



*Mitsubishi Debonair V3000 Royal 1989-92*

- 1. Nu går elbilen Emily GT med 113 mils räckvidd att boka**
- 2. Hyperbilen från Tjeckien nu satt i produktion**
- 3. Nytt team hos Mazda ska fokusera på Wankel-motorer**
- 4. Toyota förbereder baby Land Cruiser för att ta sig an Defender**
- 5. Provkörning av Jeep Grand Cherokee 4xe PHEV**
- 6. Prov av Tesla Model S Plaid Track Package som är bäst på allt**
- 7. Visar upp nya vätgasmotorn på 410 hk med turbo**
- 8. Ska hjulen eller karossen vara i p-rutan**
- 9. Peugeots lilla långkörare 104:an**
- 10. Lada Niva den förbjudna legendaren**
- 11. Debonair flaggskeppet från Mitsubishi**
- 12. Cadillac V16 Town Sedan**

## 1. Nu går elbilen Emily GT med 113 mils räckvidd att boka

Av Maths Nilsson 19 januari 2024 kl 1540

Nu går det att förboka och reservera den svenskutvecklade elbilen Emily GT. Du kan välja mellan sedan, shooting brake, cabriolet och coupé och olika färger. Priset uppges bli omkring 800 000 kronor men någon fabrik är ännu inte klar. – Vi har fått in över 200 reservationer på mindre än en timme, säger EV Electras grundare Jihad Mohammad till Carup.



Den 1 december köpte det libanesiska elbilsföretaget upp Nevs elbil Emily GT. Från början var planen att tillverka bilen i Saabs gamla fabrik i Trollhättan. Men nu jobbar företaget med två parallella spår, endera uppdragsproduktion utomlands eller en helt ny fabrik i Trollhättan. EV Electra har kommit med ett bud till Trollhättans kommun om att köpa upp ett stort landområde bredvid Saabs gamla fabrik.

Att bilen ska börja tillverkas redan i år som tidigare utlovats verkar kanske inte så sannolikt. Men nu öppnar EV Electra för förbokningar av elbilen på sin hemsida trots att någon fabrik inte är klar. Bilen kan förbokas utan reservationsavgift och sägs kosta ungefär 800.000 kronor. Köparna kan välja mellan sedan, kombi, cabriolet och olika färger och fälgar. – Det är i första hand en marknadsundersökning, inga pengar är inblandade, säger Jihad Mohammad till Carup.

Enligt information på EV Electras hemsida ska versionen med längst räckvidd ha ett batteri på rekordstora 175 kWh, vilket gör att räckvidden ska bli 113 mil. Även med det minsta batteriet på 105 kWh torde räckvidden vara avsevärd. EV Electra Emily GT är omkring 500 cm lång men under 140 cm hög. Med elmotorer på 644 hästkrafter klarar den 0-100 km/h på 3,2 sekunder. Inredningen i ylle tycks nu vara utbytt mot äkta läder – du kan bland annat få färgerna Cola och Coffee.



### Maths Nilsson

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

### LÄS MER:



### Ny djärv plan: Bygga en till bilfabrik i Trollhättan



### Tillverkas i Saabs fabrik – de köper Emily GT



### NEVS-köparen tog fram elbil som gör 400 km/h



### Saab-fabriken går miste om tillverkning av elbil



### Köpet av Saab-fabriken helt klart: "Känns jättebra"

## 2. Hyperbilen från Tjeckien nu satt i produktion

Publicerad 2024-01-18 kl 12:30

Text: Joakim Nyberg

Den tjeckiska biltillverkaren Praga har påbörjat produktionen av sin första gatlagliga hyperbil.



Bohema kommer tillverkas i få exemplar över de kommande fyra åren. Bilen har 700 hästkrafter och en vikt under 1.000 kilo.

– Det här är en viktig milstolpe för Praga i vår 117 år långa historia. Vi är särskilt stolta över att starta produktionen av Bohema endast ett år efter prototypen visades för första gången, säger Tomas Kasperek, Pragas ägare.

