodiaq med designpaketet Sportline.

Nya Skoda Kodiaq är systemmodell till den tredje generationens Volkswagen Tiguan som nyligen presenterades. Kodiaq är dock betydligt längre och rymmer precis som sin föregångare fem eller sju sittplatser. Nya Kodiaq är 476 cm lång, 6 cm längre än den första modellen. Bredd och höjd är i stort sett oförändrad.

Den utökade längden gör att lastutrymmet vuxit med 75 liter till 910 liter för femsitsversionen. Med baksätet nedfällt ryms 2 105 liter.

Sjusitsaren rymmer 340 liter bakom tredje raden, 70 liter mer än tidigare. Med bakre raden nedfälld ryms 845 liter (plus 80 liter) och med båda baksätena fällda ryms 2 035 liter (plus 30 liter). Passagerare på tredje raden har fått 15 mm ökat huvudutrymme.



Kodiaq är en riktig storlastare. Här ryms upp till 2 105 liter packning.

Funktionell friluftsför

Skoda har haft problem med ett otydligt formspråk som inte klart särskiljer att det är en Skoda. Detta har formgivarna jobbat på och **konceptbilen Skoda Vision 7S dikterar formspråket** som är gemensamt för alla kommande bilar, inklusive nya Kodiaq. Skoda vill förknippas med friluftsliv och detta ska den nya designen förmedla.



Nya effektivare strålkastare fram.



C-formade bakljus.

Alla nya bilmodeller har mer avancerad belysning än sin föregångare, och det är inget undantag i det här fallet. Den mest avancerade strålkastaren, top led matrix, har ger en mer högupplöst ljusbild som är 15 procent starkare. Bakljusen har skulpterats om och har en Skoda-typisk c-form.

Bilarna utveckling går snabbast för infotainment- och hjälpsystemen. Nya Kodiaq får en stor 10-tums förarskärm och en central 13-tums infotainmentskärm. Kupén har givetvis en mängd USB-C-uttag.



The all-new Škoda Kodiaq

Powertrains

	Drive	Max. power [kW]	Max. torque [Nm]
Plug-in hybrid			
1.5 TSI PHEV	4×2	150	350
Petrol engines			
1.5 TSI mHEV	4×2	110	250
2.0 TSI	4×4	150	320
Diesel engines			
2.0 TDI	4×2	110	360
2.0 TDI	4×4	142	400

DSG automatic transmission as standard for all powertrains



Škoda Kodiaq kommer att tillverkas med fem olika drivlinor. DSG-automatväxellåda är standard för alla motorversioner.

Den största nyheten är laddhybriden som har en fyrcylindrig 1,5-liters bensinmotor (TSI) på 150 hk som kombineras med en elmotor. Tillsammans blir systemeffekten 204 hästkrafter och vridmomentet 320 Newtonmeter. Batteriet på 25,7 kWh ger en räckvidd på 100 km på enbart el. Det kan hemmaladdas med 11 kW via laddbox eller snabbbladdas med 50 kW på en laddstation. Laddhybriden är framhjulsdreven.



Som tidigare erbjuds Kodiaq med både bensin- och dieseldrift. Den mindre bensinmotorn på 1,5 liter, 150 hk och 250 Nm använder mildhybridteknik för att spara på de dyrbara dropparna. Det innebär att bilen kan rulla i gång på el. Den större bensinmotorn på 2 liter, 204 hk och 320 Nm har fyrhjulsdrift.

Även för den som föredrar diesel erbjuds två alternativ, 2 liters cylindervolym med fram- eller fyrhjulsdrift. Den framhjulsdrevena versionen är nedtrimmad till 150 hk och 360 Nm för att gå snålt. Med fyrhjulsdrift får man 193 hk och 400 Nm.

Nytt är också möjligheten att välja en mer avancerad adaptiv fjädring än tidigare, kallad DCC Pro.

Nya Škoda Kodiaq börjar levereras i början av 2024. Några svenska priser finns ännu inte.



10. Nya BMW 550e: Helt eldriven eller med rak sexa

Uppdaterad 28 sep. 2023 Publicerad: 28 sep. 2023

I våras drog BMW skyppet av sin nya 5-serie i både bensin- och eldriven version. Nu lanseras även modellen med två laddhybrid-drivlinor.



Nya BMW 5-serie är den åttonde generationen i ordningen.

Den nya 5-serien är den åttonde i ordningen, med en stamtavla som sträcker sig hela vägen tillbaka till E12-generationen 1972.

I och med versionen i5 är det den första generationen av 5-serie som erbjuds i en helt eldriven version.

Fyra eller sex cylindrar

De två nya hybridmodellerna går under namnen 530e och 550e, och har båda bensindrivna motorer under sina huvar.

Den förstnämnda är bestyckad med en 2,0-liters fyrcylindrig maskin, och den totala systemeffekten ligger på 299 hästkrafter.

0-100-sprinten avverkas på 6,5 sekunder och toppfarten ligger på 230 km/h.

Den andra är utrustad med en rak sexa på 3,0 liter, och bjuder på en systemeffekt på 489 hästkrafter.

Modellen gör 0-100 km/h på 4,3 sekunder, och toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h.



BMW 5-serie har samma bagageutrymme även som laddhybrid.

Bibehållet bagageutrymme

Bägge modellerna är utrustade med ett hybridbatteri på 19,4 kWh, som man har lyckats klämma in i bilens underrede.

Detta betyder, till skillnad från i hybridversionerna av den utgående 5-serien, att bagageutrymmet inte blir lidande.

Med sedankaross ligger volymen där bak på 520 liter, vare sig du beställer din nya 5-serie med bensin- eller hybriddrivlina.

10 mil på eldrift

Räckvidden på ren eldrift i 530e-modellen ligger på upp till 100 kilometer, medan 550e kommer upp till 90 kilometer på en laddning.

