



*Glas 3000 GT 1966 - 1968*

- 1. Vinfast visar också eldriven pickup**
- 2. Turkiska Togg T10F ska säljas i Sverige**
- 3. Ny interiör och ChatGPT i Volkswagen Golf**
- 4. Test Ferrari 296 GTB**
- 5. Honda lovar lägre och lättare elbilar**
- 6. Taxi säkrare utan förare**
- 7. Geely säljer aktier i AB Volvo för sju miljarder kr**
- 8. Bilarna ingen ville ha**
- 9. Glas V8**
- 10. Bedårande BMW**
- 11. Mercedes-Benz 300 SC**

**Feber**

## 1. Vinfast visar också eldriven pickup

Av Bobby Green

2024-01-10 kl 1440

Ett koncept just nu.

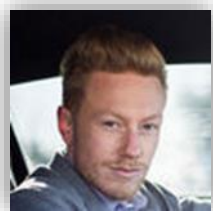


FILM: <https://youtu.be/y9oyBRrJ9X0>

Nu visar även Vinfast upp en eldriven pickup som de kallar för VF Wild. Som vi kan se handlar det fortfarande om ett koncept som än så länge är lite för spexigt för produktion, men bilen ska i alla fall visa hur företaget tänker inför framtiden. Bilen mäter 5,3 meter på längden och flaket är i standardläget 1,5 meter långt, men kan utökas till 2,5 meter om man vill. För att göra detta sänker man väggen in till kupén och fäller de bakre stolarna.

När pick-upen skulle kunna presenteras och lanseras i produktionsutförande är oklart för tillfället.

[vinfastauto.com](http://vinfastauto.com)



**Bobby Green**



## Vi kollar in vietnamesiska bilmärket VinFast Ställde ut två modeller på IFA-mässan



## Hälften av bilarna VinFast sålt i år köptes av egna taxibolaget Intressant



## Är Vinfast VF8 så usel som folk säger? Verkar så



## VinFast ska öppna 50 bilhandlare i Europa Två eldrivna modeller lanseras i år



## VinFast ska anställa 8000 personer Till elbilsfabriken i Vietnam



## 2. Turkiska Togg T10F ska säljas i Sverige

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2024-01-10 Uppdaterad 2024-01-10

Med egenskaper som 60 mils räckvidd och 0-100 km/h på 4,6 sekunder ska turkiska Togg T10F konkurrera på den svenska marknaden.



FILM: <https://youtu.be/oJ9o9iGt00E>

**Turkiska Togg visade upp** sin senaste skapelse T10F på hemelektronikmässan CES i Las Vegas. Den nya halvkombin Togg T10D bygger på **suven Togg T10X**.

Det innebär ett batteri på 52,4 kWh eller 85,5 kWh. Det mindre batteriet går bara att få med fyrhjulsdrift. Då blir räckvidden 35 mil och effekten är 218 hästkrafter (350 Nm). 0-100 km/h går på 7,2 sekunder.

Den motorn används även i den tvåhjulsdrivna Long Range-versionen som ger 60 mils räckvidd och gör 0-100 km/h på 7,4 sekunder.

**Med drivning på alla fyra hjulen** minskar räckvidden till 53 mil, i stället ökar effekten till 435 hk och 700 Nm. 0-100 km/h går på 4,6 sekunder.

Togg anger ingen laddeffekt, bara att det ska ta 28 minuter att ladda från 20 till 80 procent oavsett batteristorlek. Bilen har stöd för tvåvägsladdning, V2L.

**Karossen har designats av** italienska Pininfarina och ger lågt luftmotstånd (cw 0,23)

I pressmeddelandet kallar Togg T10F för en "smart bil". Med det menas att bilen har ett flertal olika hjälpsystem som automatisk parkering, filhållningsassistent och automatisk kökörning i upp till 15 km/h.



*Togg kallar T10F för "fastback" – vi säger halvkombi.*



*Detta är allt vi får se av interiören för stunden.*

**Togg T10F kommer att börja säljas** i Europa under nästa år. Målet för märket är att sälja en miljon bilar 2032.



**Magnus Fröderberg**



### 3. Ny interiör och ChatGPT i Volkswagen Golf

Av redaktören bytbil.com 2024-01-10 Text Morten B. Bek

Faceliften av Volkswagen **Golf** innebär mer än bara små förändringar. En ratt med riktiga knappar, ett nytt infotainmentsystem med enklare manövrering – och ChatGPT.



Volkswagen har lovat att förbättra den ibland skrämmande dåliga driftslogiken i märkets bilar. Nya ID.7 har bakgrundsbelysning i pekpanelen vid infotainmentskärmen, men det blir ännu bättre i den faceliftade **Golf**.

Den 8:e generationen **Golf** kommer att presenteras med förändringar i februari. På elektronikmässan CES i Las Vegas har några av förändringarna redan presenterats och kan ses på en lätt kamouflerad **Golf** GTI. Det må vara en liten sak, men i vardagen kan den göra många saker enklare: **Golf** får en ratt utan irriterande touchytor. Bara vanliga, välfungerande knappar.

Från märkets senaste modeller flyttar ett nytt infotainmentsystem in i **Golf**, och det kommer inte bara med en större skärm, utan också med mycket fler genvägar till funktioner – och med ett område längst ner på skärmen som permanent används för luftkonditionering och sätesuppvärmning. Nedan visas interiören i den nuvarande Golf GTI högst upp (första bilden) och under (andra bilden) interiören i den facelifted Golf GTI.

#### Meningsfulla samtal med AI

**Golf** GTI och resten av Golf-modellprogrammet kommer inte att genomgå några större förändringar i den exteriöra designen. Faceliften kommer dock att omfatta förändringar av strålkastarna (och fler funktioner) och stötfångarna.

Volkswagen lanserar inte bara konkreta förändringar, utan även en viktig förändring som du inte kan se. Den faceliftade **Golf**, ID.7 och de nya versionerna av Passat Variant, Tiguan, ID.3, ID.4 och ID.5 kommer att vara utrustade med ChatGPT. Den artificiella intelligensen är en del av Volkswagens röststyrningssystem IDA.



Med IDA kan du styra saker som infotainmentsystemet och luftkonditioneringen, medan ChatGPT är ett tillägg som ständigt lär sig nya saker genom att använda information från databasen för artificiell intelligens. ChatGPT tar så att säga över när IDA inte räcker till.

Volkswagen säger att ChatGPT i framtiden kommer att kunna användas för komplicerade frågor och berikande, meningsfulla konversationer på språng.

IDA med ChatGPT kommer att vara standard från och med andra kvartalet i ett antal Volkswagen-modeller. ChatGPT kräver inte att du skapar ett nytt konto och är helt integrerat i IDA:s rösthanteringssystem, så du kommer inte att märka någon skillnad mellan ChatGPT och IDA när du utför uppgifter eller svarar på något.



