



Chevrolet Copper-Cooled Roadster 1923.

1. Nio har byggt batteri med över 100 mils räckvidd
2. Kris för bilhandeln ger nattsvart prognos för 2024
3. Så ska EV Electra lyckas tillverka elbilen Emily GT redan 2024
4. Aston Martin har ändrat designen på Valhalla
5. Porsche Panamera får en andra chans
6. Mercedes EQT 200
7. Prov MG 4 XPower
8. Ny superkamera tar fortkörare i stan och på motorväg
9. Debatt i riksdagen om ELV-reglerna
10. Uppdaterad Porsche Taycan slår Teslas rekord på "Ringen"
11. Världens dyraste Koenigsegg en hyllning till Sverige
12. Teslas bilfartyg som var fullt med stinkbagg fick vända
13. Mazda RX-7 var en varvvillig sportbil med wankelmotor
14. Volvos rödblocksmotor bäst i världen
15. Volvos smarta konceptbil kapade vikten med 200 kilo
16. Chevrolet Corvair Corsa Cabriolet
17. Chevrolets luftkylda var före sin tid
18. Chevrolets luftkylda var GM:s första stora katastrof

Teknikens Värld

1. Nio har byggt batteri med över 100 mils räckvidd

Av Sanne Hansen Publicerad 02 jan 2024, kl 08:41

Elbilstillverkaren Nio har byggt ett 150 kilowattimmarsbatteri som ger över 100 mils räckvidd, vilket man också genomfört test på. Befintliga Nio-kunder kan uppgradera till det stora batteriet inom kort.



Nio har byggt 150 kilowattimmarsbatteri som kan rulla över 100 mil på en laddning.

Kinesiska **Nio** har utvecklat ett batteri med hög energidensitet tack vare så kallade pouch format-celler. Batteripaketet är på 150 kilowattimmar, vilket ger över 100 mils räckvidd. Det har redan testats av tillverkarens grundare, ordförande och vd William Li. Han körde en **Nio ET7** utrustad med batteriet, som man kallar Ultra Long Range, från Shanghai till Xiamen, en kuststad i sydöstra Kina.

Resan pågick i över 14 timmar och det blev totalt 1 044 kilometer körda. När William Li och hans kollegor Dr. Fei Chen, senior vice president på Nio och Chenxia Huang, general manager på Tencent News, nådde slutdestinationen fanns tre procent kvar i batteriet. Medelhastigheten var förvisso "bara" 83,9 kilometer i timmen, men det är ändå imponerande.

– Slutförandet av detta räckviddstest är en milstolpe för smarta elbilar – som nu går längre än 1 000 kilometer. Det kommer ytterligare att främja fordonsindustrins omställning från fossila bränslen till el, sa William Li efter resan.

Alla Nios elbilsmodeller är kompatibla med det nya, större batteriet tack vare utformningen av det. Befintliga kunder kommer erbjudas möjlighet att uppgradera till 150 kilowattimmarsbatteriet, men det kommer justera kostnaden för prenumerationen. Vad batteriet ska kosta att köpa loss finns det ingen information om än.

2. Kris för bilhandeln – nattsvart prognos för 2024

Av Maths Nilsson 2 januari 2024, 09:59

Nu spås den svenska bilförsäljningen tvärnita i en nattsvart prognos. Endast 240 000 bilar kommer att registreras 2024 – ett ras på 17 procent. Elbilarna spås tappa ännu mer. – Lägsta nivån sedan finanskrisen 2008-2009, uppger branschorganisationen Mobility Sweden.



Nybilregistreringarna under 2023 steg med 0,5 procent till 289 665 bilar. Elbilsförsäljningen slog rekord och landade på 113 000 bilar. Men nu spås kris och tvärnit i de svenska bilhallarna. Enligt branschorganisationen Mobility Sweden kommer bara 240 000 bilar registreras under 2024, den lägsta siffran sedan finanskrisen 2008-2009. Elbilarna spås tappa 29 000 bilar till 84 000.

– Lågkonjunkturen under 2023 avspeglas i en historiskt låg ordergång för nya personbilar under året och minskande orderböcker, vilket kommer att påverka antalet nyregistreringar under 2024. Mobility Swedens bedömning är även att elektrifieringen kommer att stanna upp under året och att andelen elbilar minskar och landar på 35 procent, vilket är oroande trendbrott. Denna baseras på en mycket svag efterfrågan bland privatkunder och andelen elbilar i den totala orderboken tillsammans med frånvaron av styrmedel, **uppger Mobility Sweden.**

Även under 2023 har Mobility Sweden kommit med dystra profetior vid upprepade tillfällen, men året blev bättre än befarat. Orsaken ska ha varit att svenska bilhandlare gick in i året med en stor orderstock som nu är tömd.

– Vi har de senaste åren sett en positiv utveckling när det gäller elektrifieringen av den svenska personbilsmarknaden. Därför är det mycket oroande att takten i elektrifieringen bromsat in under 2023 och nu väntas minska för första gången, vilket är ett trendbrott. Nu krävs åtgärder från regeringen för att få fart på försäljningen av elbilar på privatmarknaden, säger Mattias Bergman vd på Mobility Sweden.

Under 2023 beräknas Sverige landa på sjunde plats avseende antalet nyregistrerade elbilar i världen där Kina är det största landet med 5,6 miljoner elbilar följt av USA på 1,1 miljoner. I Europa har Sverige den tredje högsta andelen elbilar där Norge dominerar med 83 procent.



3. Så ska EV Electra lyckas tillverka elbilen Emily GT redan 2024

Posted by Kristofer Rask december 30, 2023

En Saabklubb i Nederländerna har haft möjlighet att intervjua EV Electras ägare och Emily GT-köparen Jihad Mohammed. Det är den första intervjun där Jihad nu berättar mer om planerna framåt efter köpet av elbilsprojektet Emily GT. Han är bland annat tydlig med att produktionen från start inte kommer att ske i Trollhättan.



Den stora frågan är, frågar sig intervjuaren, hur ska Jihad Muhammed lyckas med det som Victor Muller inte kunde göra?

– Skillnaden är att jag ärvde en utvecklad bil. Det saknas bara fem procent. Så jag skulle säga att Emily GT kostar runt två till tre miljarder att utveckla. Det fick jag för växelpengar. Så jag börjar inte från noll och upp, Victor Muller fick börja från noll upp och med en mycket stor börda på sina axlar. Jag börjar från ovanför ytan, skuldfri, och det enda jag ser framför mig är en motorväg till framgång, förklarar Jihad Muhammed i intervjun.

Han fortsätter med att berätta att han endast ser två alternativ framåt. Antingen kommer man att lyckas, eller så kommer man att lyckas stort. Jihad berättar entusiastiskt att han själv tror på det senare – att lyckas stort.

EV Electra saknar dock alla lokaler, och ägor som Saab tidigare ägde. Det tycks inte heller finnas någon möjlighet att köpa tillbaka ytorna. Ett team med ingenjörer kommer dock börja arbete efter årsskiftet i en ny lokal i Trollhättan.

– Vi måste göra den (Emily GT) till en bättre produkt och jag tror att du känner till Frank Smit och Peter Dahl och teamet som arbetar med dem. Teamet som fick sparken ska lockas tillbaka och så kommer teamet av ingenjörer och utveckling tillbaka långsamt med början av nästa år, berättar Jihad Mohammed.

– Nu är det den andra delen. Att man behöver en fabrik för att tillverka bilar. Som jag sa tidigare i andra intervjuer finns det ingen fabrik idag. Det finns ett flertal byggnader, flera tomma lager, flera utställningslokaler men det finns ingen fabrik i bemärkelsen fabrik, fortsätter Jihad Mohammed.

Börjar utan Trollhättan

Jihad Mohammed berättar att han fått erbjudande om att hyra lokaler och mark vid den gamla Saabfabriken, men Jihad föredrar att köpa ytorna. Det är dock inget som den nuvarande ägaren vill gå med på.

– Jag behöver bygga en ny fabrik och jag behöver få företag att bygga en ny produktionslinje och infrastruktur och allt. Det är ytterligare 18 månader till två år. Inget kommer att hända i år eller andra året när det gäller produktionen i Trollhättan, men det betyder inte att Emily GT inte kommer att produceras. Vi hade alltid en plan B, försäkrar Jihad Mohammed.

Han beskriver hur han faktiskt lovat att börja tillverka bilar i 2024, men att han är begränsad i tillgången till fastigheter i Trollhättan. Därför tittar han också på andra alternativ. Genom så kallad kontraktstillverkning tror Jihad att han kan sätta Emily GT i produktion mycket snabbare.

– Jag känner killarna på VDL (nederländska kontraktstillverkare). Jag började prata med dem och de sa ja och att de välkomnar idén. Sedan Magna Steyr, det finns hundratals kontaktstillverkare, förklarar Jihad Muhammed.

– Det kommer att göra våra liv mycket enklare för då behöver vi inte bygga linjen. Vi behöver inte förlora tid på att bygga linjen. Allt vi behöver är att arbeta med dem på verktygsutvecklingen, material och leverantörskedjan, fortsätter Jihad Muhammed.

Siktet på Trollhättan finns kvar

Men Jihad Mohammed vill inte utesluta Trollhättan helt och hållet. Han berättar hur han gärna skulle vilja behålla Saab-arvet i staden. Men att just den biten är något som kommer att ta mycket lång tid.

– Det kommer att göra produktionen till något synligt och något som är vackert. Det är något som kommer och det är vad jag lovade. Låt det ta sin tid, låt oss bygga fabriken den här gången och på ett bättre sätt, på ett modernt sätt, låt oss göra hemmet till ett hem, fortsatte Jihad Mohammed.

Han berättar vidare att det finns gott om tid kvar för att etablera en fabrik i Trollhättan. Men det finns däremot inte tid till att dra ut på tillverkningen av Emily GT.

– När Emily GT blir gammal är det ingen som vill ha den. När det kommer till volymer så är bara löftet att starta produktionen under 2024, vi kommer inte ha hundratusentals Emily GT parkerade utanför fabriken. Det är mitt löfte. Det är inom min förmåga, ingen kan hindra mig från det och jag kommer att göra det, avslutar Jihad Mohammed.

Hela intervjun går att se i videospelaren nedanför.



Kristofer Rask

Feber

4. Aston Martin har ändrat designen på Valhalla

Av Bobby Green fre. 22 dec 2023, 14:40

Genomgår just nu bantester.

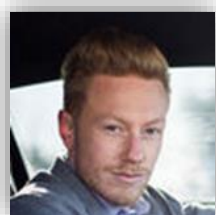


Valhalla är Aston Martins första hybrid-superbil och 2019 visades **konceptbilen AM-RB 003** upp och det var startskottet. Två år senare fick vi se en version som sades vara klar för produktion. Nu delar Aston Martin med sig av en prototyp som testas på banan och vi kan då se att designen har uppdaterats och ändrats ytterligare. Bland annat har den fått nya strålkastare vilket ser ut att vara samma som de som används på DB12, aggressivare luftintag och ventilerade framskärmar. Sen sitter det även nya backspeglar och det sitter infällda dörrhandtag på dörrarna.

Under skalet finns en dubbelturbomatad V8:a parad med inte mindre än tre elmotorer. Tillsammans genererar allt 1012 hästar och kraften skickas ut till alla fyra hjulen.

Målet är att den här ska börja tillverkas någon gång nästa år, och endast 999 exemplar kommer att bli till.