Detta är tillräckligt för att de flesta stadsbor ska klara av sina dagliga göromål utan att behöva väcka bensinmotorn till liv.

Bägge modellerna är förberedda för en maximal laddeffekt på 7,4 kW, vilket betyder att en full laddning med en laddbox tar strax över tre timmar.

Nya BMW 530e och 550e väntas att komma till marknaden i november i år.

Läs även:

[BMW i7 M70 testad – inte elbilen du vill ha](#)

[BMW – “vårdslöst att bara satsa på elbilar”](#)



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Motorjournalist. Redaktör på Högsta Växeln.



BMW 5-serie är numera över fem meter lång.



Toppversionen, 550e, kombinerar en rak sexa med en elmotor.



11. PROV: Ford Mustang Dark Horse – motståndsrörelsen

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

Publicerad 2023-10-06 Uppdaterad 2023-10-06

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 fullo. Tremec-lådan känns dessutom mysigt tung och solid, vilket passar utmärkt till bilens muskelbilsimage.

I andra bilar kan man peta i växellådan snabbare och utan lika mycket handkraft, men Mustang-lådan 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.



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

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.

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 Autobahnprojektalen. 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 stål bromsarna 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.



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

Flat shift-funktionen, där man kan växla upp utan att släppa gasen samt har automatisk mellangas när man växlar ned, gör Dark Horse till en perfekt instegsport till motorsporten, även om mellangasfunktionen inte alltid fungerar klanderfritt.



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

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, multimatricdämpare 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 skraddarsydda 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.



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

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.

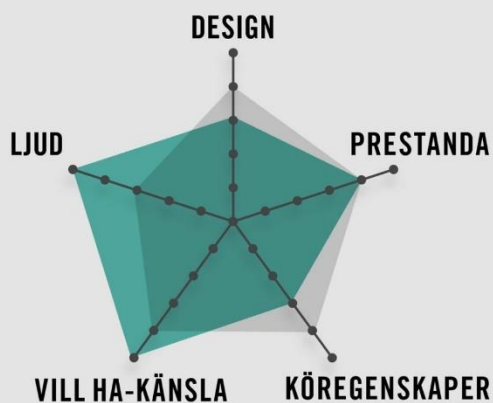
Kaross: L/b/h 4 820/1 920/1 400 mm. Axelavstånd 2 720 mm. Bagagevolym 382 l. Tjänstevikt 1 791 kg.

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.





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 tårddrypande 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.*

12. 23 elbussar på väg till Kristianstad

Publicerad: 2023-10-04

Göteborg och trafikbolaget Västtrafik är ledande inom elbussar i Sverige. Men i allt fler städer ersätts diesel- och gasbussar med eldrift. Från nästa höst även i Kristianstad, där operatören VR nu har beställt 23 elbussar från Solaris.



Det handlar om 20 stycken Urbino 15 LE Electric som med sitt batteripaket på 550 kWh har en räckvidd på omkring 20 mil. Med det kan modellen används både i stadstrafik och för linjer i omgivningen av Kristianstad.

De övriga tre bussarna är av modellen Urbino 12 som har ett batteripaket på 400 kWh. Båda modeller kan ladda med en effekt på 130 kW och enligt VR ska all laddning ske med grön el.

För det installeras nu laddinfrastruktur i depån som kommer ersätta den nuvarande gasrampen där då gasbussarna försvinner.

– Elektrifieringen av bussflottan är ett steg i rätt riktning för VR Sverige som kontinuerligt jobbar med att erbjuda hållbara trafiklösningar, säger Anders Frykman som är direktör för busdivisionen på VR Sverige.



Carl Undéhn

13. Volta Zero hårdtestas vid Oktoberfest

Publicerad 2023-10-02

Svensk-brittiska Volta Trucks har börjat få ut sin eldrivna lastbil Volta Zero på vägarna. Bland annat hos det tyska bryggeriet Paulaner, som nu satt in den i minst sagt hård tjänstgöring.



Nere i München är det årliga firandet Oktoberfest i full gång. De sex miljoner besökarna hinkar då i sig närmre sex miljoner liter öl. För att ingen ska gå törstig använder Paulaner 16-tonsversionen av Volta Zero för ölleveranser till festområdet.

Lastbilen är en del av Volta Trucks så kallade Driving Experience Program där Volta Zero testas i verkliga situationer. Som en lastbil speciellt framtagen för urbana transporter bjuder Oktoberfest med alla sina besökare på ett hårt test.

Bland annat sitter föraren lågt i en glaskabin för att bättre kunna se fotgängare och cyklister. Samtidigt ska den eldrivna lastbilen bidra till minskade utsläpp från transporter under Oktoberfest.

Den första versionen på 16 ton av Volta Zero tillverkas hos Steyr i Österrike. Enligt Volta Zero finns det kapacitet för att tillverka 14 000 exemplar av den eldrivna lastbilen om året.

Och intresse finns. Redan förra året lade logistikjätten DB Schenker en beställning på 1 470 Volta Zero. Enligt tidigare uppgifter har Volta Trucks tagit emot 6 500 förbokningar.