**Relaterade artiklar:**



**Volkswagen satsar på eldrift med GTI**



**Porsche Panamera får en andra chans**



**Test: Den bekväma Mercedes C-klass (2014-2021)**



**Nya Suzuki Swift**



#### 4. TEST: Ferrari 296 GTB – räcker 830 hästar?

Publicerad av Marcus Peters 2024-01-07 Uppdaterad: 2024-01-05

I Ferraris nybörjarmodell får man nöja sig med sex cylindrar. Är den därför billigare än föregångaren? Knappast – det här är en laddhybrid med 830 hk.



*Ferraris V6-bestyckade laddhybrid 296 GTB är tillverkarens nya instegsmodell med en systemeffekt på "endast" 830 hästkrafter.*

##### **Ferrari 296 GTB**

Bensin 663 hk

El 167 hk

Grundpris 3 255 000:–

**En V6 med laddhybridteknik i en Ferrari?** Vad händer egentligen? Provar italienarna nu även lyckan i tjänstebilsbranschen?

Förmodligen inte men 296 GTB är ändå lite av ett offerlamm som ska blidka strängare miljökrav. Jämfört med föregångaren F8 Tributo med dubbelturbo-V8 är offergåvan i den nya instegsmodellen två cylindrar. Det betyder å andra sidan mindre rörlig massa, lägre inre friktion, lägre vikt och mindre utrymmesbehov. Har vi här alltså en nättare, tvåsitsig mittmotorbil som kanske till och med är billigare än modellen den ersätter?

Enbart batteriet med sin kapacitet på 7,5 kWh ökar vikten med 73 kg och ändå ska 296 GTB väga bara 35 kg mer än föregångaren som hade 110 hk mindre. Redaktionens våg visar stolta 1 714 kg med full tank och förare. En ganska stabil bil med andra ord.

Laddhybridtekniken i 296 består av det uppladdningsbara batteriet och en elektrisk axialflödesmotor som genererar 315 Nm. Motorn sitter mellan förbränningsmotorn och växellådan och fungerar bland annat som en startmotor/generator. Elmotorn kopplas in och ur via en treskivig torrkoppling, vilket sker utan minsta ryck, helt omärkbart.

Till skillnad från i SF90 Stradale driver drivlinan enbart bakhjulen i 296 GTB. Med facila 830 hk.



*Blinkers, strålkastare, vindrutetorkare, körlägen, infotainment och färddator – allt sköts på ratten.*

**Enbart V6-motorn levererar sanslösa 663 hk.** Det betyder en litereffekt på 222 hk! Galet! För att namnet ska klinga bättre har man rundat av motorvolymen till 2,9 liter, men egentligen är det en trelitersmotor med en ljudlig tomgång, vilket är resultatet av en vågad vinkel mellan cylinderraderna på 120 grader som ger motorn nästan samma utseende som en boxermotor. Ovanpå sitter grenrören samt två IHI-turbos som kvittrar underbart vid 2,1 bars laddtryck.

Vi förstår dina tvivel. Sex cylindrar i en Ferrari. Hur låter det? Mycket handlar trots allt om ljudet. Men i Maranello vet man hur man trollar med ljudvågorna.

V8-motorn i en F355 ylar som en tolvcyldrig racingmotor tack vare en flaskhals men för V6-motorn har ingenjörerna skapat något nytt: en ljudtratt i avgassystemet som börjar före partikelfiltren och leder ljudet uppåt mot kupén.

I denna sitter man ytterst nära framaxeln med pedalstället flyttat något åt höger och glömmer snabbt hur mycket av bilen man har bakom sig: 296 GTB breder nämligen ut sig på löjligen 2,3 meter med backspeglar i sidled. Inte det roligaste när man möter en timmerbil vill jag lova. Liten och nätt är nykomlingen definitivt inte.

**Förrarlandskapet domineras av ett stort instrumentkluster** och haptiska ytor för klimat-anläggningen samt en ratt som i sitt funktionsomfång påminner om valfri F1-kringla. Startknappen är exempelvis en pekyta längst ned på ratten och lika ovärdig Ferrari-emblemet som rattens infotainmentstyrning med dessa eländiga pekytor. Som tur är finns fortfarande ett analogt Manettino-vred som sköter den viktigaste extrafunktionen av alla: ett tryck aktiverar dämparnas komfortabla inställning.



*Med vredet (Manettinon) sköter föraren de olika körlägena och stötdämparna.  
Den antydda växelkulissen styr däremot automatlådan.*

Dags att starta bilen. Man kanske förväntar sig det Ferrari-typiska ljudet, men mittmotorbilen surrar iväg elektriskt och ljudlöst. Irriterande? Absolut. Men i testet kunde vi köra två mil innan batteriet är urladdat. Axialflödesmotorn driver bilen kraftfullt och accelererar utan problem till motorvägshastighet.

Senare räknar vi fram en förbrukning på 33 kWh/100 km, men när batteriet är tomt nöjer sig V6-motorn med förvånansvärt låga 8,8 l/100 km. Laddar man vid en 11 kW-wallbox dröjer det inte mer än en och en halv timme innan batteriet återigen är fulladdat.

I hybridläget är det gaspedalens vinkel som avgör om energin kommer från el- eller förbränningsmotorn. Åker pedalen söderut vaknar V6-motorn med ett skall och kopplas in utan ryck. Ljudet påminner förresten mer än bara lite om 80-talets 3,5-liters-motor från BMW M GmbH, i alla fall upp till 3 500 r/min.

**Ännu ett tryck på rattens vänstra pekyta** aktiverar bilens Performance-läge, som alltid ser till att det finns nog med energi för en elektrisk boost. Värre (eller snarare bättre) än "Performance" är bara "Qualifying" – här aktiveras drivlinans fulla effekt, förbränningsmotorn laddar batteriet med hög effekt och så ofta det bara går, exempelvis när man släpper upp gasen eller väntar i en korsning. Till och med när man frirullar regenererar motorn.

Elmotorn genererar å andra sidan mer än gärna massivt med tryck, accelererar omedelbart och överbygger momentet innan tvångsfläktarna bygger tryck effektivt. IHI-snurrorna vaknar ordentligt först vid 3 500 r/min och till synes dubblar kraften och dramatiken: vevaxeln med tre offset och tändningsföljden 1-6-3-4-2-5 skapar akustisk förvirring – här smattrar väl fler än bara sex cylindrar?

Det låter först som en planvevs-V8, men så fort varvtalet överstiger 6 000 r/min byter ljudet karaktär och låter som en V12.

Oavsett vilket, accelerationen är enorm och håller man styvt på pedalen spinner 296 GTB till och med i tredje växeln! Här rusar hjärtat och man känner sig en aning liten och nästan lite rädd bakom ratten.

**På något sätt verkar Maranellos ingenjörer ha lyckats** med att importera samma dubbel-turbo-punch i vinkelsexan som man förväntar sig från en F40. Vi hamnar i bromszonen alldeles för snabbt, farten är för hög, motorn klättrar uppför varvtalsbandet i en vanvettig hastighet och man måste bromsa direkt känns det som.