[astonmartin.com](https://www.astonmartin.com)



Bobby Green



**Designer berättar om interiören i Aston Martin Valhalla
"Allt började med föraren"**



**Några tittar på Aston Martin Valhalla
Den finns!**



**Det blir ingen Aston Martin Vanquish med mittmotor
Synd**



5. Porsche Panamera får en andra chans

Av Anders Nilsson 2024-01-02 Text Morten Bek

Den eldrivna **Taycan** har effektivt skickat ut Panamera i kylan. Det har visat sig vara mycket mer tilltalande med en elektrisk **Porsche**, som till och med är mycket billigare än Panamera.



Panamera har varit en framgång för **Porsche**, en lönsam expansion av ett relativt smalt modellprogram. Precis som Cayenne har den stora kombiversionen gjort det möjligt för människor som vill ha en praktisk, men också sportig och engagerande bil att äga en **Porsche**.

Oavsett hur försäljningen av **Panamera** går, kommer den stora **Porschen** att överleva i ytterligare en generation. I USA och Kina, där den nya **Panamera** just har presenterats, är modellen mycket viktig. Den nya, tredje generationens **Panamera** är mer elektrifierad, mer avancerad och mer digital.

Panamera ser ut som... **Panamera**. Det är tydligt att detta är en ny generation om du redan är bekant med **Panamera**, men för andra kommer det att vara svårt att se skillnaden mellan den nya och den tidigare. Luftintagen och strålkastarna avslöjar den nya, och **Panamera** Turbo E-Hybrid-modellen har en annorlunda front jämfört med versionerna **Panamera** och Panamera 4.

Basmodellen **Panamera** (V6 med 353 hästkrafter och bakhjulsdrift) och **Panamera** 4 (V6 med 353 hästkrafter och fyrhjulsdrift) spelar helt klart en mindre roll än de elektrifierade Panamera som plug-in hybrider. Det kommer att finnas inte mindre än fyra olika plug-in hybrider, vilket måste vara ett nytt rekord.



Nytt rekord? – Panamera i fyra PHEV-versioner

[Panamera](#) Turbo E-Hybrid har en V8-motor med 519 hästkrafter och en kraftfull elmotor med 190 hästkrafter. Hela drivlinan kan ge 680 hästkrafter och med ett 25,9 kWh-batteri ökar räckvidden jämfört med tidigare. Hur långt kan den gå på el? Ingen aning, eftersom [Porsche](#) bara presenterar WLTP-siffran för stadskörning, och det är uppenbarligen en hög siffra (83-93 kilometer). WLTP-värdet för kombinerad körning kommer att vara betydligt lägre.

Med Turbo E-Hybrid finns det utrymme för både en kraftfullare Turbo S E-Hybrid med över 700 hästkrafter och vad som sannolikt kommer att bli två E-Hybrid-versioner med en V6-motor.

Nytt chassi med ett bredare spann mellan sport och komfort

Den nya generationen [Panamera](#) levereras som standard med ett luftfjädringssystem med två kammare som delar upp dämpningen mellan sig. Den ena kammaren hanterar kompressionen (när bilen träffar ett gupp) och den andra kammaren tar hand om "fjädringen" i motsatt riktning. Detta bör ge en bättre balans mellan komfort och dynamik, eftersom det elektroniska chassikontrollsystemet bättre kan kontrollera fjädringen på dåliga vägar, men också göra Panamera sportigare.

För en något ännu sportigare upplevelse kan du välja [Porsche](#) Active Ride-fjädring med standard luftfjädring, som också har elektroniskt styrda stötdämpare, även denna är utrustad med ett tvåkammersystem. Med Active Ride kommer en inställning där [Panamera](#) aktivt lutar sig in i hörn som en motorcykel (eller en Mercedes GLE), så att bilen ständigt är platt på vägen.

Det kommer inte att finnas någon ny generation av [Panamera](#) Sport Turismo, som i grunden var en kompromisslös kombibil. Den sålde inte tillräckligt bra helt enkelt. Nya [Panamera](#) är dyrare än den gamla – och mycket dyrare än [Taycan](#).



Anders Nilsson



Relaterade artiklar:



Första körningen: EL6 är det bästa Nio har skapat



Är Audi SQ8 E-Tron med 503 hk är prisvärd?



Snart kan du byta batteri i din Fiat 500e på 5 minuter



Första körningen: BMW i5 är allt alla hoppades på



6. Mercedes EQT 200: Rymlig, enkel och tveksam räckvidd

Av Mikael Lindkvist 2023-12-30 kl 09:25 CET

Mercedes är inte ensamma om att satsa på eldriven MVP. M3 har testat nya EQT och intrycket är blandat.



Sammanfattning

Expertbetyg

Fördelar

- Lastar massor
- Praktisk för målgruppen

Nackdelar

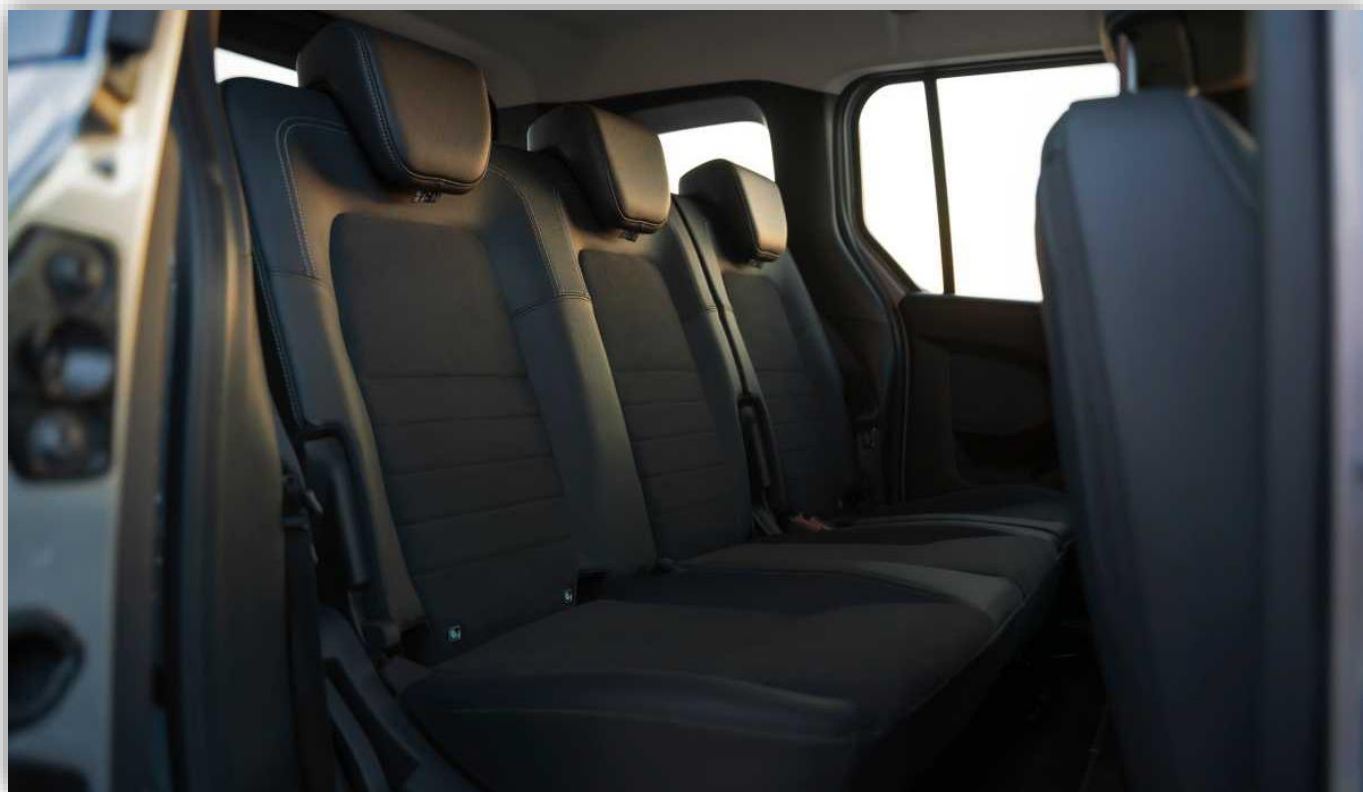
- Räckvidden vintertid
- Trist att köra

Omdöme

En helt okej bil att köra kortare vändor med om du behöver lasta mycket. Räckvidden är dock i underkant, samtidigt som bilen inte är särskilt påkostad rent tekniskt. Det finns helt enkelt bättre alternativ om du vill skjutsa familjen på aktiviteter eller åka på äventyr i förorten.

Den här typen av bilar, så kallade Multi-purpose Vehicles, börjar nu dyka upp som elbilar. Jag har tidigare testat ett par andra modeller och gemensamt för den här kategorin verkar vara att de är tänkta för kortare resor. Hörde jag någon säga "soccer mom"?

Mercedes EQT bygger på en Nissan-bil, precis som den numera utdöda Merca-pickupen X-klass. Och det känns när jag kliver in i EQT att det inte är en "riktig" Mercedes. Trots de välbekanta ventilutblåsen samt det snygga och tydliga MMI:t. Det sistnämnda gör sig inte heller särskilt bra på en pytteskärm. Och tillsammans med en gammal växelspak i mitten istället för det mer stilrena rattreglaget blir det tydligt.



Är det här då en prisvärd bil för dig som behöver skjutsa runt familjemedlemmar, storhandla och kanske åka på diverse äventyr med stora krav på lastutrymme? Eller för dig som har egen firma och behöver frakta mycket prylar kanske? Jag testar bilen under en kall och snöig decembervecka och här får framför allt batteriet bekänna färg.

Upp till 282 km räckvidd (WLTP) står det i specarna, men på skärmen i testbilen står det att uppskattad räckvidd är strax under 20 mil. Och det är innan jag kört iväg och bilen börjar fatta exakt hur kallt det är ute. Elmotorn som driver framhjulen är seg, även om bilen liksom andra elbilar reagerar direkt på gaspådrag känns den långt ifrån pigg. Framhjulsdrift och odubbat är inte heller optimalt vid snöstorm. Och efter ett par riktiga utmaningar konstaterar jag att bilen har problem med att fixa 14-15 mil på en laddning. Då blir det jobbigt att hitta på några större äventyr.

Ett plus är att bilen laddar riktigt snabbt vid AC, upp till 22 kW. Men att ladda på en DC-station är inte roligt, men så är inte heller det här en bil tänkt till långresor. Vilket också känns i komforten. Den håller inte Mercaklass och det läcker in en hel del vindljud.

MMI:t rymms i en liten minimal touchskärm och med usb-kabel kan du nyttja Carplay eller Android Auto. Men dessa system blir svåränvända på en så här pass liten skärm. Mittenmätarna framför ratten är en blandning av analogt och digitalt.

Trots sina brister finns det ändå en del positivt att säga om en här elbilen. Den lastar en hel del i skuffen och bakluckan, som öppnas rakt ut, är gigantisk. Här gäller det att ta ett par steg bakåt innan du vant dig om du inte vill få en ofrivillig uppercut-smäll. Luckan fungerar som bra tak om du vill ta en paus en regnig dag på väg till fotbollsträningen eller fisketuren.



Du sitter helt okej i framsätet. Baksätet är inte lika trevligt, men det är enkelt att komma in och ur bilen tack vare de rejäla skjutdörrarna. Och stolarna går att justera bra för att anpassa utrymmet efter dina behov.