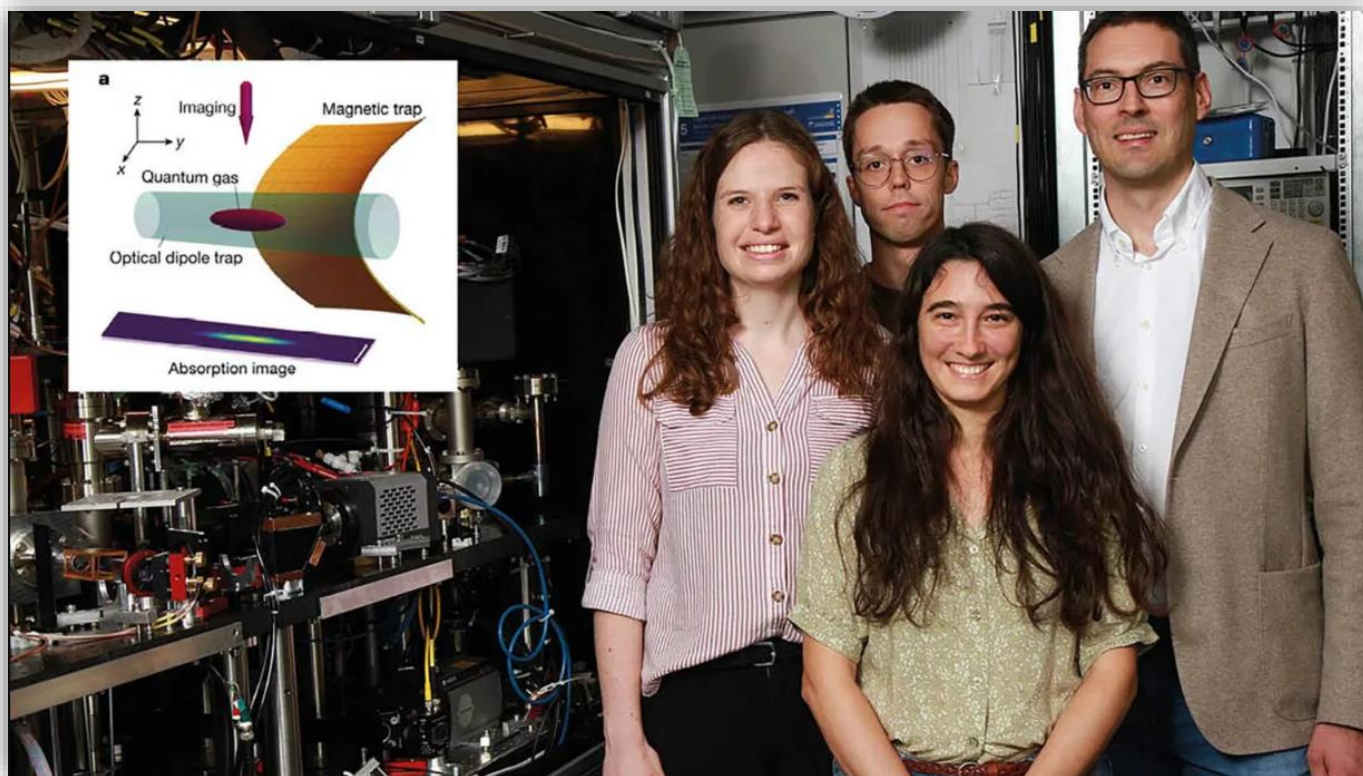
Carl Undéhn

14. Tyska forskare har uppfunnit kvantmekanisk motor

Av Maths Nilsson

4 oktober 2023, 08:09

Tyska forskare har tagit fram en helt ny revolutionerande motor. Istället för förbränning eller elektricitet drivs den med kvantmekanik. Genom att kvantpartiklar antar olika former frigörs energi.



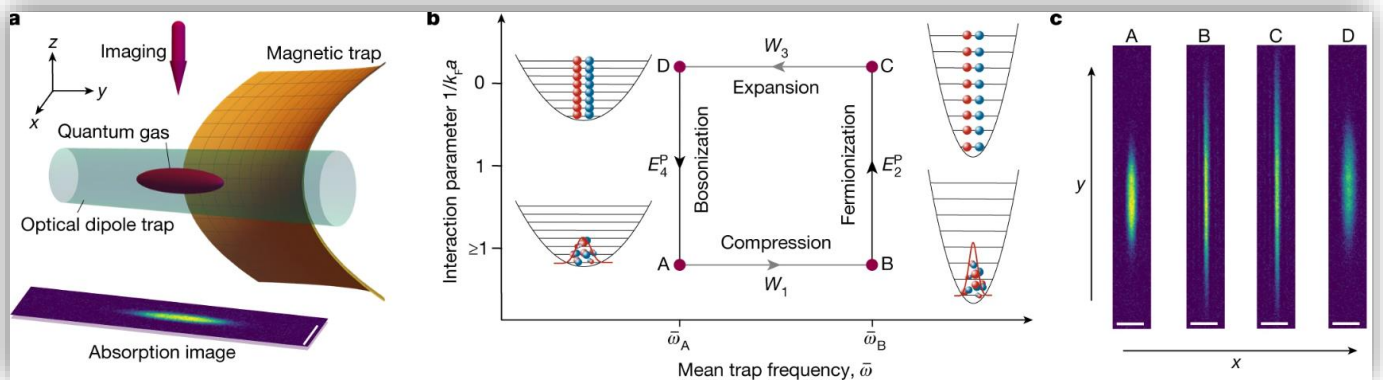
Stora bilden längst upp: Professor Artur Widera (höger) med Jennifer Koch (huvudförfattare, till vänster) och Sian Barbosa (i mitten), och Dr. Eloisa Cuestas, (medförfattare från Okinawa, längst fram).

Ett forskarlag vid det [tekniska universitetet i Kaiserslautern-Landau](#) har tagit fram en ny motor som ställer de traditionella principerna på ända. Istället för att förlita sig på värme, elektricitet eller explosioner från ett bränsle som antänds som sätter kolvar eller rotorerna i rörelse använder forskarna ett kvantmekaniskt fenomen. Upptäckten har nu publicerats i [tidningen Nature](#), motorn kallas för Pauli-motor efter Paulis uteslutningsprincip som ligger till grund för motorns funktion.

Den nya motorn använder principen att elementarpartiklar antingen tillhör de så kallade fermionerna, som utgör materia, såsom elektroner eller kvarkar. Partiklarna kan också vara bosoner, kraftöverförande fotoner eller gluoner. Bosoner gillar att samlas, medan fermioner undviker varandra. Detta utnyttjade de tyska forskarna för att skapa energi i kvant-

motorn. Genom att kyla ner litium och fermioner så att de får det lägsta möjliga energitillståndet bildar de ett torn. De kan sedan övergå till bosoner och då frigörs energi som driver motorn.