*Digitalinstrumentet kan inte bara visa varvtalsmätaren utan även andra (mer eller mindre) relevanta data. En pekyta på ratten visar valt körläge.*

Konsten att köra 296 GTB är att leta upp ofrafikerade sträckor som man helst ska lära sig i förväg, fokusera på avsnitt med korta raksträckor samt många kurvor som kan tas på tvåan eller trean.

Även om de yttre förutsättningarna är tämligen perfekta får man se upp i mittmotorbilen: med varma däck på torr asfalt kan man knappt värja sig mot g-krafternas frestelse – 296 GTB formligen skriker efter sidoacceleration, vill bli utmanad och visa vad den kan. Det är underhållning i världsklass men i förarsätet känner man sig många gånger som en sidekick.

Som tur är det inte speciellt svårt att dosera motorns 740 Nm med finkänsla och den fina bromspedalskänslan hjälper till att decimera den massiva framdrivningen effektivt.

Dessutom får man hjälp av analytisk återkoppling från både fram- och bakaxeln för att alltid kunna hålla koll på vad som sker mellan däcken och underlaget samtidigt som dämpningen i komfortläget alltid ser till att hålla konstant kontakt med asfalten. Utan bilens kompetenta mekaniska grepp hade motorns 830 hk knappast varit särskilt roliga.

**Men när omständigheterna och förartalangen** för en gångs skull passar ihop kan man faktiskt omvandla motorns sanslösa effekt till renodlad körglädje. Man måste dock inse att bilen föredrar en finkänslig högerfot för att vara riktigt snabb, en tvåhandsläggning gör ingen nytta här.

296 GTB kommer dock definitivt att skämma ut dig om du inte vet vad du gör, och den som tror att man kan lära känna bilen på två korta motorvägsrepor kommer att bli besviken. Förutom den sanslösa kraftexplosionen på åttonde växeln, den utmärkta spårstabiliteten och Michelin-däckens nyfikenhet på asfaltsskador vet du absolut ingenting om bilen.

I regn får man däremot fin hjälp av hybriddrivlinans fina doserbarhet, men man får hus hålla med pedalvägen. Det räcker med lite för mycket tryck innan de kalla Michelin-däcken inte kan hantera motivationen längre och överger ansvaret till det utmärkta ESP-systemet. Har man däremot valt inställningen "CT off" reagerar bilen istället med ett ordentligt tvärställ.

**Att motarbeta bakaxeln är ingen enkel uppgift**, bilens hyperdirekta styrning kan lätt överreagera och göra bilen ännu oroligare. Drifts fungerar märkligen nog bättre på torr asfalt och är lättare att balansera under 6 000 r/min.



*En Ferrari med en V6? Jo, det funkar alldeles utmärkt  
– vi pratar ändå om 222 hästkrafter per liter slagvolym.*

En liten notis från Hockenheimring: bilens våldsamma effekt kommer egentligen bara till sin fulla rätt på en riktig bana. Men en 1,7-tonsbil blir nog aldrig ett riktigt perfekt track day-vapen och den väldiga bredden är knappast någon större njutning på landsvägen heller. Var ska man köra 296 GTB?

Det enkla svaret? Där det finns plats och utrymme. Ferrari visar inget större intresse i att omvända vikt- och storlekstillväxten.

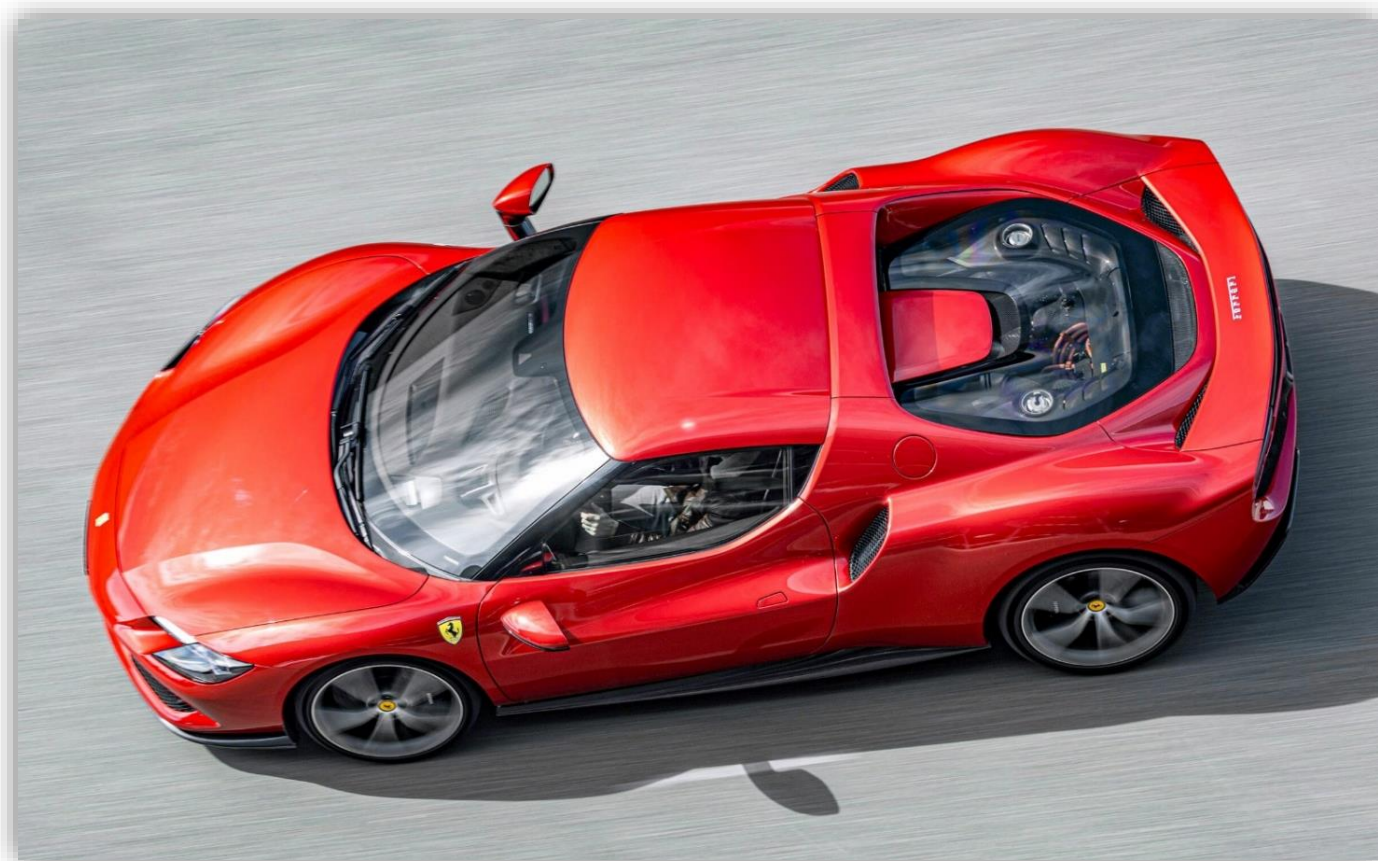
Det politiska läget tvingar dock tillverkaren till att börja elektrifiera sina bilar och viktökningen på grund av hybriddrivlinan möter man helt enkelt med ännu mer effekt. Dietplanen är inte mycket mer än att man plockar bort två cylindrar, vilket vägs upp med god marginal av laddtryck och elmotor.