Ratten är ett virrvarr av knappar, touch och rullhjul. Lite väl mycket för tummarna att hålla reda på för min smak. Ledlister lyser med sin frånvaro i kupén, något Merca annars gått bananas med i nya bilar.

Bilen har adaptiv farthållare med lane assist, synd bara att det är onödigt krångligt att inaktivera den när väder eller dåligt målade linjer ställer till det. EQT 200 har sensorer runt om och så länge vädret är okej funkar dessa. I snöstorm not so much. Men det är inte unikt med den här bilen. Annars har bilen alla de moderna säkerhetssystem som jag förväntar mig av en ny bil.

Med en prislapp som startar på 550 000 kronor är jag dock tveksam. Det finns flera andra liknande bilar som kostar mindre, så jag har svårt att se varför just den här "Merca" skulle vara optimal för dig, oavsett dina behov. Du får helt enkelt betala väl mycket för Mercedes-stjärnan...

Fakta Mercedes EQT 200

Tillverkare: Mercedes

Pris: Från 549 000 kr

Biltyp: MVP

Drivning: Framhjulsdraft

Motor: Elmotor på 122 hk

Prestanda: 0-100 km/h på 12,6 sek

Batteri: 45 kWh (netto)

Angiven räckvidd (WLTP): 282 km

Bagagevolym: 551 liter (1979 liter med fällda säten)

Fordonsskatt: 360 kr/år

CO2-utsläpp: 0 g/km



Mikael Lindkvist,

Chefredaktör M3, Macworld och PC för Alla



7. PROV: MG 4 XPower – nytt liv i GTi-klassen

Av Illa Verpraet, Alrik Söderlind Foto Fox Syndication

Publicerad 2024-01-02

Uppdaterad 2024-01-03

Är MG 4 XPower med fyrhjulsdrift och 449 hk den första eldrivna busbilen? Häng med så tar vi reda på det.



Kan MG 4 XPower vara (el)bilen som sparkar liv i den insomnade GTi-klassen?

GTi-klassen med trimmade små familjebilar till överkomliga pengar har somnat till. Visst finns Honda Civic Type-R, Golf GTi, Ford Focus RS och så vidare – men försäljningen är långt ifrån så bra som den var för några decennier sedan.

Kinesiska MG är först ut med en hårdtrimmad kompakt familjebil och XPower drivs av en 201 hk stark motor på framaxeln och en 228-hästare på bakaxeln, vilket ger en total effekt på 449 hk. Resultatet är 0–100 km/h på 3,8 sekunder vilket är snabbare än en Volkswagen Golf R.

Men medan Golf R kostar över 55 000 euro går MG 4 XPower på från 47 000 euro – det svenska priset i skrivande stund börjar på 489 990. Eldrift är klart billigare om man vill ha riktigt bra prestanda.



*Racing Green-färg och orange bromsok
– räcker det för att ge bilen tillräckligt sportigt utseende?*

För att hantera sin all extra kraft har MG 4 fått ventilerade skivbromsar på 345 mm fram och bak, fjädrar som är 15 procent styvare fram och 10 procent bak, omkalibrerad styrning, bredare däck och momentfördelning som ger mer kraft åt det inre hjulet med hjälp av att det yttre bromsas. Även bromsarna har uppgraderats.

Men sportstolar ingår inte i paketet utan man får nöja sig med något mer greppvänlig mikrofiberklädsel.

På utsidan syns det nästan inte att det handlar om en rejält trimmad prestandaversion. Visst finns det snygga 18-tumsfälgar, blanksvarta detaljer längst ner på bilen, orange bromsok, ett svart tak och en markerad diffusor. Den så kallade "Racing Green"-färgen är också unik för XPower. Interiört kan man glädja sig åt sportiga aluminiumpedaler och mikrofibersätena.

Så, vad är egentligen XPower? Är det en diskret prestandabil, eller den moderna tidens GTi-bil? Det visar sig att vanliga MG 4 med enbart bakhjulsdrift och 204 hk faktiskt fortfarande är den sofistikerade förarens val, eftersom XPower har förlorat en dos charm. Men om du enbart vill ha en oslagbar kraftupplevelse kommer du definitivt inte att bli besviken på XPower.

Den pressar dig tillbaka i sätet, och det är ingen överraskning med sina 449 hästkrafter. Tryck gaspedalen i botten och du flyger iväg. Men visst kan de främre däcken ibland kämpa med greppet om vägen inte är perfekt eller om ratten inte är helt rak.

Det här blir särskilt märkbart i kurvor. Om du stänger av stabilitetskontrollen och ger på gasen är det framhjulen som drar iväg. Fyrhjulsdriften ger alltså inte klassisk överstyrning.

Men det här betyder också att om du gillar trygg och effektiv kontroll kommer du att älska XPower. Låt alla system vara aktiva och hjulspinnandet håller sig mest på framhjulen samtidigt som bilen subtilt styr tryggt genom kurvorna. MG 4:s grundläggande balans finns dock fortfarande kvar, men med en extra kraftkick från XPower.

Samma sak gäller fjädringen. MG:s brittiska ingenjörsteam har haft en hel del inflytande på den färdiga bilens inställningar. Den vanliga MG 4 hanterar en ojämn landsväg med följsamhet och bra kontroll. XPower känns ungefär likadan och är fortfarande ganska väl dämpad, men de styvare fjädrarna gör den något mer orolig över vissa ojämnheter.



Instrumenteringen är "standard" vilket betyder en ganska grov och långsamt jobbande infotainmentdel och små symboler och liten text. Uppdatera!

Den uppgraderade styrningen ger tyvärr inte mycket mer känsla. Den är bara tyngre i de sportigare lägena. Visst kan styrningen och den hårdare fjädningen ge en "sportigare" känsla, men gör det bilen roligare att köra? Tveksamt.

Invändigt är MG 4 i stort sett likadan som tidigare, det är fortfarande en rymlig och praktisk bil som man sitter bra i, men de tunna tämligen plastiga dörrpanelerna finns också kvar.

Några av förändringarna i XPower kommer faktiskt att föras över till vanliga MG 4. Nu finns det en bakre vindrutetorkare och mittenbaksätet har fått nackkudde. Vissa elektronikbuggar har försvunnit. Infotainmentsystemet är fortfarande inte fantastiskt men det stör inte lika mycket som tidigare. En annan ändring är tillägget av ett riktigt enpedalsläge och det är mycket välkommet, även om det finns en fördröjning innan inbromsningen aktiveras.

Självklart medför den extra kraften en försämrad räckvidd. WLTP-räckvidden minskar från Long Ranges 435 km till 35,8 km och bilens förbrukning verkar vara mycket känsligt för körsättet. Vi såg allt från 16 kWh/100 km till 56 kWh/100 km och man kan räkna med en räckvidd vid normal körning runt 30 mil.

Vanliga MG 4 är en utmärkt eldriven halvkombi som klarar allt det förnuftiga riktigt bra: utrymmen, räckvidd, utrustning och komfort – för ett riktigt bra pris. Men den skiljer sig också från en hel del konkurrenter genom att vara så trevlig att köra och vi hade hoppats på att XPower hade fått ännu mer av den dynamiska varan – nu blev det mest en slagg-hammare.

MG har förmodligen gissat rätt i att galen acceleration är ett större lockbete än en fantastisk och sinnlig körupplevelse. Jakten på den första riktiga heta eldrivna busbilen fortsätter. Kanske är det nya räckviddsmonstret med ett batteri på 77 kWh, 240 hk och en räckvidd på 52 mil den mest åtråvärda MG 4-modellen?



Den bakre takvingen är standard på mellanmodellen av MG 4.

8. Ny superkamera tar fortkörare i stan och på motorväg

Av Maths Nilsson

31 december 2023, 07:30

Nu kommer en ny fartkamera som kan sätta dit flera fortkörare. Nya superkameran Argus 4 som Trafikverket börjar använda 2024 klarar att ta fast fortkörare på vägar med flera filer samtidigt och inne i städer. Radarn kan mäta från 150 meters avstånd.



Sverige har idag omkring 2400 fartkameror runt om i landet. Under 2024 startar ett stort projekt med att byta ut alla kamerorna mot en ny modernare variant som kan sätta fast fortkörare i fler trafikmöjligheter, uppger [Vi Bilägare](#). Nya Argus 4 kan ge dig böter även inne i städer och över flera filer. Dessutom kan den gömmas ovanpå vägportaler.

Hittills har fartkamerorna oftast suttit på landsvägen, men nu ska de kunna sättas upp inne i städer och på flerfiliga motorvägar. De gamla kamerorna hade en kamera som inte kunde täcka hela det område som skåpets radar mätte, med de nya Argus 4 är det problemet löst. Den nya kameran ska kunna peka ut exakt vilket fordon det är på bilden som bryter mot lagen. En annan uppgradering är att bilderna blir skarpare.

Totalt satsar Trafikverket 850 miljoner kronor för att uppgradera systemet med start nästa år. Kamerorna levereras av Sensys Gatso Sweden i Jönköping. På sex år ska alla kameraskåp vara uppgraderade.



FILM: <https://youtu.be/Gujz9usnYf8>

– Det är inga stora skillnader mellan de befintliga kamerorna och funktionerna för dem i det nya avtalet, det är framförallt en uppgradering som gjorts. Det som skiljer är att de kan användas i flera vägmiljöer som flerfiliga vägar och i tätortsmiljö, säger Eva Lundberg på Trafikverket till Carup.

Kameraskåpen får även flera andra uppgraderingar. Bland annat är inbrottsskyddet förbättrat. Dessutom kan kameran gömmas ovanpå portaler, istället för att sitta vid sidan av vägen. Skåpen får också en ny uppkoppling som gör att Trafikverket kan se i realtid om kamerorna fungerar.

Men det är inte säkert att fler kommer att bötfällas även om skåpen tar fast fler fortkörare. Polisens utredningsresurser är begränsade. Det viktiga är att få ner hastigheterna för säkerhetens skull.

– Vi tror inte att Polismyndigheten kommer att lagföra fler, men vi får en möjlighet att få bättre hastighetsefterlevnad på sträckor då vi inte tidigare placerat kameror. Vi följer inte upp antal ärenden utan det som vi följer är hastighetsefterlevnad på utvalda sträckor, säger Eva Lundberg.



Maths Nilsson


9. Debatt i riksdagen om ELV-reglerna

Publicerad 27 december 2023 Text Björn Meyer

I förra veckan hölls en interpellationsdebatt i riksdagen där Romina Pourmokhtari svarade på frågor om de föreslagna ELV-reglerna.



EU-kommissionens förslag om nya regler för uttjänta fordon, så kallade End of Life Vehicles, har väckt stor debatt i fordonskretsar och har nu även nått riksdagen på minister-nivå. Den 20 december svarade klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L) på frågor från riksdagsledamöterna Isak From (S) och Mattias Eriksson Falk (SD).



Anförandelista	
00:16	Statsrådet Romina Pourmokhtari (L)
02:45	Isak From (S)
06:58	Mattias Eriksson Falk (SD)
10:58	Statsrådet Romina Pourmokhtari (L)
14:38	Isak From (S)
18:42	Mattias Eriksson Falk (SD)
20:42	Statsrådet Romina Pourmokhtari (L)
23:49	Isak From (S)

[Här kan du se debatten i riksdagens utsändning.](#)



10. Uppdaterad Porsche Taycan slår Teslas rekord på "Ringen"

2 jan 2024

Det har blivit en del varv på Nürburgring för Porsche Taycan och Tesla Model S genom åren. De båda tillverkarna utkämpar en mer eller mindre officiell tävling om att det snabbaste varvet på nordslungan av den klassiska banan i västra Tyskland.