– Vi har därmed skapat ett kvantmekaniskt alternativ till att tända ett bränsle som kan användas för att driva vår kvantmotor, säger Jennifer Koch, fysiker vid TU Kaiserslautern.



Här är principerna bakom den kvantmekaniska motorn.

Idéerna har redan visat sig fungera i laboratoriet. Forskarna kylde ner litiumatomer till absoluta nollpunkten på 273,15 grader Celsius. Med hjälp ett magnetfält lyckades de få fermioner att bete sig som bosoner.

– Vi har därmed skapat ett kvantmekaniskt alternativ till att antända bränsle som kan användas för att driva vår kvantmotor, uppger forskarna.

Kvantmotorn fungerar genom att ett nedkylt atommoln som är i ett bosoniskt tillstånd omvandlas till fermioner med hjälp av laser och magnetfält. Vid omvandlingen frigörs energi och atommolnet expanderar, sedan kan de kylas ner igen för att åter anta formen av bosoner. Effektivitet i den kvantmekaniska motorn är enligt forskarna 25 procent.

Än så länge fungerar motorn endast i teorin och under experiment, men forskarna är optimistiska om att de ska kunna föra ut sina teorier i större skala och skapa en fungerande kvantmekanisk motor där verkningsgraden ska kunna höjas ytterligare. En bensinmotor har idag 30-45 procents verkningsgrad. Elmotorer i elbilar kan ha över 90 procents verkningsgrad.



Maths Nilsson

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

15. E-bränsle nästan fem gånger smutsigare än eldrift

Publicerad 2023-10-05 kl 11:32

(uppdaterad 2023-10-05 11:47)

Med slappare krav kommer en bil som körs på e-bränsle ge betydligt högre utsläpp än en elbil, visar nya siffror.



Flera biltillverkare och många bilägare hoppas mycket på så kallade **e-bränslen**, som kan sänka utsläppen i konventionella förbränningsbilar utan att bilägaren behöver byta till en elbil.

Men tekniken har tidigare fått **kritik för att vara ineffektiv**, och e-bränslen kanske inte blir så "klimatneutrala" som de ibland uppges vara. Det hävdar organisationen Transport & Environment i en **ny rapport** som publicerades på torsdagen.

2035 blir det förbjudet att sälja nya bilar inom EU som **inte är 100 procent klimatneutrala**. I praktiken innebär det att bara elbilar blir tillåtna, men förbränningsbilar kan också godkännas om de kan köras på e-bränsle som framställs med förnybar el efter en överenskommelse som **gjordes i sista sekunden**.

"Nu kan kraven i fråga plötsligt inte nås"



Företaget HIF Global, som stöttas av Porsche, har fått tillstånd att bygga en ny produktionsanläggning för så kallade e-bränslen i den amerikanska delstaten Texas.

Men med ett nytt regelverk sänks kraven för e-bränslen så att de bara blir klimatneutrala till 70 procent. I så fall släpper bilar som körs med den typen av bränsle ut nästan fem gånger mer koldioxid än elbilar: 61 gram koldioxidekvivalenter per kilometer jämfört med 13 gram.

För att bli helt koldioxid neutralt behöver e-bränslet produceras med förnybar el och den koldioxid som släpps ut behöver fångas in från atmosfären, något som är dyrt och invecklat. Bilar som körs på e-bränsle kommer också släppa ut kväveoxider, kolmonoxid och ammoniak till skillnad från elbilar, och enligt T&E kommer det krävas stora mängder el för att framställa bränslet.

En bil som körs på e-bränsle släpper visserligen ut 70 procent mindre än en vanlig bensinbil. Men elbilen är alltså betydligt renare även om T&E har räknat på en låg elförbrukning på drygt 16 kWh/100 km.

– Det är överraskande att e-bränslelobbyen i flera år pratat om hur rena deras bränslen är, men nu kan kraven i fråga plötsligt inte nås, säger Friederike Piper, e-mobilitetsexpert på T&E, i ett uttalande.

VAD ÄR E-BRÄNSLEN?

- Elektrobränslen, eller e-bränslen, är ett samlingsnamn för olika typer av lågutsläpps-substitut för fossila drivmedel som kan användas i vanliga förbränningsmotorer utan att några modifieringar behöver göras.
- Drivmedlen tillverkas syntetiskt genom att kombinera vätgas med koldioxid, vilket producerar metanol eller kolväten. Tanken är de ska produceras av koldioxid som fångats in från atmosfären eller från industriella processer, samt av vätgas som kommer från förnybara källor. Om bränslena tillverkas på det här sättet skulle de i princip bli klimatneutrala, eftersom de koldioxidutsläpp som orsakas vid förbränning motsvarar den mängd som fångades in när bränslet tillverkades.
- Tekniken har kritiserats från flera håll för att vara ineffektiv och dyr. Energiförlusterna vid produktion och användning är mycket stora – endast omkring en tiondel av elen man stoppar in når fram till bilen för att sätta den i rörelse. För en elbil är motsvarande siffra över 70 procent.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Ingen vet hur undantaget för e-bränslen ska fungera



Fordonsforskaren om e-bränslen: "Handlar om att förhåla och försena"



E-bränslen sågas igen: Ineffektivt och enormt dyrt



E-bränsle (Elektrobränsle) och syntetiska bränslen



16. Bilar blir allt tyngre – parkeringshus påverkas

Uppdaterad 03 okt. 2023

Publicerad 03 okt. 2023

Bilars totala storlek och vikt ökar, det gäller både elbilar och bilar med förbränningsmotorer. När bilarna blir tyngre måste parkeringshus förändras.



Parkeringshus är ett område där ökningen av elbilar och bilars ökade storlek och vikt väntas få stor påverkan.