**Även om 296 GTB har endast sex cylindrar är den knappast billig.** Grundpriset hamnar på minst 283 185 euro, alltså drygt 3,2 miljoner kronor. För en F8 Tributo betalade man 2021 drygt 2,6 miljoner.

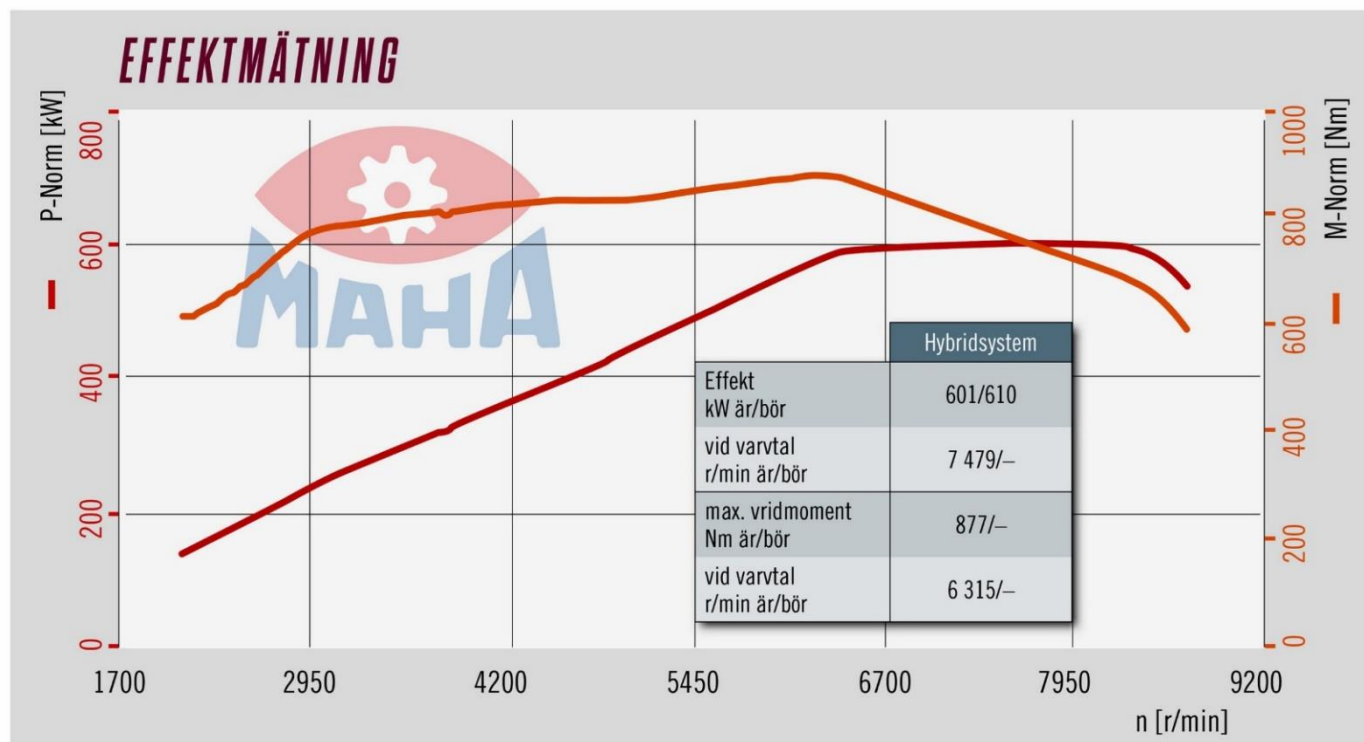
Prispåslaget köper dig en sanslöst stor, tung och framför allt kraftfull tvåsitsig mittmotorbil med nästan löjliga prestanda: 0 – 100 km/h går på 2,9 sekunder, upp till det dubbla behöver bilen 7,6 sekunder och 300 km/h-markeringen faller efter 19,3 sekunder.

Utan elektrifieringen hade bilen antagligen varit 150 kg lättare och fem procent mindre. Det hade inneburit en tjänstevikt på 1 564 kg som möter en effekt på 663 hk. Det hade varit definitionen av ren och skär körglädje och faktum är att en sådan version redan har efterfrågats av en hel del trogna kunder.

Kommer Ferrari att lyssna? Snarare: Kommer emissionsreglerna att tillåta Ferrari att lyssna?



Den utfällbara spoilern bak visar sig bara under inbromsning eller i snabbt körda kurvor.



**VI VAR NATURLIGTVIS TVUNGNA ATT MÄTA BILENS MONSTRUÖSA EFFEKT PÅ EN RULLANDE LANDSVÄG.**

Att 296 GTB inte har tillräckligt med effekt är det nog ingen som tycker, men vi var trots allt nyfikna på hur många av de påstådda 830 pällarna som faktiskt finns under den vackra huven. Därför fick Ferraris instegsmodell infinna sig till en effektmätning på en rullande landsväg. Resultatet? Enbart elmotorn genererar 158 hk. Bägge två ger en systemeffekt på 817 hk. Mättoleransen ligger dock på två procent eller cirka 17 hk, vilket innebär att motoreffekten fortfarande ligger inom börvärdet.



### AXIALFLÖDESMOTORN:



**UTIFRÅN SETT LIKNAR ELMOTORN I 296 GTB EN KOPPLINGSKLOCKA, MEN PÅ INSIDAN SKAPAR ROTOR- OCH STATORSKIVORNA KRAFTFULLT VRIDMOMENT PÅ LÅGA VARV.**

Redan i SF90 Stradale har Ferrari använt sig av en axialflödesmotor från leverantören Yasa som nu även finns i 296 GTB. Den skivformade elmotorn sitter mellan förbränningsmotorn och växellådan och väger bara 22 kg. Rotor- och statorskivorna sitter växelvis på en axel och den magnetiska strömmen löper parallellt till axeln. Jämfört med en radialflödesmotor är vridmomentstätheten större, vilket passar fint till 296 eftersom elmotorns huvudsakliga uppgift är att brygga turbohålet. För en renodlad elektrisk variant hade lösningen däremot inte fungerat lika bra eftersom motorn helst jobbar på låga varv och inte är speciellt lämpad för konstant effekt.



MIKAEL JOHANSSON

*”296 GTB är det snyggaste Maranello fått fram på många år”*

**Dino 206/246 GT/246 GTS anses av många** som den snyggaste Ferrarin genom tiderna och jag är nog böjd att hålla med. Men har du sett vad man får ge för dessa 60/70-talare? Priserna i Europa börjar på cirka 3,5 miljoner kronor. Händelsevis samma nivå som 20-talets reinkarnation 296 GTB ...