FILM: <https://youtu.be/YabusX0wBM0>

I juni förra året lyckades Tesla återta förstaplatsen när en Model S Plaid utrustad med Track-paket klockade ett varv på 7 minuter, 25 sekunder och 23 hundraödelar. Alltså omkring sju sekunder snabbare än det tidigare rekordet med en Porsche Taycan som kört på tiden 7 minuter och 33 sekunder.

Men Porsche är på väg att lansera en uppdaterad version av sin Taycan. När en förserieversion av den tog sig an "Ringen" var det [dags för nytt rekord](#). Den ännu namnlösa nya versionen av Taycan tog sig runt banan på 7 minuter, 7 sekunder och 55 hundraödelar.

Det är inte bara det snabbaste varvet någonsin för en eldriven Porsche utan också hela 17 sekunder snabbare än förra sommarens rekord med Tesla Model S. Både Porsche och Tesla fick visserligen se sig slagna av supersportbilen [Rimac Nevera](#) med sina fyra elmotorer och 1.914 hästkrafter. I augusti förra året körde en Nevera ett varv på 7 minuter, 5 sekunder och 30 hundraödelar. Men nya Porsche Taycan visar sig alltså kunna mäta sig med Rimac Nevera genom att vara "bara" två sekunder långsammare.

Enligt tidigare rykten väntas den uppdaterade versionen kallas Taycan Turbo GT och komma i med tre elmotorer som tillsammans ger omkring 1.000 hästkrafter. Idag bjuder Porsche Taycan på som mest 625 hästkrafter i utförandet Taycan Turbo S. Med Launch Control kan effekten tillfälligt höjas till 761 hästkrafter.



Carl Undéhn

11. Världens dyraste Koenigsegg – hyllning till Sverige

Av Maths Nilsson

1 januari 2024, 18:23

Här är Koenigseggen som är en hyllning till svenska flaggan. Bilen är lackerad Mellow Yellow med blå ränder och svenska flaggor på sidan. Den extrema skatten i Singapore gör den till världens troligen dyraste Koenigsegg.



Koenigsegg fortsätter att leverera nya Jesko-bilar i många spännande kulörer. Nu har ett 15-tal bilar levererats ut från fabriken i Ängelholm. Den senaste bilen är den första högerstyrda som har levererats och gick till Singapore.

Bilskatten i landet gör den troligen till världens dyraste Koenigsegg hittills. I Sverige kostar den knappt 30 miljoner kronor med alla tillval. Men Singapore har numera en skatt på 320 procent på bilar som kostar över 800.000 kronor. Det betyder att prislappen landar på **93 miljoner**, [uppges Egg Registry](#).

Ägaren valde en spec som är en hyllning till Sverige. Bilen är som första Koenigsegg någonsin lackerad i kulören Mellow Yellow. Färgen är lagd i flera skikt som gnistrar i solen. Intrycket av svenska flaggan blir komplett genom ränder och bromsok lackerade med Imperial Blue. Dessutom har bilen svenska flaggor på sidorna bakom främre hjulhusen.

Ägaren valde också till de läckra kolfiberhjulen AirCore Carbon Wheels. Dessutom är backspeglarna och luftintagen i bak i Carbon Wing Mirrors och Carbon Rear Intakes. Inredningen är tvåfärgad i Desiato och Blueberry Alcantara, **enligt Egg Registry som var först med nyheten om den fantastiska bilen**.

Koenigsegg Jesko har 1.625 hästkrafter om bilen körs på E85 och 1.280 hästkrafter på bensin. Om denna bil har tillvalet Plus som gör att den kan köras på E85 är okänt. Men även på bensin har bilen otroliga prestanda, något som visades nyligen när [Jesko slog banrekord på Gotland Ring](#).



Maths Nilsson

LÄS MER:

- [Koenigsegg startar laddstation för elbilar – öppnar museum](#)
- [Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust](#)
- [Så förstörs superbilar för miljoner i krocktesterna -...](#)
- [Ny mystisk specialmodell från Koenigsegg – hyllar...](#)
- [Koenigsegg: "Den här bilen behåller jag till mig själv"](#)
- [Svenska superbilen kan bli din – bli snabbast i sommar med...](#)

12. Teslas bilfartyg fick vända – fullt av stinkbaggar

Av Maths Nilsson 2 januari 2024 kl 06:46

Ett bilfartyg lastat med 1000-tals Tesla Model Y har tvingats vända tillbaka till Kina. Fartyget och bilarna var fulla av illaluktande stinkbaggar, upptäckte inspektörer.



Bilfartyget Glovis Caravel lastat med ett stort antal Tesla Model Y har stoppats och tvingats tillbaka till Kina. Fartyget var på väg mot Australien när australiensiska jordbruksdepartementet gjorde en kontroll. De hittade ett antal skadedjur ombord på båten och på bilarna, [uppper Car Expert](#). Värst var den gulfläckiga stinkbaggen som är en illaluktande skadeinsekt.

Stinkbaggen hör till den asiatiska faunan och är känd för att avge en hemsk odör när den känner sig hotad. Den förstör frukter som äpple, körsbär, persika och päron genom att suga ut växtsaften med sin nålliknande mun. Baggen kan bitas men är ofarlig för människor.

Bilartyget Glovis Caravel har en kapacitet på 7000 bilar. Foto: Wikimedia Commons

– Det fanns flera upptäckter, inklusive gulfläckig stinkbagg som utgör ett betydande hot mot Australiens växthälsa och miljö på grund av den skada den kan göra på jordbruksgrödor, frukt och prydnadsträd. Avdelningens primära angelägenhet är hanteringen av biosäkerhetsrisker för att skydda Australien. Godset kan lossas när biosäkerhetsrisker har hanterats till en acceptabel nivå, uppper jordbruksdepartementet.

Efter att ha cirkulerat utanför Brisbanes kust i veckor tvingades Glovis Caravel till slut att återvända till Shanghai i Kina. Där ska fartyget och bilarna desinficeras för att eventuellt kunna återvända till Australien. Tesla har uppgett för väntande ägare att båten ska få vidare bearbetning innan det återinträder i en australisk hamn.

– Vi undersöker aktivt alla tillgängliga alternativ för att få din Model Y till dig så snart som möjligt. Detta kan inkludera att din beställning flyttas till ett fordon från nästa produktions-sats. Mer information kommer att lämnas under den kommande veckan. Tack igen för ditt tålamod, vi förstår att detta har varit en nedslående upplevelse, uppper Tesla i ett meddelande till de som väntar på bilar, uppper Car Expert.

13. Mazda RX-7 var en varvvillig sportbil med wankelmotor

Publicerad 2023-12-31 kl 6:30 Text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

Mazdas lilla sportvagn erbjöd körglada motoregenskaper och snitsig design.



Mazda RX7 debuterade 1978 men redan innan dess hade den japanska tillverkaren och Rudolf Wankels revolutionerande motorkonstruktion kombinerats i åtskilliga modeller. Till dem hör sportcoupéerna RX3 och RX5, samt sedanmodellen RX4, vilka alla tre faktiskt såldes i enstaka exemplar även i Sverige.

Men det var med RX7 Mazda etablerade sig som en tillverkare som verkligen trodde på wankelmotorn, efter NSU:s dyra och föga succéartade försök under 1960-talet. Det var också tack vare japanska ingenjörer man lyckades göra motorkonstruktionen tillförlitlig nog för att den skulle vinna förtroende hos en större publik.

Kvar fanns dock fortfarande problemen med hög törst och en viss "inbyggd" oljeförbrukning. Det fanns också en del skötsel- och körkrav på wankelmotorerna, bland annat är oljebesiktningarna mycket viktiga att följa och motorn får absolut inte pressas när den är kall. Dessutom får den inte stängas av innan den nått full driftstemperatur och om motorn drabbas av överhettning kan det vara tack och adjö, helt enkelt.

Maskinen är både extremt varvvillig och välbalanserad – två faktorer som kommer av wankelprincipen, där bara tre av motorns delar är rörliga. Vid 7 000 varv tar det dock slut, till ljudet av en summerton.

I övrigt var bilen annars en ganska enkel själ. Den hade kul och tidstypisk formgivning, lite som en Porsche 924 ur vissa vinklar, lite samtida Camaro och så en hel nypa tvättäkta japanskt. Pop-upstrålkastare, förstås. Två personer har ganska gott om plats och en hel del bagage kan enkelt lastas in när bakrutan öppnats.



Inuti är det USA-influerat, inte minst färgsättningen. Glasrutan bak är också bagagelucka.

Inredningen är tidstypiskt japansk/amerikansk men av god kvalitet både i material och sammansättning. Fjädringen är ganska enkel men bilen har suverän balans och är ytterst givande att ratta på småväg – även om styrningen inte är av kuggstångstyp utan en mer sävlig snäckstyrning.

MAZDA RX-7 1984

Nypris: 132 000 kr.

Motor: Tvåskivig rotationsmotor, 2 x 573cm³, 2-steps fyrportsförgasare, vattenkylning, max effekt 115 hk DIN vid 6 000 v/min, max vridmoment 152 Nm vid 4 000 v/min

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift, femväxlad helsynkroniserad växellåda med golvspak.

Fjädring/hjulställ: Fram individuell med fjäderben, bak stel fyrlänksaxel med wattlekage, skruvfjädrar och teleskopstötdämpare runt om.

Styrning: Kulmutter, 3,7 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 9,6 m.

Bromsar: Ventilerade skivor, bromsservo.

Mått: L 432/B 167/H 126 cm.

Fartresurser: Toppfart 200 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 8,9 s.

Förbrukning: 1,26 l/mil.



Wankelmotorn är kompakt men antalet slangar och ledningar kan avskräcka den mest rutinerade mekaniker.

LIVSCYKELN

1978 Mazda RX-7 (SA) börjar tillverkas i mars men säljs ändå som 1979 års modell. I Japan får den tillnamnet Savannah, men kallas bara RX-7 i resten av världen.

1981 Facelift med ny spoiler fram, nya stötfångare och förändrat bakparti. Vindmotståndet sänks därmed från 0,36 Cd till 0,34 (0,32 med bakre spoiler). Skivbromsar bak. Effekten ökas med 10 hk DIN till 115, i USA uppgavs aldrig mer än 100 bhp för förgasarsversionen. Chassinummerprefix är nu FB.

1982 Officiell säljstart i Sverige genom Olle Olssonbolagen. Priset sätts i nivå med Porsche 924 medan Alfa-Romeo GTV6 och Datsun 280ZX är dyrare.

1984 På vänsterstyrda bilar helt ny instrumentpanel. Om det var en förbättring är omtvistat. Bättre stolar och andra uppgraderingar i interiören. Fälgstorleken går upp till 14 tum och det blir ventilerade bromsskivor runt om. En förstärkt bakaxel med diffbroms monteras. I USA introduceras toppmodellen GSL-SE med 13B-motor med insprutning, effekt 135 hk.

1985 Sista året för första generationen av RX-7. Efterträdaren med internkoden FC blir större med en formgivning snarlik Porsche 928 men lever inte riktigt upp till föregångarens charm och individualitet.