Hybrider och elbilar blir allt vanligare och sådant som laddpunkter, ny design och teknik har skapat problem som behöver åtgärdas, det skriver [CNBC](#).

Parkeringshus är ett område där ökningen av elbilar och bilars ökade storlek och vikt väntas få stor påverkan.

Vägledning för parkeringsplatser

Den London-baserade Institution of Structural Engineers har publicerat en uppdaterad designvägledning för parkeringsplatser.

Vägledningen är omfattande och täcker in alla platser där bilar kan parkeras, inklusive parkeringsgarage och parkeringshus med flera våningar.

En fråga handlar om belastningen från bilarna. Enligt Institution of Structural Engineers har en genomsnittlig bils vikt ökat med 1,5 ton år 1974 till nästan 2 ton år 2023.

Parkeringshus i fokus

När vägledningen släpptes i juni hamnade mycket fokus på att vissa parkeringshus kan kollapsa på grund av de tyngre bilarna.

“Det är något vi måste överväga, men vi får inte vara för alarmistiska om det”, säger **Chris Whapples** till CNBC.

Han är stipendiat vid Institution of Structural Engineers och har bidragit till vägledningen som författare och övervakande konsult.

“Det man bör tänka på är att de som orsakar skadan, om man så vill, är de tunga fordonen, inte de fordon som är tyngre än de var för 40 år sedan men fortfarande inom kapaciteten för designen för parkeringsplatser”, fortsätter han till CNBC.

Fler stora tunga bilar

Chris Whapples säger att en majoritet av alla bilar fortfarande tillhör den senare typen av fordon. Men trenden för större fordon ser inte ut att avta.

“Vi ser ett ökande antal av stadsjeepar nu, stora chefsbilar, både fossildrivna och batteridrivna, och pickuper, som är oerhört tunga”, säger han till CNBC.



Annika Hjerpe

Reporter på Dagens PS med fokus på bland annat Life Science.

Läs mer: [Pagani: Dagens elbilar är alldeles för tunga](#)

17. Fords bud i strejken: Miljonlön till bilarbetare

Av Maths Nilsson 6 oktober 2023, 06:50

Bilarbetarstrejken fortsätter i USA trots att Ford kommit med ett nytt mer generöst bud. Lönebudet skulle ha gett nyanställda en miljonlön i kronor efter fyra år.– Budet innehåller oöverträffade förbättringar av löner och skulle placera anställda bland de översta 25% av alla jobb i USA när det gäller lön och förmåner, uppger Ford.



1000-tals bilarbetare strejkar i USA sedan den 15 september. Under måndagen kom Ford med ett nytt sockrat bud till bilarbetarfacket UAW, men strejken tycks ändå vara långt från lösning. Det nya budet skulle bland annat ge en genomsnittlig anställd över 100 000 dollar i lön det fjärde året, motsvarande 1,1 miljoner kronor, enligt [Detroit Free Press](#). Alla nivåer avskaffas så att alla anställda kan nå topplönen.

Andra villkor i budet är en löneökning på över 20 procent, och att en genomsnittlig anställd samlar på sig över en miljon dollar, motsvarande 11 miljoner kronor i pensionsfond. Semestern skulle förlängas till fem veckor. Dessutom tas självrisk och premier bort i sjukförsäkringen.

Ford bedömer att de skulle överleva trots att budet innebär stora kostnadsökningar. Bilarbetarfacket UAW har inte svarat på budet, i fredags tog fabriken som tillverkar Ford Explorer och Lincoln Aviator ut i strejk.



Maths Nilsson

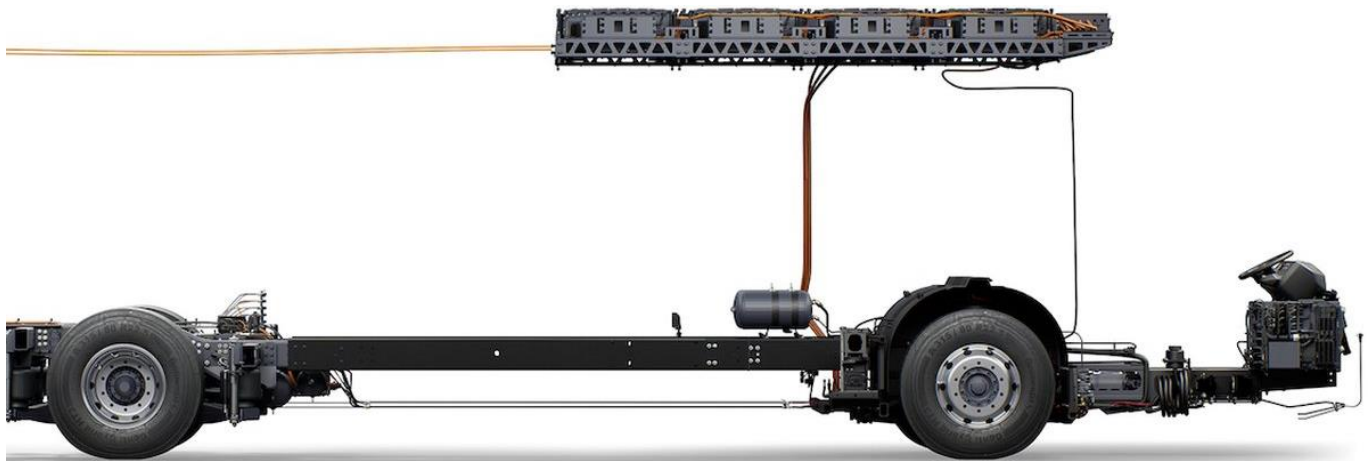
Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



18. 50 mils räckvidd med Scantias nya elbussar

Publicerad 2023-10-06

Vid den pågående mässan Busworld i Bryssel har Scania presenterat en ny plattform för eldrivna bussar. Med möjlighet att använda större batteripaket än hos dagens elbussar från Scania betyder den nya plattformen betydligt längre räckvidd än hos dagens modeller.