Släktskapet är tydligt och för att vara en ny Ferrari ger 296:an sin dito V6-försedda anfader en oväntad tuff match designmässigt. Ferrari 296 GTB är det snyggaste Maranello har fått fram på många år om du frågar mig. Dessutom verkar den inte helt oäven i övrigt heller. Att V6:an når samma eller ännu högre akustiska höjder som V8:an i föregångaren förvånar mig inte alls. Rent effektmässigt finns det tydligen också fördelar med tre cylindrar per turbo istället för fyra: pulserna krocker aldrig.

Att kunna köra på el när man vill vara diskret – och för att kunna skona V6:an från ett antal kallstarter – ser jag som en trevlig bonus. Förbränningsmotorn är ju så att säga aldrig långt borta ändå.

I helgen som var gick 2023 års upplaga av den klassiska 24-timmarsstävlingen på Nürburgring. Team Frikadelli Racing, som oftast tävlat med Porsche, vann i år med en Ferrari 296 GT3. Sämre start kan en sportbil få!



*En liten vinge nedanför registreringsskylten kanaliserar luften.  
Ferrari lovar något slags ”ground effect”*



## TESTFAKTA

## FERRARI

### 296 GTB

#### MOTOR

Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>	V6, turbo, bensen, 2 992
Effekt, förbränningsmotor, hk vid r/min	663 vid 8 000
Vridmoment, förbränningsmotor, Nm vid r/min	740 vid 6 250
Effekt, elmotor, hk/kW	167/122
Vridmoment, elmotor, Nm	315
Systemeffekt, hk/Nm	830/i.u.
Batteri, kWh	7,5
Maximal laddeffekt AC, kW	i.u.
Maximal laddeffekt DC, kW	-

#### DRIVLINA & CHASSI

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Dubbelkoppling
Antal växlar, man/aut	-/8
Drivning	Bakhjulsdrift

#### MÄTT

Tjänstevikt/maxlast, kg, testbil	1 714/238
Dragvikt, kg, testbil	-
Längd/axelavstånd, mm	4 565/2 600
Bredd/höjd, mm	1 958/1 187
Tankstorlek, l (kWh, brutto)	65 (7,5)
Bagagevolym, l VDA	202
Innerbredd, f/b, mm	1 510/-
Innerhöjd, f/b, mm	950/-
Däckdimension, testbil	F: 245/35 R20 Y, B: 305/35 R20 Y
Däckfabrikat, testbil	Michelin Pilot Sport 4 S

#### PRESTANDA

0-80 km/h, sek el/hybrid	-/2,3
0-100 km/h, sek el/hybrid [fabrikstyp] [fabrikstyp]	-/2,9 [2,9]
0-120 km/h, sek el/hybrid	-/3,6
0-140 km/h, sek el/hybrid	-/4,4
0-160 km/h, sek el/hybrid	-/5,3
0-180 km/h, sek el/hybrid	-/6,3
0-200 km/h, sek el/hybrid	-/7,6
0-220 km/h, sek el/hybrid	-/9,0
0-240 km/h, sek el/hybrid	-/10,8
0-260 km/h, sek el/hybrid	-/12,9
0-280 km/h, sek el/hybrid	-/15,6
0-300 km/h, sek el/hybrid	<b>1</b> -/19,3
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	330
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	32,0

#### FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, l/100 km	7,4/11,7 +58 %
CO <sub>2</sub> WLTP/test, g/km	169/267
Förbr. vid tömt batteri, test, l/100 km	11,7
Elförbr., WLTP/test ±%, kWh/100 km	13,8/33,0 +139 %
Räckvidd, test, km	<b>2</b> 20

#### BULLER I KUPÉN

80/100/130 km/h, dB(A)	<b>3</b> 71/75/77
------------------------	-------------------

#### EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris	ca 3 255 000:-
-----------	----------------

- Att ta sig 200-300 km/h tar bara 11,7 sekunder. Det klarar inte alla bilar 0-100 km/h.
- Elräckvidden imponerar inte sett till prislappen. Men är OK bland laddhybridportbilar.
- Breda, greppiga däck bidrar till en "sportbilsmissig" bullernivå.

## 5. Honda lovar lägre och lättare elbilar – med nytt emblem

Publicerad 2024-01-10 kl 10:06 (uppdaterad 2024-01-10 kl 10:36) Text Erik Söderholm

Honda vill ta död på uppfattningen att elbilar måste vara "tjocka och tunga".



Honda har nyligen **lagt ned elbilen Honda e** på grund av låg efterfrågan, och den nyare modellen e:Ny1 **presterade inte något toppresultat i vårt test**.

Men nu presenterar Honda en ny elbilssatsning som går under namnet "Honda 0", där nollan innebär att det japanska märket ska utveckla nya elbilsmodeller från noll. Bilarna ska visas upp i färdigt utförande 2026 men redan nu visas två konceptbilar: en slank sedanmodell och en rymlig minibuss.

Hondas uppdaterade emblem ska sitta på de kommande elbilsmodellerna.

**Elbilarna får en ny** version av Hondas emblem och ska bli lägre och lättare än dagens elbilar. Honda vill komma bort från uppfattningen att elbilar behöver vara "tjocka och tunga" för att få plats med ett tillräckligt stort batteri.

Plattformen som bilarna ska bygga på uppges bli extra tunn och Honda utlovar låg förbrukning och snabb laddning.

Japanska biltillverkare, däribland Honda, har varit relativt långsamma med sina elbilssatsningar, bland annat på grund av att batterielbilar fortfarande är relativt ovanliga på hemmamarknaden.



Erik Söderholm

## Teknikens Värld

### 6. Taxi säkrare utan förare

Publicerad 10 jan 2024 kl 0931 Uppdaterad 10 jan 2024 kl 1136

Ny rapport visar att förarlösa taxi i USA är säkrare än bilar som körs av människor.



*Förarlös taxi från Waymo.*

**FILM:** <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-aker-forarlost-pa-tyska-motorvagnar/?cmpEnabled=true>

Waymo, taxibolaget som opererar förarlösa taxiflottor i Los Angeles, San Francisco och Phoenix, säger sig nu ha bevisat att förarlösa taxibilar är säkrare än taxibilar med förare. Bolaget har sammanställt olycksstatistiken efter 1,1 miljon mil förarlös körning. Det är första gången som fullständigt förarlös körning analyseras i så stor omfattning. Tidigare har "robottaxibilar" ofta haft en levande förare i förarsätet, beredd att ingripa.

Slutsatserna: Det är 6,7 gånger mindre sannolikt att en förarlös bil är involverad i en krock med fysiska skador. Det är 2,3 gånger mindre sannolikt att en förarlös bil är inblandad i en krock som rapporteras till polisen.

Waymo uppskattar att förarlösheten har inneburit 17 färre skadade personer och 20 färre polisrapporterade bilkrockar jämfört med om bilarna hade körts samma sträcka med normala, levande förare.