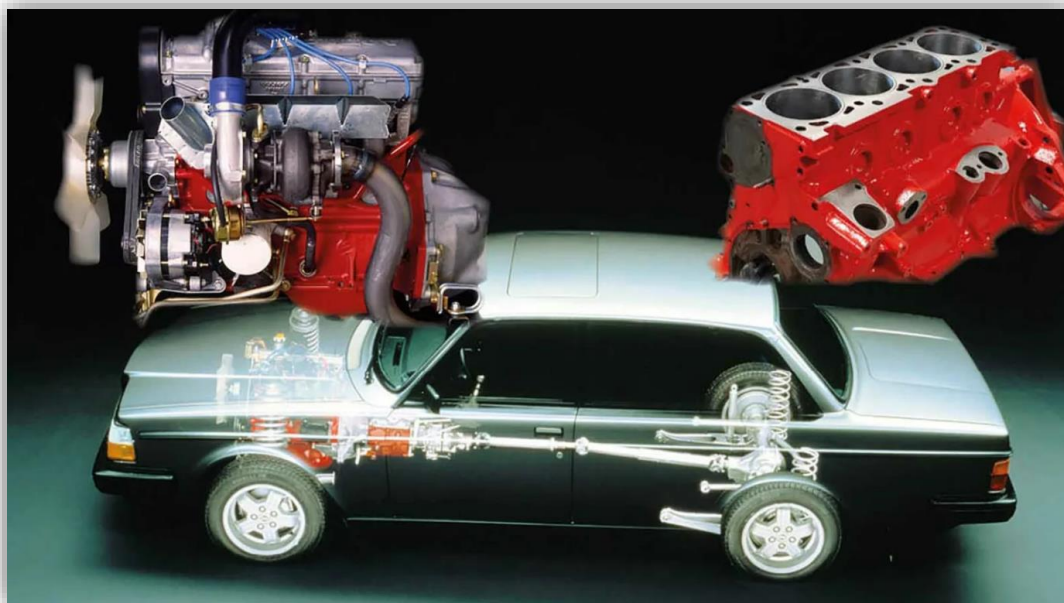
Calle Carlquist

14. Filmen gjorde succé: Volvos rödblocksmotor bäst i världen

Av Maths Nilsson

27 december 2023, 21:24

Volvos legendariska rödblocksmotor gör succé 25 år efter nedläggningen – på Youtube. Historien om världens mest hållbara motor som samtidigt vann racingtävlingar har fått över en miljon tittare.



Volvo tillverkade sin sista rödblocksmotor 1998, sedan tog de skönsjungande femcylindriga motorerna över, innan det blev fyrcylindriga VEA-motorer för hela slanten från 2017. Om bara sju år ska det inte finnas förbränningsmotorer i Volvos bilar. Nu gör rödblocksmotorn tittarsuccé på youtube. En ny minidokumentär om den mytomspunna motorn har under året blivit en av de mest sedda Volvofilmen med 1,1 miljoner tittare.

Historien börjar redan 1961 när Volvo introducerade B18-motorn i Volvo P1800, även om den inte anses vara en riktig rödblocksmotor. B18 var ett stort steg framåt och hade femlagrad vevaxel istället för trelagrad. En del av hemligheten bakom den unika hållbarheten var att lagren var större än på en lastbil eller en Ferrari V12-motor. Dessutom drevs kamaxeln med kuggar istället för kedja eller rem. Resultatet blev världens mest hållbara motor som slog **världsrekord med 515 000 mil i en bil.**

Sedan kom B20 som i mångt och mycket var en B18 med större cylinderdiameter. Den verkliga rödblocksmotorn gjorde sin debut 1975 när Volvo 240 lanserades med B21-motorn. Motorn hade överliggande kamaxel med kamrem och topplock i aluminium istället för järn. Fortfarande lika extremt hållbar enligt filmen.

Toppen på rödblockseran är enligt filmen B21 Turbo med 155 hästkrafter som kom i Volvo 240 Turbo 1980 och B23 turbo med 182 hästkrafter som gjorde sin debut i Volvo 760 1983. Beviset för att Volvos rödblockare kan vara världens bästa motor är att den lyckades få 240-bilar att vinna racingtävlingar på löpande band i ETC och DTM.



Youtubefilmen "Den odödliga tegelstenen" har över 500 000 tittare:

<https://youtu.be/rzss5Z-ozz0>

LÄS MER:

- [Klassiska Volvo P1800:n döljer en urstark turbo-hemlighet...](#)
- [En av Sveriges mest älskade bilmodeller fyller 30 år – här...](#)
- [Snabbast i världen – med en Volvo rödblocksmotor som gått...](#)
- [Volvo XC60 firar två miljoner bilar – ännu chanslös mot...](#)
- [Nu tillverkar Volvo sin sista diesebil någonsin](#)
- [En epok går i graven – så minns jag Volvos dieslar](#)



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. Volvos smarta konceptbil kapade vikten med 200 kilo

Publicerad 2023-12-30 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Framtids-Volvon som presenterades redan på 1980-talet kunde köras på rapsolja.



Två typiska åttiotalare toppade förstasidan av Vi Bilägare nummer 20/83, men de kunde knappast vara mer olika varandra än Volvo LCP 2000 och Mercedes-Benz 190.

Volvon är ett gott exempel på att framtidsbilar kunde vara väl så spänniga och idéfyllda också förr. Den hakade i viss mån på 1973 års säregna projekt Porsche FLA, Forschungsprojekt-Langzeit-Auto, som var en vision om hur bilar skulle konstrueras för att kunna leva så länge och därmed resurssnålt som möjligt. Volvo LCP 2000 debuterade vid ett miljöseminarium 1983 och var en studie i lättviktsmaterial för att nå extremt låg förbrukning.

Totalt fyra exemplar byggdes, sinsemellan något olika. Magnesium användes flitigt och sparade 200 kilo tjänstevikt jämfört med om konventionella material hade använts. En fjärdedel av bilen bestod av aluminium, medan plast användes i främre huv och i taket. Sidorutorna gjordes av klar plast, pedalstället av armerad nylon. Det kanske mest anmärkningsvärda var att kolfiber använts i dörrarnas ramar, ett nytt och närmast okänt material för 40 år sedan.

”Det kanske mest anmärkningsvärda var att kolfiber använts i dörrarnas ramar”

Till slut stannade tjänstevikten på blott 777 kilo och förbrukningen angavs till 0,36 liter milen – en oerhört låg siffra då.

– Den dagen någon vill ha en bil som är energisnål i ordets verkliga bemärkelse, då ska de veta att vi har kunnandet att bygga en sådan, sade Volvos Dan Werbin till Vi Bilägare vid presentationen.

Werbin var en välkänd Volvochef vid denna tid och brukar tillskrivas ansvaret för bland annat Volvo 480 ES några år senare.

LCP 2000 var ungefär lika stor som en Volkswagen Golf men hade design med låg profil, spetsig front och avhugget bakparti. Lite som en samtida Honda Civic. Två där framme satt åt rätt håll medan de där bak satt vända med ansiktena mot bakrutan.

Motorn i ett av exemplaren var en trecylindrig turbodiesel på 1,3 liter och cirka 50 hästkrafter. Andra hade en 1,4-diesel på 90 hk och använde motoroljan som kylmedel. Den kunde köras på olika bränslen, bland annat rapsolja. Båda drev framhjulen, säkert ett resultat av att en viss Rolf Melde, Saabs legendariske rallyförare och senare utvecklingschef, varit projektledare för bilen. Fjädringen var av en liknande konstruktion som Citroëns, med så kallade hydragasdon som sparade plats.

Framtids-Volvon skulle, om den gick i produktion, byggas på en smula gammaldags vis med en separat bottenplatta på vilken motor, fjädring och övriga tekniska komponenter monterades, innan karossens olika utbytbara delar monterades. När det var dags för skrotning skulle detta ske enkelt och "sorterbart" efter olika material, en närmast okänd tanke för 40 år sedan. Totalt skulle Volvo LCP då bara ha använt 60 procent av den energi som en konventionell bil förbrukat under sin livstid, enligt Volvo.

LCP 2000 finns i dag att se på Volvo Museum i Arendal, Göteborg.



Andra halvan av Vi Bilägare-numret toppades av en bil som historiskt sett är väl så intressant, om inte än mer: Mercedes-Benz 190. Den första generationen kom att byggas i 1,9 miljoner exemplar, med motoreffekt från 90 till drygt 230 hk – men det visste man ju inte då.

Första årsmodellen av den blivande storsäljaren testades av tidningens välkände Stig Björklund, som kunde konstatera att många av de stora Mercedesmodellernas förtjänster kokats ned i den kompakta bilen utan att aromen gått det minsta förlorad. Björklund lovordade fjädringen (den femlänkade bakvagnen ansågs som en teknisk bedrift), förarmiljön, kvalitetskänslan och det lådformade bagageutrymmet – men det trånga baksätet fick minus och priset var förstås högt för den som ville ha en liten bil med stjärna på kylargrillen. Från 93 800 kronor var nästan 10 000 kronor mer än för värsta konkurrenten BMW 320i.



Calle Carlquist

16. Chevrolet Corvair Corsa Cabriolet 1965



Chevrolet Corvair är en personbil, tillverkad av General Motors i Chevrolet mellan 1960 och 1969. Den första generationen Corvair introducerades 1959 som en 1960-modell och hade en unik bakmonterad luftkyld motor, samt individuell fjädring och en enhetlig kaross. Bilen mottogs väl av allmänheten och ansågs vara en stark konkurrent till importerade modeller som Volkswagen Beetle. Den andra generationen av Corvair, som tillverkades mellan 1965 och 1969, innehöll många viktiga förändringar utöver styllingen, inklusive en omdesignad fjädring för att förbättra hanteringen och en rad nya motoralternativ.

Chevrolet Corvair designades av Detroit-ikonen Ed Cole, som tjänstgjorde som chefsingenjör för Chevrolet från 1956 till 1967. Cole är också känd som fadern till small-block V8-motorn, som användes i ett brett utbud av Chevrolet-fordon och fortfarande är i produktion idag. Dessutom anses Cole ha haft en betydande inverkan på utvecklingen av Chevrolet Corvette och Camaro under sin tid på General Motors. Hans sista befattning var som VD och koncernchef.





Corvair var en mycket mer inflytelserik bil än vad många inser. Ed Cole sa att motorn inte var designad av Porsche som vissa spekulerade; Faktum är att Cole föreslog att det var mer troligt att Porsche studerade den sexcylindriga Corvair-motorn på sin väg till att designa den 6-cylindriga Porsche 901/911-motorn som introducerades 1965. En intressant parentes är att Porsche inte använde en spiralfjäder och länkarmsbakhjulsupphängning som gen 2 Corvair förrän i januari 1994, nästan 30 år senare!

Denna Chevrolet Corvair Corsa Cabriolet från 1965 är ett sällsynt fynd som ett genuint exempel på den önskvärda högpresterande Corsa-modellen. Denna Corsa har fabriksuppraderad fjädring och en 140-hästars, fyrförgasare, platt-sex-motor kopplad till en fyrväxlad manuell golvväxellåda. Färdig i tidsenliga färger av Regal Red över svart med en vit pinpoint vinyl cabriolet topp. Den svarta vinylinteriören är i utmärkt skick, med skålade säten och korrekt nylonöglematta. Ytterligare funktioner inkluderar kromdetaljer, fabriksradio, tidsenliga trådhjulsskydd och konvertibelt taklucka. Fabriksstålfälgarna bär tidsenliga B78-13 Firestone Deluxe Champion whitewalls. Endast 20 291 av dessa bilar tillverkades 1965, detta exemplar rullade ut från Willow Run, Michigan GM Plant i augusti 1965. Denna fabrik byggdes 1959 speciellt för Corvair-produktion.