Batterierna har utvecklats med svenska Northvolt. De beskrivs som en av marknadens "mest hållbara" batterier och kommer erbjudas med en kapacitet på mellan 416 och 520 kWh.

Med det ska det gå att köra upp till 50 mil på en laddning. I alla fall under optimala förhållanden. Bussar som byggs på plattformen ska därmed lämpa sig för trafik både i stadsmiljö och för längre, regionala sträckor.

Drivlinan har en effekt på 250 kW (340 hästkrafter) och har uppdaterats med ett integrerat kylsystem och ett nytt styrsystem som också ska uppfylla de senaste kraven inom cybersäkerhet.

När de kommer till laddningen nämns ingen effekt. Enligt Scania ska det handa om "snabbare laddning" samt en ny och mer robust placering ladduttag.

Den nya plattformen ska även vara ett kliv framåt vad gäller digitalisering, med bland annat uppdateringar over the air (OTA) och avancerade förarassistanssystem.



Carl Undéhn

19. Fabriksny Koenigsegg säljs – Bitcoin accepteras

Av Maths Nilsson 5 oktober 2023, 07:34

Koenigsegg Regera återtog nyligen världsrekordet från elbilen Rimac Nevera. Nu kan du köpa ett av de allra sista fabriksnya exemplaren – och det går bra att betala med Bitcoin.



Långt innan Lamborghini rullade ut sin laddhybrid Revuelto presenterades Koenigsegg Regera på bilsalongen i Genève 2015. V8:an med dubbelturbo på fem liter tillsammans med tre elmotorer ger 1500 hästkrafter och 2000 Newtonmeter.

Modellen är en av de allra snabbaste och mest kraftfulla hybridbilar som någonsin producerats och saknar traditionell växellåda. Accelerationen upp till 100 km/h går på otroliga 2,8 sekunder. Genom att bilen saknar växellåda är toppfarten något lägre, men 400 km/h räcker långt, och dit går det fort.

Koenigsegg Regera håller än idag och återtog tidigare i år världsrekordet på 0-400-0 km/h från nya elbilen Rimac Nevera. På Örebro flygplats körde Regera sträckan på 28,81 sekunder mot elbilens 29,94 sekunder.

Bara 80 reguljära exemplar tillverkades innan modellen lades ner förra året för att ersättas av Koenigsegg Jesko. Nu finns en sällsynt chans att investera i en fabriksny Koenigsegg Regera från sista modellåret 2022. Bilen är till salu hos **exklusiva handlaren Karabakh Motors** för 13,8 miljoner AED, det motsvarar idag 41,4 miljoner kronor. Handlaren uppger att går lika bra att betala hyperbilen med Bitcoin. Vad priset blir i Bitcoin anges inte, men minst 135 Bitcoin verkar sannolikt.

Bilen är utförd i en sober vit lackering, naturligtvis kompletterad med massor av kolfiber. Interiören är utförd i matchande svart och vitt läder, med metall detaljer som ser ut att vara i någon ädel metall.



Maths Nilsson

Teknikens Värld

20. Provkörning av Mercedes 300 SL Roadster

PUBLICERAD: 09 FEB 2023, KL 20:40

Mercedes 300 SL är en av världens mest attraktiva klassiker – och på sin tid världens snabbaste serietillverkade bil. PeO Kjellström drog vinstlotten och fick provköra nummer 399 av 1 858 tillverkade.



Det fanns exemplar utbudna till försäljning i Sverige men mest för att ägaren skulle kolla vad bilen var värderad till. Denna hämtades hem från Amerika.

Det är lätt att tro att Roadstern "bara" är en 300 SL som taket och måsvingedörrarna plockats bort på men det är mer komplicerat än så.

Många tror att det här med måsvingedörrar bara var en gimmick från [Mercedes](#) sida, men den kraftiga (men lätta, bara 70 kg) rörramskonstruktionen gjorde det omöjligt att montera konventionella dörrar.

Då 300 SL skulle köras i tävling med förarbyte var det nödvändigt för förarna att komma in och ur bilarna snabbt, därför blev lösningen måsvingedörrar.

300 SL Roadster skulle vara mer komfort än sport. Delar av rörramen kapades därför bort så att det gick att montera vanliga dörrar. För att inte tappa i vridstyvhet förstärktes chassit istället i mitten.

Mercedes 300 SL är, i mitt tyckte, en av de allra vackraste bilarna som byggts. De böljande karosslinjerna, plåtveckan på skärmarna och inte minst byggkvalitén som var extremt hög för att vara femtiotal. Kolla karosspassningarna som är bättre än många bilar 2011. Mercedes 300 SL Roadster tillverkades från maj 1957 till februari 1963. Totalt tillverkades 1 858 exemplar. Exemplet vi provkört är av 1957 års modell och nummer 399 i produktionen.

Det har emellertid på senare tid dykt upp ett par exemplar till av 300 SL Roadster! Men det har visat sig vara förseriebilar och ombyggda måsvingar!



Detta exemplar inhandlades 1987 från San Diego. Ägaren, som vill förbli anonym, hade suktat efter en sådan här bil i många år. Men han insåg snart att de exemplar som bjöds ut till försäljning i Sverige egentligen inte var till salu. Ägarna ville bara se värdet på sina bilar och just på Roadster har det gått upp rejält de senaste åren. I dag handlar det om mellan fyra och sju miljoner kronor och Roadster har närmast sig måsvingen.

Hur många exemplar av 300 SL Roadster som finns i Sverige är det ingen som har riktig koll på, men som mest har det samlats nitton stycken vid en träff i Lindesberg för några år sedan. Det var dock även några måsvingar i den samlingen.

De allra flesta finns i USA, men Sverige är som vanligt i bilkretsar överrepresenterat när det gäller åtråvärda klassiska bilar.