Waymos rapport kommer att ses som ett svar på den kritik mot förarlösa bilar som vuxit de senaste månaderna sedan en svår olycka ägde rum i San Francisco. Det var i oktober en förarlös bil från den konkurrerande taxioperatören Cruise körde över en kvinna. Kvinnan hade blivit påkörd av en annan bil som smet från platsen. Efter det kör den förarlösa bilen över henne och fastklämd under bilen släpas hon längs asfalten i sju meter. Den olyckan, och flera andra uppkomna incidenter, fick GM att i november stoppa produktionen av den förarlösa taxibilen Cruise och strypa investeringar i en förarlös taxiframtid som kanske aldrig blir verklighet. Taxibolaget opererar fortfarande med bilarna men nu sitter det en förare bakom ratten, beredd att ingripa vid behov.



*Waymos LiDAR-system håller koll på omgivningen.*

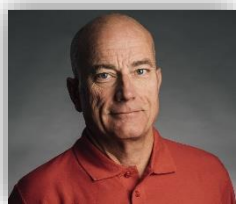
På en presskonferens framhöll Waymos säkerhetschef Trent Victor det faktum att alla företag som arbetar med förarlösa taxibilar inte är likadana.

– Vi vill ge en tydligare bild av helheten så att folk ser skillnaden mellan Waymo och andra företag, sade Trent Victor.

En miljon förarlösa mil har dock inte passerat utan incidenter. Tre krockar har resulterat i personskador, två i Phoenix och en i San Francisco. Men det är betydligt mindre än den normala krockfrekvensen för levande, mänskliga förare. I USA är måttstocken 1,72 olyckor per miljon kilometer. Waymos genomsnitt var 0,25 olyckor per miljon kilometer.

Jämförelsen är dock komplicerad. Waymos bilar har vissa begränsningar eftersom de bara kan få lov att köra inom vissa begränsade områden och inte heller får köra på motorvägs-liknande trafikleder.

Rapporten kommer säkerligen att användas i debatten om självkörande bilar. Den senaste tiden har det varit mycket negativ uppmärksamhet kring assisterad körning i USA. Olyckorna som GM:s självkörande taxibilar orsakade skapade stora rubriker, och sedan kom beslutet från GM att minska resurserna till projektet med självkörande taxi. För några veckor sedan beslutade amerikanska myndigheter **att Tesla måste åtgärda Tesla-bilarnas självkörande funktion som man anser vara trafikfarlig**. Två miljoner Tesla måste nu återkallas i USA. Det myndigheterna kräver är att bilen ska reagera tydligare när föraren uppenbarligen inte håller händerna på ratten.



**Mikael Stjerna**

Läs också: **Självkörande bilar blir påkörda för att de kör för bra**

## 7. Geely säljer aktier i AB Volvo för sju miljarder kr

Av Maths Nilsson 10 januari 2024 kl 1406

**Volvo Cars och Polestars huvudägare Geely storsäljer aktier i fordonsjätten AB Volvo. Försäljningen drar in sju miljarder kronor för att avbetala ett lån. Men Geely tillbakavisar att de skulle vara finansiellt pressade.**



Nyligen sålde Geely av aktier i Volvo Cars för fyra miljarder kronor. Nu sker nästa stora försäljning. Geely har sålt av aktier motsvarande 1,41 procent av kapitalet i fordonsjätten AB Volvo som bland annat tillverkar lastbilar och bussar. Försäljningen drog in sju miljarder kronor och ska användas till att betala av ett lån på 4,5 miljarder kronor, [uppger Dagens Industri](#).

Geely äger nu aktier motsvarande 6,78 procent av kapitalet och 15,95 procent av rösterna i AB Volvo (som ej är att förväxla med Volvo Cars). Geelys svenske informationschef Stefan Lundin uppger för Dagens Industri att försäljningen inte ska tolkas som att Geely är finansiellt pressat.

– Nej, det ska man inte göra. Vi har god finansiering.



**Maths Nilsson**

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

## 8. Bilarna ingen ville ha – ens när de var nya

Publicerad 23 april 2023 Text Calle Carlquist

Här är fyra modeller som försvann lika snabbt som de kom.



I **Vi Bilägare 22/1985** tog dåvarande reportern och senare pressombudsmannen Ola Sigvardsson ett friskt grepp: Varför säljer en del bilar så dåligt trots att de verkar bra – åtminstone på papperet?

Fyra marknadschefer kallades in under förhörslampan, representanter för Alfa Romeo Giulietta, Fiat Regatta, Nissan Stanza och Talbot Horizon. En kvartett som försvann från vägarna lika plötsligt som den kom.



*Alfa Romeo Giulietta 116 (1977–1981).*

– **Utseendet låg bilen** i fatet, förklarade Jürgen Schopenhauer som var marknadschef på Alfa Romeo. Att presentera ett avvikande utseende på en bil kräver att man är stark på marknaden, men det var inte vi.

Ändå hade Giulietta "datoritats". Konstruktörerna på Alfa matade in uppgifter om den önskade modellen: lågt luftmotstånd, bra vägegenskaper, fyra sittplatser, sedanutseende, och så vidare. Det rasslade till i apparaten och ut kom den Alfa av den biltyp som faktiskt håller på att bli dominerande i dag: Volvo 700-serie, VW Jetta, Audis sedaner, Ford Orion och många fler.

**Giulietta såldes i 111** exemplar 1979, sedan blev det bara 50 om året till 1985.



*Talbot Horizon LS 1981.*

Hos Talbot fick svenske informationschefen Lars Carle mikrofonen under näsan:

– **Franska bilar fick** dåligt rykte när Renault packade ihop i Sverige. Sedan kom namnbytet, från Simca till Talbot. Ett nytt namn är mycket svårt att arbeta in, framför allt när produkten ser likadan ut. Bilköparen vet vad en Simca är, namnbytet var ett missgrepp.

Under 1981 såldes 501 Talbot Horizon, 1982 bara 16!



*Fiat Regata 1983–86.*



*Nissan Stanza 1983–86.*

**Fiats informationschef** Håkan Engström förklarade att man inför introduktionen av Fiat Regatta intervjuat 100 personer som fått se bilen utan emblem eller andra igenkännings-tecken.

– Alla tyckte att bilen var snygg och i den första marknadsföringen blev det därför "En skönhet kommer till stan", som kunde läsas i tidningar och på bussar. Men i folks ögon var Fiat ingen skönhet utan en billig bil som dessutom var liten. Det är lättare att marknadsföra en Fiat ju mindre den är, konstaterade Engström.

**Under de två första** åren såldes 1 339 Regatta, eller Regata som bilen hette på alla marknader utom den svenska.

Namnbytet spökade även för Nissan Stanza, konstaterade Lars Strid, produktchef hos generalagenten Philipson.

– **Vi bytte namn från** Datsun till Nissan strax efter att Stanza börjat säljas. Efter första året slutade vi dessutom att ta in sedanen, det var en miss.

Strid höll med om att Stanza var anonym.

– **Den saknar något.** Bilen har en massa fina egenskaper men inget extra som lockar folk att provköra.

Mellan 1982 och 1985 såldes ändå 3 969 Nissan Stanza i Sverige.



**Calle Carlquist**



## 9. GLAS V8

10.01.2020

Idag känner bara ett fåtal fans till bilföretaget Hans Glas GmbH från Dingolfing, Tyskland.