Oklanderligt restaurerad av en hängiven märkesentusiast, presenteras denna Corvair med utsökta detaljer och högkvalitativa ytbehandlingar. I det fullt detaljerade motorrummet finns den ursprungliga siffermatchande flat-six, tillsammans med rätt reservhjul och domkraft. En titt på detaljerna inuti "frunken" avslöjar restaureringens kvalitetskaraktär. Den åtföljs av originaldokumentation inklusive tidstypiska broschyrer, bruksanvisning och vinmatchat garantihäfte med fabriks Protect-O-Plate ID-kort intakt.

Denna underbara Corvair Corsa är en av de finaste som finns idag - ett vackert restaurerat, mycket detaljerat exemplar som är redo att visa och uppleva glädjen med utomhuskörning.

17. Chevrolet's luftkylda - före sin tid

Publicerad 2023-08-21 kl 7:00 (uppdaterad 2023-08-21 kl 13:11) Text Mårten Carlsson

När Chevrolet kom med en luftkyld boxer i Corvair ansågs det närmast radikalt. Men dom provade på luftkylt redan för 100 år sedan.



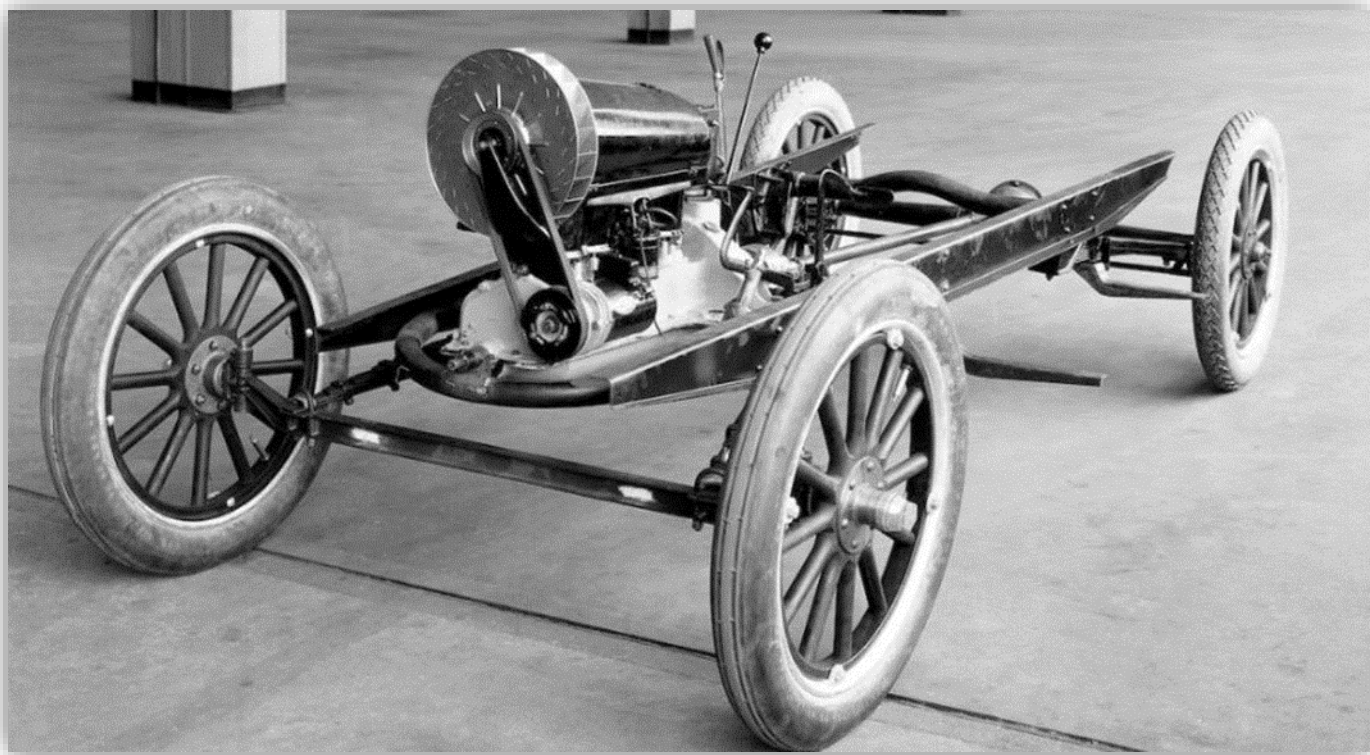
Chevrolet Copper-Cooled Roadster 1923.

Idén med en luftkyld motor kom från GM:s experimentavdelning i Dayton, Ohio. Där huserade deras universalgeni Charles Kettering. Han hade just uppfunnit en metod att svetsa samman järn och koppar. Och från det kom tanken att förse en gjutjärnsmotor med kylflänsar i koppar som ledde bort värme bättre.

Tanken med luftkylning var tilltalande. Man slapp en massa komponenter som kylare, vattenpump, slangar anslutningar med mera. Detta ledde dels till mindre vikt och mindre saker som kunde gå sönder och det sistnämnda var något automobiler på denna tid gärna gjorde.

GM:s ledning biföll projektet 1920 och Kettering trodde den skulle kunna massproduceras redan under 1921 och ville bygga en testserie - det fick han. Ledningen litade på Kettering. Men beordrade en fyrcylindrig modell och en sexa till Oakland. Motorn kallades för Copper cooled. Chevrolet's chef K.W Zimmerscheid var så entusiastiskt att man planer för till och med sluta tillverka vattenkylda motorer helt i slutet av 1921 och introducera den nya Copper cooledmotorn i januari 1922.





Men Kettering fick snart lite bekymmer. Att foga samma järn och koppar var en sak men få det arbeta tillsammans var en annan. Koppar och järn utvidgar sig olika vid värme. Så kom 1922 och Zimmerscheid fick kalla fötter - han ville dra pluggen ur projektet men han hade en chef ovanför sig - Pierre S. Du Pont som pushade på det. Han anställde en ung dansk ingenjör vid namn William Knudsen (som några år senare kom att bli chef över hela GM) som sändes till Dayton för att se hur det gick med Copper cooledprojektet. Han gillade vad han såg och sa vad Du Pont ville höra - motorn skall byggas, inte bara provserie utan fullskalig produktion.

Du Pont var en maktmänniska som tog ifrån Zimmercheid titeln som General Manager över Chevrolet och tog på sig den själv. Zimmercheid avpolleterades senare helt.

Det här var inte de enda intrigerna som slog grus i maskineriet runt Copper cooled och annan utveckling. Teknikerna inom respektive märken hade ingen kontakt och gänget i Dayton hade inte kontakt med någon av dom. Alla misstrodde varandra och ansågs sig ha större rätt än den andre.

I media verkade allt vara frid och fröjd. Den nya luftkylda motorn höjdes till skyarna som epokavgörande, den var framtiden och den var nyckeln till nya billigare bilar för var man med mera. Någon bil hade ännu inte gjorts med en fungerande motor och nu var det redan 1923.

Man fick inte motorn att fungera något vidare men under 1923 lyckades man ändå bygga några bilar. De kallades för serie M.

Serie M presenterades inte under det pompa och ståt man hade tänkt sig. Den skiljde sig heller inte särskilt mycket på utsidan från de andra heller. En Copper cooled bil hade ett slags liggande flänsar i grillen istället för vertikala ribbor.

Totalt gjorde man 739 bilar under 1923. Av dom skrotade man hela 239 innan de ens lämnat fabriken. 20 bilar tappades bort (!) vid transport. Drygt 500 bilar nådde alltså återförsäljare av dom användes 150 som slags promotionbilar och i slutändan lyckades man bara sälja 100 bilar totalt. I juni 1923 beslutade man återkalla allihop för att skicka till skrotpressen. Två ägare vägrade dock släppa ifrån sig sina. En kund i Boston och - Henry Ford!



18. Historielektion: Chevrolet's luftkylda var GM: s första stora katastrof

Av Aaron Gold

2 dec 2020

Ett försök att revolutionera bilbranschen sjönk nästan Chevy.

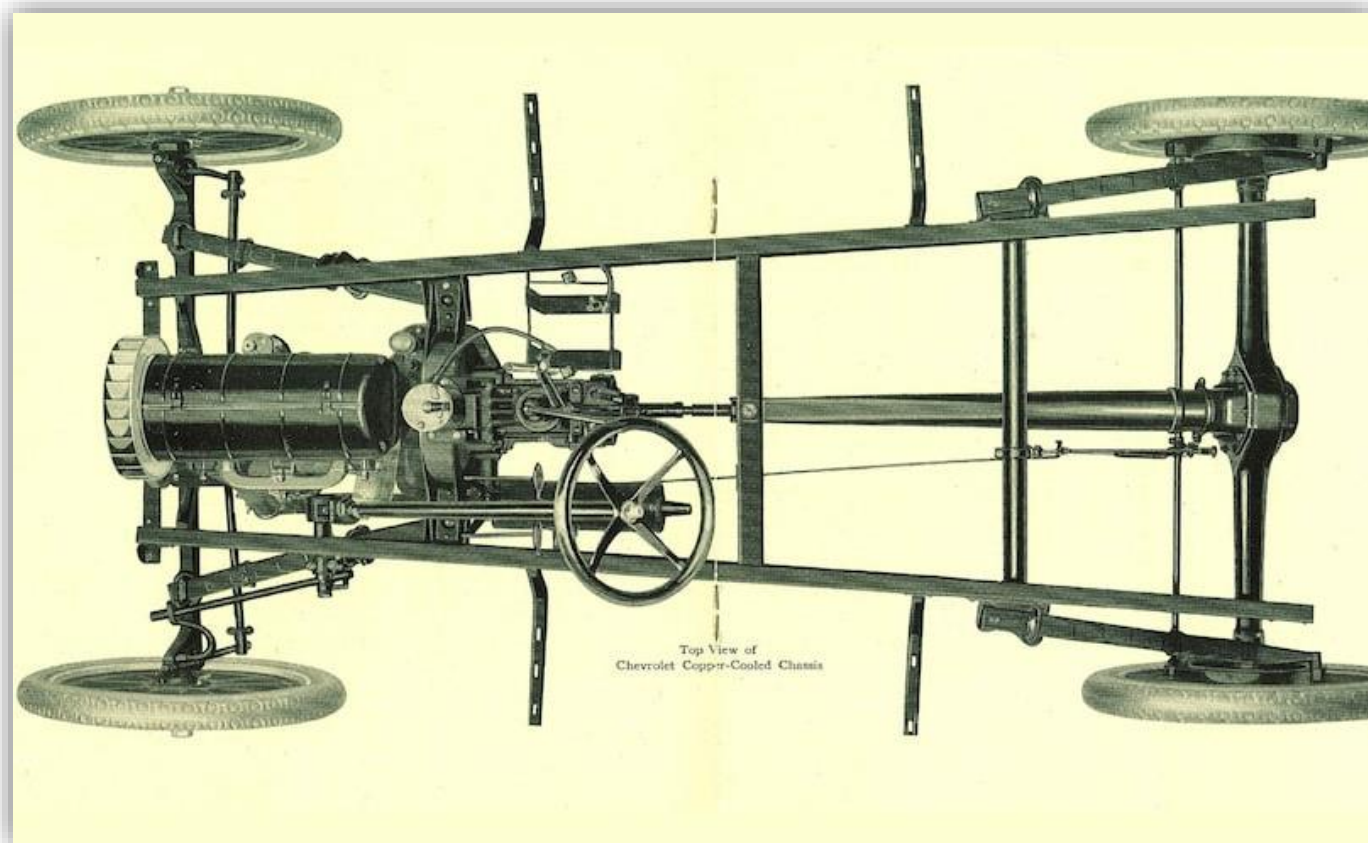


Hur mycket vi än njuter av **General Motors triumfer**, noterar vi också dess misstag. Du känner till **de fruktansvärt utförda X-Cars**, den **problemlågade Chevrolet Vega** och **den visuella terrorhandlingen som kallas Pontiac Aztek**, men hur är det med Chevrolet's luftkylda bil från 1923, den kopparkylda Chevrolet? Detta var en av GM: s tidigaste och största företagskatastrofer, en bil så bristfällig att nästan en tredjedel av dess exemplar förstördes innan de ens lämnade fabriken, och nästan allt som gjorde det i kundernas händer återköptes och krossades.