Att de flesta finns i USA är inte så överraskande. Det var den amerikanske Mercedesagenten Max Hoffman som såg till att den byggdes genom att beställa tusen bilar, precis som han gjorde när han övertalade Mercedes att bygga måsvingen.

SÅ TYCKTE VI DÅ

- Ingenjör Rolf Eriksson-Pax tvingades åka ända till Stuttgart för att göra sin Bilanalys nummer 53, som var Mercedes 300 SL Roadster. Det fanns inga bilar att låna i Sverige. Men resan var mödan värd för Rolf kom hem full av lovord över vagnen. Här några av hans mer eller mindre lyriska citat.

- "Trehundran" är verkligen en läckerbit för finsmakaren. Den tillhör världens vackraste sportvagnar och bjuder på en sagolik åkkomfort.

- Tyskarnas grundlighet förnekar sig aldrig. 300 SL är välgjord i alla avseenden och det är faktiskt en njutning att detaljgranska bilen.

- Mercedes 300 SL är idealbilen för den penningstarke som vill ha både en representativ lyxvagn samt ett genomsporigt fullblod men av någon anledning inte vill ha två bilar. Skaffar han sig en 300 SL får han dessa två bilar kombinerade i en.



Den nuvarande ägaren inhyste ett annat exemplar av 300 SL Roadster i sitt garage i mitten av åttiotalet. På helgerna hände det, rätt ofta faktiskt, att han smög ner i källaren med en liten whisky och bara njöt av att sitta i bilen. Habegäret växte.

Till sist åkte han till USA efter att ha lokaliserat några bilar som var till salu. På planet över Atlanten stötte han samman med några bilintresserade amerikaner som menade att tio procent av det begärda priset alltid kunde prutas bort.

Det tittades på många bilar men det var just det här exemplaret som kändes rätt. Men när han försökte få bort tio procent fnös bara säljaren.

Till sist hade svensken bestämt sig att det i alla fall skulle bli denna bil och ringde upp för att be om ursäkt för prutningsförsöket och köpa bilen. Men han hann inte med att framföra sitt ärende innan säljaren sa att det lagda priset var okej och han kunde komma och hämta bilen i morgon.

Bilen skeppades till Sverige där den lackerades om från grått till rött och har sedan dess rullat drygt 3 000 mil. Klassiska bilar ska köras, inte stå uppallade i garage!

Att ta sig in i en Mercedes 300 SL Roadster är inte det enklaste. Dörrtröskan är minst sagt bred eftersom den innehåller flera rör som fungerar som uppstyvning.

Sitter ett tag och gör mig familjär med bilen. Bakelitratten är stor, väldigt stor, helt enkelt. Den är inte vikbar som i måsvingen då det inte är några problem att få in benen under ratten i en Roadster.

Torrbröter en stund innan jag ska åka iväg för en provtur men inser att det inte finns någon körriktningssvisare!

Men vad i h-e, det måste jag ju ha! Vill ju inte riskera att någon ska köra in i dyrgripen bara för att de inte ser att jag vill svänga vänster...

Jag påtalar detta för ägaren som berättar att den sitter i själva rattnavet, signalringen, eller vad du nu vill kalla den. Denna är utformad som Mercedesstjärnan och man vrider denna helt enkelt för att visa vilket håll man ska åt. Finurligt.



Vrider runt startnyckeln och den raka sexan på tre liter spinner igång direkt. Så är också detta en motor som monterades samman med stor gedigenhet. Först byggdes den, sedan fick den gå i bromsbänk i ett dygn varav sex timmar på 6 100 r/min där den ger som mest effekt: 240 hk.

Därefter plockades motorn ner igen, kontrollerades och sattes samman för att gå åtta timmar till i bänken innan den monterades i bilen, väldigt lutad åt vänster för att få plats under den låga motorhuven.

I 300 SL sitter direktinsprutning och modellen var den första serieproducerade bilen i världen som fick detta.

Beroende på bakaxelutväxling, den var valbar för kund, kunde den här bilen toppa 260 km/h och var därmed även den snabbaste serieproducerade bilen i världen på sin tid.

Lägger i ettan och Roadstern skjuter fart. Det känns direkt att det är bra skjuts i motorn, vid dryga 3 000 r/m bryter helvetet lös, det är ungefär som att en extra motor kopplas in. Den fyrväxlade, helsynkroniserade, lådan fungerar mycket väl trots över femtio år i tjänst. Så är lådan också hämtad från tävlingsversionen av 300 SL.

Bilar från den här eran brukar inte kännas speciellt stabila på vägen längre, även om de uppfattades som så på den tiden. I mitt arbete har jag kört många bilar från både 50- och 60-talet men kan inte erinra mig någon som känts så här vägsäker.

Jag ljuger inte när jag tar ordet nybils känsla i min mun, eller snarare sätter det på pränt.

En bil i den här prisklassen, som man inte äger själv och är obekant med, är ingenting man kastar sig iväg som en däre på krokiga landsvägar så jag kan erkänna att provturen blev ganska kort. Men den gav mersmak.

Jag kan bara hålla med skribenten Griff Borgeson i Sports Cars Illustrated på 50-talet. Fritt översatt skaldade han:

– Så du kan inte besegra Mount Everest, du kan inte få Marilyn Monroe och du kommer förmodligen aldrig att kunna åka raket till månen. Men om du är stadd vid kassa kan du köpa en Mercedes 300 SL, och det är en upplevelse på samma nivå!



MERCEDES 300 SL ROADSTER

Ursprungligt pris (1957): Cirka 45 000 kr.

Uppskattat pris (2011): Cirka 4-7 miljoner kr.

Motor: Bensin. 6-cylindrig längsmonterad radmotor, en överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Direktinsprutning. Cylindervolym 2 996 cm³. Max effekt 240 hk SAE vid 6 100 r/min, max vridmoment ca 300 Nm vid 4 800 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, 4-växlad manuell låda.