*Glas 3000 GT 1966 - 1968*

Ursprungligen startade detta familjeföretag 1883 med produktion av jordbruksmaskiner. Efter 2:a världskriget insåg de snabbt att den tyska befolkningen skulle behöva nya transportmedel. Jämförbar med Vespa-boomen i Italien förutsåg Glas en stor efterfrågan på skotrar och under juniorchefen Andreas Glas utvecklade de ett motsvarande fordon med en ILO-motor, som såldes från 1951. Ett barnbarn till företagschefen Hans Glas hade smeknamnet "Gogg" och såg därmed till att namnge den nya skotern, som snabbt blev marknadsledande i Tyskland: "Goggo-Roller". Det följdes av större motorvarianter samt lastskotrar och sidvagnsversioner. Lantbruksmaskinverksamheten fortsatte parallellt under namnet Isaria.

Bara ett år efter presentationen av Goggo-Roller började det preliminära arbetet med den första Glas-bilen. Detta framkom 1955 under etiketten av det nygrundade dotterbolaget Goggomobil. Den mycket lilla bilen med maximalt 20 hk blev senare även tillgänglig som Coupé och som liten skåpbil.



I Förbundsrepubliken Tyskland, liksom i många andra europeiska länder, återvände välståndet relativt snabbt, vilket ledde till önskan om större bilar. Glas reagerade 1958 med en större Goggomobil kallad Isar och slutligen 1962 med sin första fyrcylindriga modell 1004, som senare också dök upp som 1204 och 1304 med motsvarande större och kraftfullare motorer. 1963 debuterade den nya medelklassedanen 1700 på IAA (Frankfurt Motor Show) bredvid sportkupén 1300 GT och 1700 GT. Alla hade designats av Pietro Frua från Italien. Kronan på verket i modellportföljen var Glas V8, ursprungligen med en 2,6-liters motor, som debuterade två år senare på samma plats. Denna V8-motor hade utvecklats från två 1,3-liters fyrcylindriga motorer från 1300 GT monterade i ett block. På grund av sin visuella likhet med Maserati Quattroporte, också designad av Frua, fick bilen populärt smeknamnet "Glaserati".





De ovanligt designade bilarna ledde till mycket höga produktionskostnader. Ovanpå detta kom avgifterna för de många nya utvecklingarna inom en kort tidsperiod. Denna kostnadsstruktur kunde inte finansieras av försäljningssiffrorna, vilket ledde till att Hans Glas GmbH gled djupt in i rött. Den 10 november 1966 togs företaget slutligen över av BMW. Den München-baserade biltillverkaren lät Glas-modellprogrammet i uppgraderad form köra av produktionslinjerna ett tag innan produktionen slutligen stoppades. Glas 1300 GT och 1700 GT blev BMW 1600 GT inklusive den välkända njurgrillen. Den stora Glas V8 muterade till BMW Glas 3000 V8 utan många optiska förändringar och 1704 exporterades till BMW-fabriken i Sydafrika inklusive alla produktionsanläggningar. Där rullade den av produktionslinjen med en liten ansiktslyftning och högerstyrning som BMW 1804 och 2004.

Men låt oss gå tillbaka till Glas V8. Ursprungligen var det planerat att presentera den nya toppmodellen med en specialutvecklad sexcylindrig motor. Det insåg dock snart att detta skulle medföra höga utvecklingskostnader och det skulle vara billigare att använda identiska delar från den 1, 3-liters fyrcylindriga motorn. Ursprungligen var 110 kW/150 hk tillgängliga för att accelerera den fyrsitsiga coupén till en toppfart på upp till 195 km/h (121 mph). Det ursprungliga målet var att uppnå minst 200 km/h (124 mph), varför prototyper med mer förskjutning testades från början av 1966. Som ett resultat av BMW-övertagandet tappades slutligen den planerade toppversionen med 3,2 liter, men i september 1967 ersatte BMW Glas 160 V3000 på 8 hk den tidigare Glas 2600 V8. Officiellt erbjöds den mindre motorn parallellt, men endast ett fåtal kunder beställde den. Coupé-karossen designad av Frua tog över olika tillägsdelar från befintliga fordon från andra tillverkare utan att visa detta för tydligt. Vindrutetorkarna, vevarna och strålkastarna kom till exempel från Mercedes-Benz reservdelshyllor. Inte konstigt att BMW ville stoppa produktionen så snart som möjligt. 300 exemplar av Glas 2600 V8 producerades, följt av ytterligare 418 enheter av BMW Glas 3000 V8. Coys of Kensington auktionerar ut ett välbevarat fordon nästa vecka på InterClassics Maastricht i Nederländerna. Denna bil hade förvarats torr under de senaste 30 åren. Priset för klubbslaget förväntas ligga mellan 50 000 och 60 000 €.

## Klassiker

### 10. Bedårande BMW

Publicerad 2024-01-08 0710 (uppdaterad 2024-01-08 1553) Text Mårten Carlsson

BMW hade inget bejublat femtiotal utan var ett udda märke lite i skymundan.



1955 visade dom upp den vackra 503 på Frankfurtmässan och den sattes i produktion året efter. BMW:s egna V8 på 140 hästkrafter räckte till för en toppfart på nästan 200km/h

Med en prislapp på närmare 30.000 D-mark så var detta en riktigt exklusiv vagn - lika dyr som konkurrenten Mercedes 300SL! Bara 139 sådana här cabrioletter byggdes fram till 1959.

Nummerplåtarna är intressanta. 1956 bytte Tyskland plåtar - den första bilden har den gamla typen som visar att den tillhör Nordrhein-Westfalen området i den brittiska zonen. I maj detta år konstituerades staten Västtyskland och man fick de nya vita plåtarna som syns nedan - denna med distriktskod Regensburg-Düsseldorf.