I **sin bok *My Years With General Motors*** är den tidigare GM- vd:n Alfred Sloan uppfriskande uppriktig om den kopparkylda katastrofen och citerar den som ett misstag som skulle påverka GM-politiken under det kommande halvsekle.

Grunden För Den Kopparkylda Chevrolet

Berättelsen handlar om Charles Kettering, chef för Dayton Engineering Laboratories Co., annars känd som Delco. Ketterings uppfinningar inkluderade den elektriska kassaapparaten, det moderna elsystemet för bilar och **Cadillacs revolutionerande elektriska startmotor**. I slutet av tonåren fixerades "Boss Ket" på den luftkylda motorn, vilket var en attraktiv möjlighet för biltillverkare: Att eliminera kylaren och dess VVS skulle minska komplexiteten, vikten och kostnaden. Luftkylda motorer var redan i produktion med kylflänsar av gjutjärn, men Kettering var fast besluten att använda koppar, som hade 10 gånger konduktiviteten hos järn (och därmed var det föredragna materialet för vattenkylda radiatorer).



Ketterings engagemang i utvecklingen av en luftkyld motor var en avgörande faktor i GM: s köp av Delco 1919 och installationen av Kettering som chef för GM: s forskningslaboratorium; företagets högsta ledning saliverade vid utsikterna till Ketterings motor.

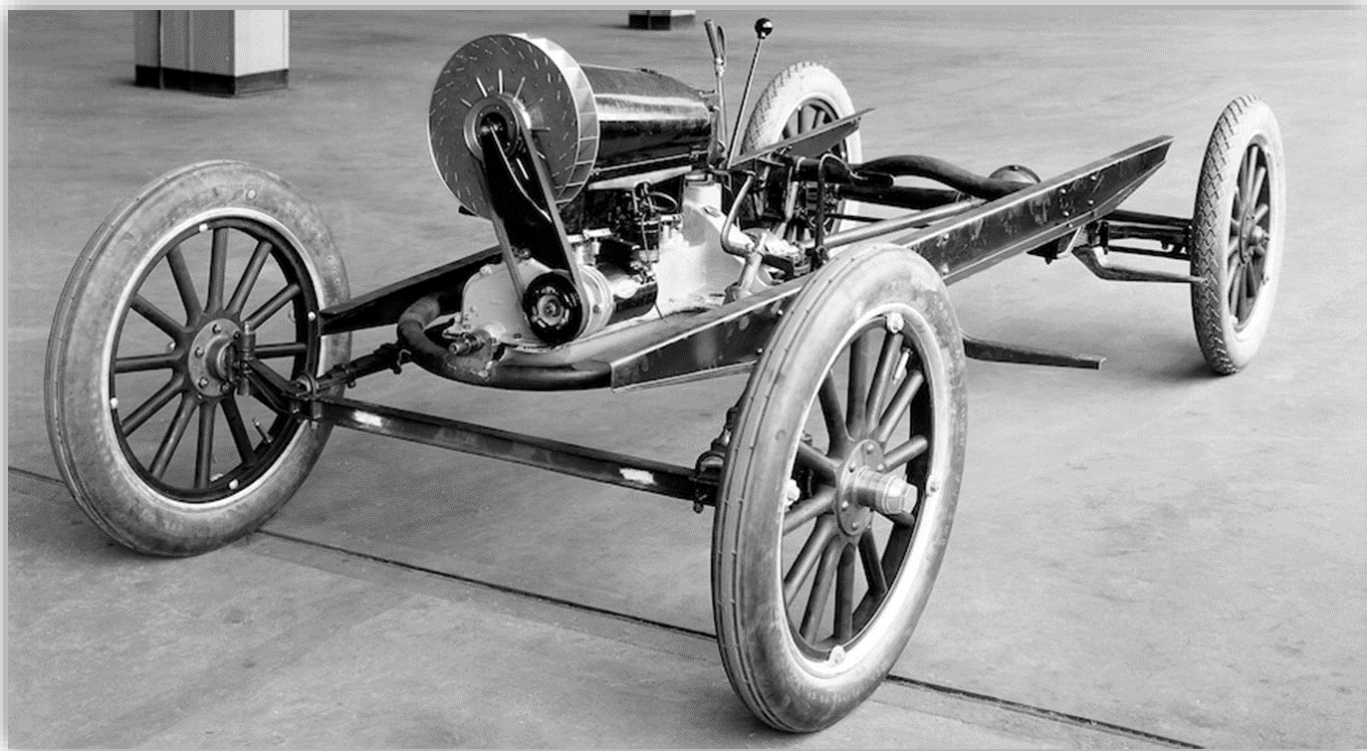
"Denna uppfinning har ännu inte utvecklats till den punkt där dess framgång är absolut säker", läser protokollet från GM: s finanskommittémöte 1919 där Delco-köpet slutfördes, "men att dess chanser att visa sig framgångsrika är gynnsamma och att i detta fall kommer vår investering att ge en fantastisk ekonomisk avkastning. "

"Chevrolet, Gissa Vad Du Får?"

GM-presidenten Pierre du Pont konverterade snabbt till den luftkylda motorn. Under hans ledning bestämde GM: s verkställande kommitté att en ny luftkyld, fyrcylindrig bil skulle ersätta Chevrolets billiga 490-modell för modellåret 1922, medan en sexcylindrig bil skulle utvecklas för senare introduktion av Oakland (senare Pontiac) division. Delcos Dayton-labb skulle designa inte bara motorn, utan det kompletta körchassit.

Tyvärr hade ingen konsulterat Chevrolet. General Motors var fortfarande ett ganska nytt företag vid den tiden, och dess divisioner var i huvudsak autonoma enheter, var och en ansvarig för sin egen teknik. Karl Zimmerscheid, Chevrolets chef, var ovillig att tvinga denna obevisade teknik på sin division.

Oakland-divisionen var mycket mer mottaglig för den luftkylda bilen, och eftersom Chevrolet fortfarande hade ett stort lager av vattenkylda 490-tal att sälja, skiftade utvecklingen till Oaklands sexcylindriga motor, med förståelsen att Chevy så småningom skulle få den luftkylda bilen oavsett om den ville ha den eller inte. President du Pont och exekutivkommittén bestämde att de nya bilarna skulle visas på New York Auto Show i januari 1922, med Oakland-produktion som började i februari och Chevrolet-produktion i maj. Högsta ledningen hoppades kunna eliminera vattenkylda bilar så snabbt som möjligt, och Du Pont berättade för Kettering att han kände sig som ett barn som visste att cirkusen skulle komma till stan.



Den Första Kopparkylda Bilen Dyker Upp

I november 1921 skickade Dayton den första luftkylda bilen till Michigan, och den misslyckades omedelbart med Oaklands testregim. Oaklands general manager Fred Hannum rådde du Pont att enligt hans uppskattning behövde det luftkylda Oakland minst ytterligare sex månaders utveckling och att divisionen omedelbart skulle börja arbeta med en ny vattenkyld uppställning.

GM:s ledarskap var bedövat, liksom Kettering, som var så upprörd att verkställande kommittén skickade honom ett brev, omtryckt i Sloans bok, som verkar ha det enda syftet att stärka hans självkänsla. "[Om] du någon gång får tillfälle att stanna upp och undra över vår tro och vårt förtroende för dig och [den luftkylda bilen] ... Dra ut brevet ur skrivbordet och läs det igen." Med den luftkylda Oakland i sidled återvände fokus till Chevrolet.

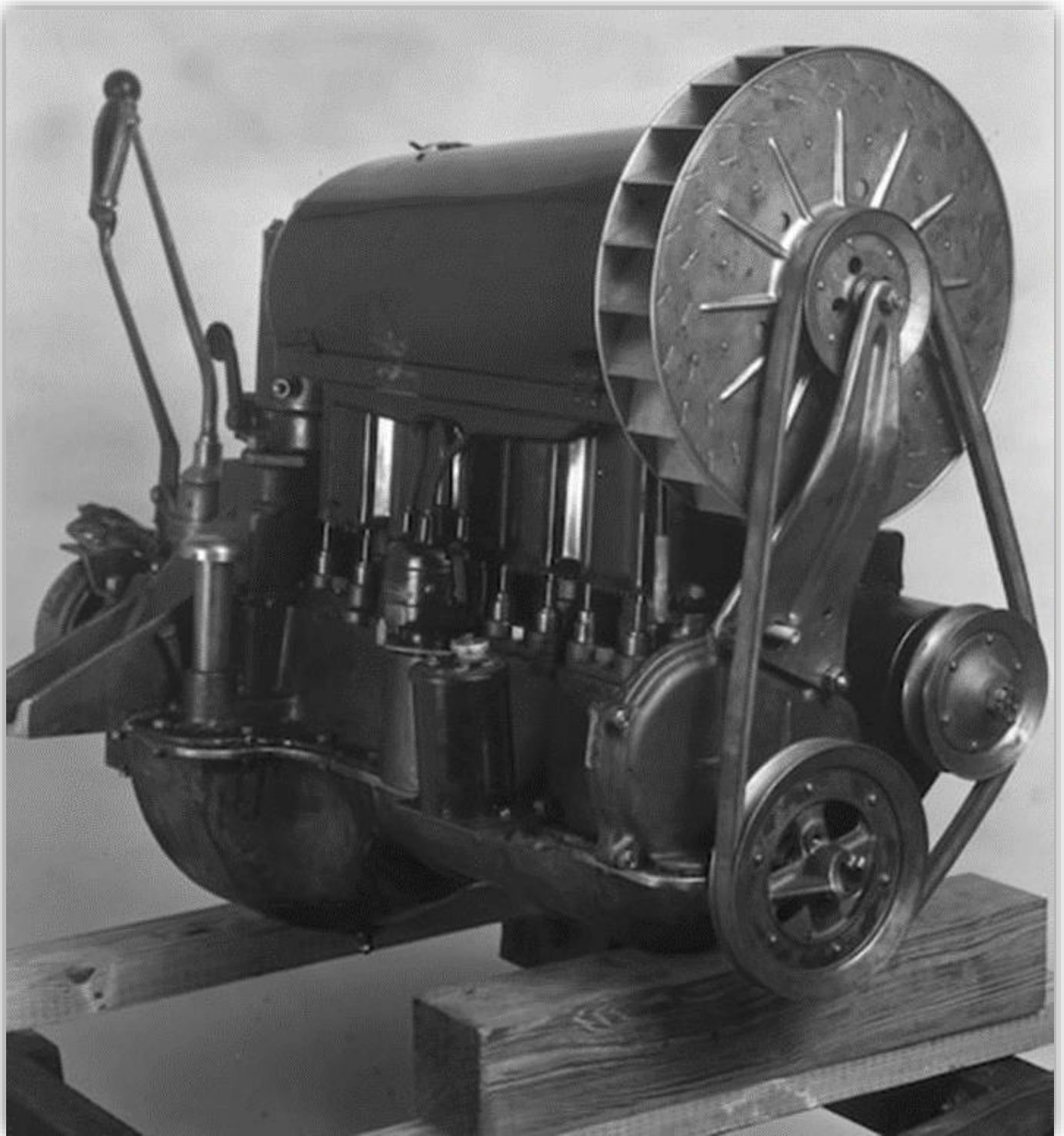
Sloan började under tiden uttrycka allvarliga farhågor om programmet. Hans problem var inte med själva tekniken eller Ketterings förmåga att leverera den.