Hjul: Fälg 6 tum, däck 6,70 X 15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 240, längd 457, bredd 179, höjd 130, spårvidd f/b 140/145. Tjänstevikt ca 1460, maxlast 100. Tank 80 – 100 (tillval) liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h ca 7,0. Toppfart beroende på bakaxelutväxling, men som mest 260 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning ca 1,7 – 2,0 l/mil.

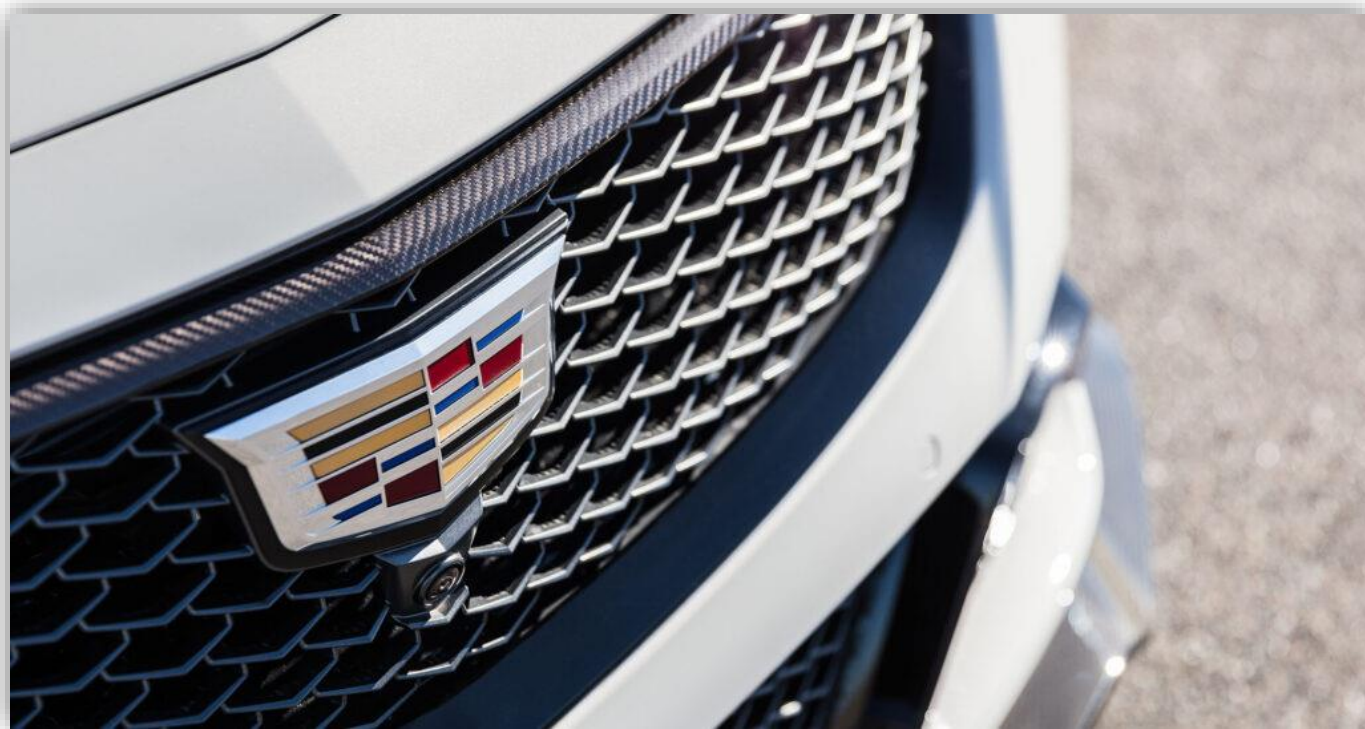




21. Klart: Cadillac ett steg närmare Formel 1

Av John Sempill Publicerad: 2023-10-03 Uppdaterad: 2023-10-03

Intresset för Formel 1 har vuxit de senaste åren i Amerika, inte minst tack vare Netflix-succén, Drive to Survive. Nu ansöker Andretti Cadillac om en startplats.



Cadillac blir samarbetspartner med Andretti i deras Formel 1-satsning.

Det kan bli tal om ytterligare ett amerikanskt team i Formel 1. Det handlar om racingteamet Andretti Formula Racing LCC, som har ansökt om en plats bland de tävlande på Formel 1-gridden och kan bli klara redan till säsongen 2025.

Som samarbetspartner och motorleverantör har Andretti vänt sig till General Motors-bolaget Cadillac.

– Bildandet av detta tydligt amerikanska team är ett stolt ögonblick för våra anställda och fans, säger teamets chef Michael Andretti, enligt Sky Sports.

– **Vi är övertygade om** att Andretti Cadillacs djupa kunskap in motorsport och de tekniska framstegen inom racing gynnar våra kunder samtidigt som intresset för F1 höjs på en global nivå.

För att få tävla i Formel 1 krävs ett godkännande från två olika håll – dels av det internationella motorsportsförbundet, FIA, samt av de som äger sporten Formel 1 i sig.

Andretti Cadillac Racing, som är det föreslagna namnet för F1-teamet, meddelar nu att det internationella motorsportsförbundet precis har godkänt deras anbud. Nu återstår endast ett godkännande från Formel 1:s ägande entitet, Liberty Media.



Michael Andretti väntar på ett slutgiltigt godkännande innan han kan titulera sig teamchef i Formel 1.

Skulle Liberty Media också ge grönt ljus blir det första gången som två amerikanska stall tävlar samtidigt i Formel 1 sedan 1976.

Det enda aktiva amerikanska teamet i Formel 1 i dag är Haas F1 Team, med danske Kevin Magnussen och tyske Nico Hülkenberg som förare.

Indycar-föraren Marcus Ericsson har nyligen skrivit på ett **flerårigt avtal med Andrettis Indycar-stall** med start 2024. Att han skulle bli aktuell för det eventuella Formel 1-teamet är för tidigt att säga.



Roger Warolin