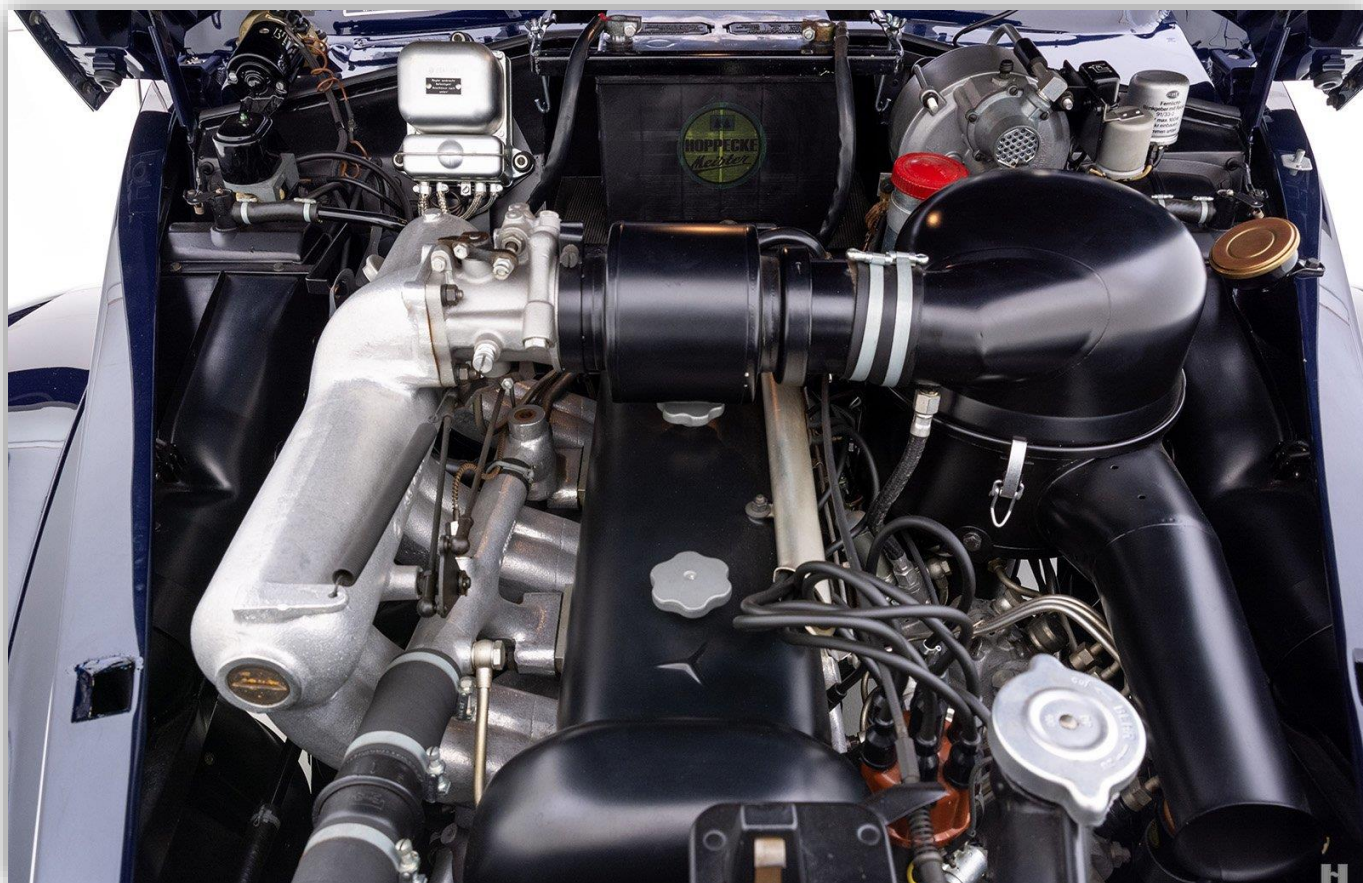


## 11. Mercedes-Benz 300 SC Coupe 1955



Den eleganta nya Mercedes-Benz 300 Sedan och den glamorösa fyradörrars Cabriolet D introducerades på den första IAA Frankfurt Motor Show 1951 och intog toppen av det berömda tyska märkets modellprogram. De 300 kallas snart informellt för "Adenauer" och fortsätter att vara oskiljaktigt förknippade med den tyske förbundskanslern Dr. Konrad Adenauer, den berömda politiska ledaren för Tysklands efterkrigstida "ekonomiska mirakel".





Den klassiska stilen, den begränsade produktionen och den handbyggda kvaliteten på 300 påminde om glamouren och exklusiviteten hos de härliga Mercedes-Benz-modellerna från förkrigstiden, men den markerade helt klart ett betydande steg framåt med sina rationella proportioner och moderna ingenjörskonst. Baserat på en ny rörformad stålchassidesign, helt oberoende fjädring och en snart berömd 3,0-liters rak sexcylindrig motor, hade 300 också rik läderklädsel, oklanderligt färdiga trädetaljer och en juvelliknande instrumentbräda med omfattande och användbar instrumentering.

En produkt av oklanderlig kvalitet, alla överlevande exemplar av 300, 300 S och 300 Sc-linjen är med rätta eftertraktade av skarpsinniga samlare och märkesentusiaster idag. Alla 300 modeller tillverkades på den välrenommerade Mercedes-Benz-karossfabriken i Sindelfingen och var utrustade med omsorgsfullt monterade karosspaneler och handblyade kanter och sömmar, vilket gav exceptionell och uppenbar kvalitet. Ljusa detaljer tillverkades främst i mässing, monterades noggrant på varje kaross, togs bort och vackert förkromades före den slutliga installationen. Interiörerna kläddes i rikt träfanér, skars i bokmatchade symmetriska mönster och färdigställdes enligt kundens önskemål.

Den mekaniska utvecklingen av 300 gick snabbt framåt till att omfatta den uppgraderade 300 S med trippelförgasare eller "Super", internt benämnd "W188". 300 S skräddarsyddes för den välbärgade ägaren/föraren och erbjöds med ett urval av tre sportigare karossstilar (Coupe, Cabriolet och Roadster) på ett chassi med förkortad hjulbas.

Den kraftfullare 300 Sc debuterade på Frankfurt-mässan i september 1955 som det ultimata uttrycket för serien, med en välkommen prestandaökning från Boschs sofistikerade mekaniska bränsleinsprutning. Den begränsade produktionen av 300 Sc var enormt dyr när den var ny och var bilvalet för många av den tidens rikaste köpare; Följaktligen byggdes bara 200 för hand totalt, inklusive denna 300 Sc från 1955, en av 98 coupéer som tillverkades.



Tillsammans med en kopia av sin fabriksutfärdade Wagenkarte (produktionsdatakort), var denna underbara 300 Sc Coupé fabriksfärdig i blå (kod DB320) färg över grå (kod 955) läderklädsel och utrustad med en Becker Mexico-radio, automatisk antenn och förseglade strålkastare. Efter leverans till USA såldes 300 Sc ny i den passande glamorösa lokalen Los Angeles, Kalifornien. Som erbjuds fortsätter den att dra stor nytta av en äldre professionell restaurering utförd till concours-kvalitet av den avlidne Charles Brahm. Känd av många som "Mr. Mercedes", den respekterade märkesspecialisten från Irvine, Kalifornien, restaurerade nio 300Sc, och de räknas till de mest eftertraktade av de överlevande. Denna 300 Sc Coupé från 1955 har endast använts sparsamt och lätt mjukats upp sedan restaureringen slutfördes, men har ändå utmärkt krom och blanka detaljer och drar helt klart nytta av detaljer i motorrummet, underredet och interiören under det tidigare ägarskapet. Avgörande är att den behåller de ursprungliga chassi-, motor- och karosnumren som matchar Wagenkarte. Den visades senast i en privat samling och kommer att kräva en del mekanisk service och sortering innan den kan avnjutas till fullo på vägen. Denna ytterst sällsynta och övertygande, bränsleinsprutade Mercedes-Benz 300 Sc Coupé från 1955 är lika attraktiv och exklusiv idag som när den var ny, och exemplifierar efterkrigstidens tyska design- och ingenjörsskicklighet och handbyggda kvalitet som inte liknar någon annan bil i sitt slag.



**Roger Warolin**