"Vi kommer inte att få avancerad ingenjörskonst", skrev han i december 1921, "från ett medelmåttigt sinne som genomsnittet av våra ingenjörer jämfört med Mr. Kettering." (Aj!) Snarare var Sloans oro över att företaget kantade in i divisionernas ansvar, vilket inte var hur General Motors-systemet skulle fungera.

"Vi var mer engagerade i en viss teknisk design än i företagets breda mål", skrev han. "Och vi var i situationen att stödja en forskningsposition mot bedömningen av divisionsmännen som i slutändan skulle behöva producera och sälja den nya bilen." Sloan ansåg att företaget borde ha väntat på en fungerande prototyp innan de bestämde sig för produktion, men hans oro satte honom i minoritet.

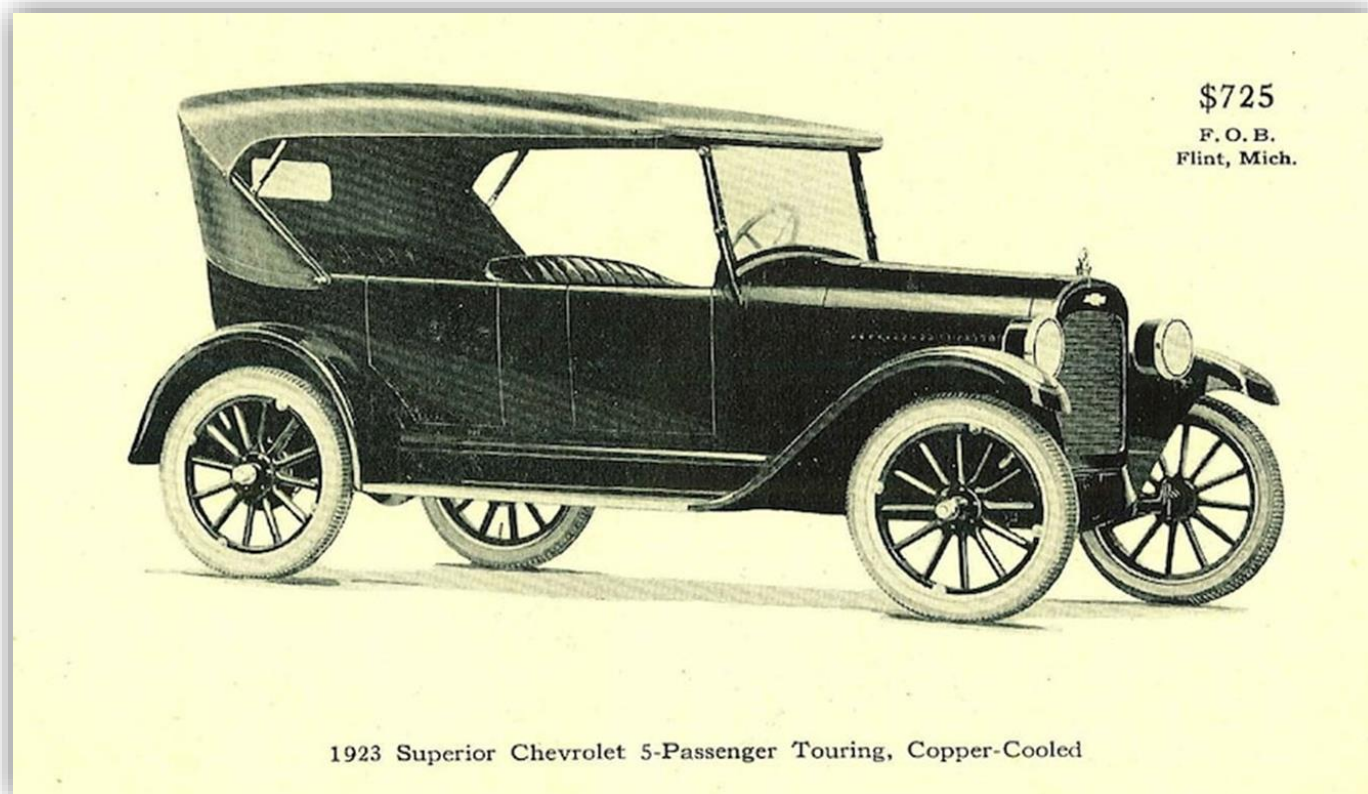
Förnyad Entusiasm För Den Kopparkylda Chevrolet

Den vintern ersatte William S. Knudsen Zimmerschied som Chevrolets general manager. Knudsen var entusiastisk över den luftkylda bilen, vilket var goda nyheter för Kettering och Dayton-besättningen, eftersom Oakland i februari 1922 åtog sig ytterligare 18 månader med vattenkylda bilar. Chevrolet-produktionen drevs tillbaka igen, till september 1922.



Sloan var orolig: Chevrolet var nu fem månader borta från fullskalig produktion av en bil som ännu inte fanns. Dessutom, om den luftkylda bilen misslyckades, hade Chevrolet ingen reservplan. Han drev på för parallell utveckling av en vattenkyld 490, med förbehållet att den skulle fasas ut om och när den luftkylda bilen visade sig vara en teknisk och kommersiell framgång. I april föreslog du Pont att kalla den luftkylda bilen Copper-Cooled Chevrolet. GM hade ett namn, men inget att sätta det på - Dayton hade fortfarande inte levererat en prototyp.

September kom och gick utan produktionsstart, och ändå talade exekutivkommittén nu om en luftkyld Oldsmobile. Du Pont laddade framåt och Sloan grävde i hämlarna, orolig för att begå tre av GM:s fem divisioner till en oprövad design. I november nåddes en kompromiss: Chevrolet skulle fortsätta som planerat, Olds skulle starta luftkyld produktion sommaren 1923 och Oaklands luftkylda planer skulle läggas på is.



Den Kopparkylda Chevrolet Visas Äntligen

I januari 1923 avslöjades den kopparkylda Chevrolet äntligen på New York Auto Show. Ett lamellgaller skilde den från vattenkylda bilar, med kopparfenorna som gav bilen sitt namn dolt av ett rörformigt hölje som trattade luft som drogs av den stora kylfläkten. Den kopparkylda Chevrolet stal showen, och GM: s högsta ledning började undra hur snart företaget kunde dike produktionen av vattenkylda bilar helt och hållet.

Den kopparkylda Chevrolet gick äntligen i produktion, och när vintern blev till vår befann sig GM med ett nytt problem: Bilmarknaden exploderade, och ändå sipprade kopparkylda Chevrolet ut ur fabriken. De vattenkylda Chevrolets ringde upp rekordförsäljningen, och dess främsta konkurrent, **den föråldrade Ford Model T**, var på väg till sitt bästa försäljningsår någonsin. Samtidigt plågades de få luftkylda Chevrolet som lämnade fabriken av problem, främst överhettning och strömavbrott. Det var uppenbart att motorn fortfarande behövde mer arbete.

Oldsmobile hade under tiden upphört med utvecklingen av sina vattenkylda bilar och dumpade dem på marknaden och förlorade cirka 50 dollar per bil när de väntade på att starta luftkyld produktion i augusti. Du Pont lämnade sin position som GM: s president den 10 maj 1923, med Sloan som efterträdare till honom, och en ingenjörskommitté skickades för att rapportera om statusen för den luftkylda sexcylindriga motorn.

Kopparkylningskatastrofen

Den 28 maj lämnade de in en förödande rapport och fann "att motorn förantänds dåligt efter att ha kört i måttliga hastigheter i lufttemperaturer från 60 till 70 grader ... Det visar en allvarlig förlust av kompression och kraft när det är varmt ... Dessa stora svårigheter, plus flera mindre som kan rapporteras i detalj om du så önskar, leder oss till slutsatsen att jobbet inte är i form för omedelbar produktion. Vi rekommenderar att vi avsätter den för vidare utveckling." GM: s verkställande kommitté avbröt omedelbart Copper-Cooled Oldsmobile och instruerade divisionen att utveckla en vattenkyld bil. Under tiden på Chev-

rolet hade bara 759 bilar färdigställda, långt ifrån de planerade 10 000 enheterna. Av dessa skrotades 239 direkt på fabriken. Femhundra bilar hade lämnat fabriken, med 150 i bruk av fabriksrepresentanter och 300 levererade till återförsäljare; Av dessa hade 100 sålts till kunder. I juni 1923 återkallade Chevrolet varje kopparkylid Chevrolet från fältet. Alla utom två förstördes. En överlevande kan ses på [National Automobile Museum i Reno](#), medan den andra, förvärvad av Ford för utvärdering och aldrig återlämnad, visas på [Henry Ford Museum](#) i Dearborn, Michigan.

Kettering blev bestört och erbjöd sig att avgå från GM. Han trodde att de tekniska principerna bakom hans motor var sunda och föreslog ett nytt företag för att fortsätta sin utveckling. Sloan kylde Boss Kets ego och föreslog att Dayton-laboratorier fortsätter att arbeta med motorn. Flera fann användning som stationära kraftverk, men Kettering gick vidare till andra projekt, inklusive tetraetylbley som oktanförstärkare, ett giftfritt köldmedium för GM: s Frigidaire-division och tvåtakts dieselmotorer som GM skulle använda för att erövrade både lokomotiv- och bussmarknaderna. Den kopparkylida motorn, enligt Sloan, "Dog precis ut, jag vet inte varför."

En Lärdom – Och Snart Bortglömd

För Sloan var detta en värdefull lärdom: Förutom kostnaderna som sjönk till utveckling hade Chevrolet förlorat värdefull tid som kunde ha använts för att konstruera en bättre nybörjarbil för att ta sig an Ford. Enligt Sloan lärde erfarenheten oss om värdet av organiserat samarbete och samordning inom teknik och andra frågor. Det visade behovet av att göra en effektiv åtskillnad mellan divisions- och företagsfunktioner och teknik ... [och] att ledningen behövde prenumerera på och leva med just den typ av företagspolitik för organisation och verksamhet som vi hade arbetat med. "

Med andra ord bör företaget hålla sina vantar borta från divisionerna och låta dem göra sin egen teknik, vilket blev fast policy under hela Sloans tid. Fyrtiofem år senare skulle GM [glömma denna lektion och återigen försöka tvinga en företagsdesignad bil, Vega, ner i Chevrolets hals, med förutsägbart katastrofala resultat](#). Innan dess skulle Chevrolet sätta in [en annan luftkyld bil](#), och det skulle visa sig vara sin egen typ av katastrof - men inte lika stort misstag som den kopparkylida Chevrolet.



AaronGold



Roger Warolin