Bilen har utvecklats i samarbete med racingstjärnor som Romain Grosjean (F1 och Indy-car) och Ben Collins, mer känd som Top Gears "The Stig".

Motorn som används är Nissans VR38DETT som vanligen hittas under huven på Nissan GT-R. Fjädringen är av pushrod-typ. De aerodynamiska elementen runt om karossen gör att Bohema producerar 900 kilo marktryck vid 250 km/h.

Bilarna levereras med 18-tumsfälgar fram och 19-tumsfälgar bak. Det går däremot att få på 18-tum även bak, för att säkerställa att fälg och däck i GT3-specifikation passar.

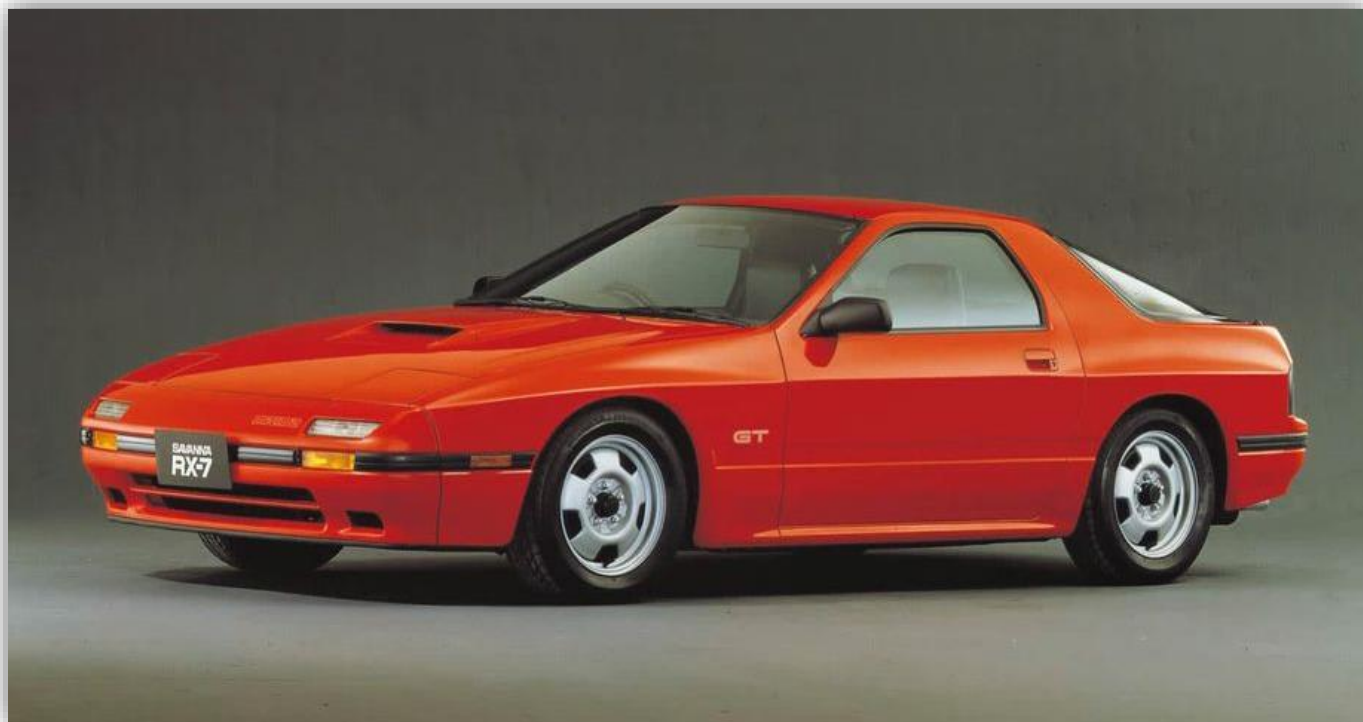
**Feber**

### 3. Nytt team hos Mazda ska fokusera på Wankel-motorer

Av Bobby Green

2024-01-19 kl 17:00

Spännande



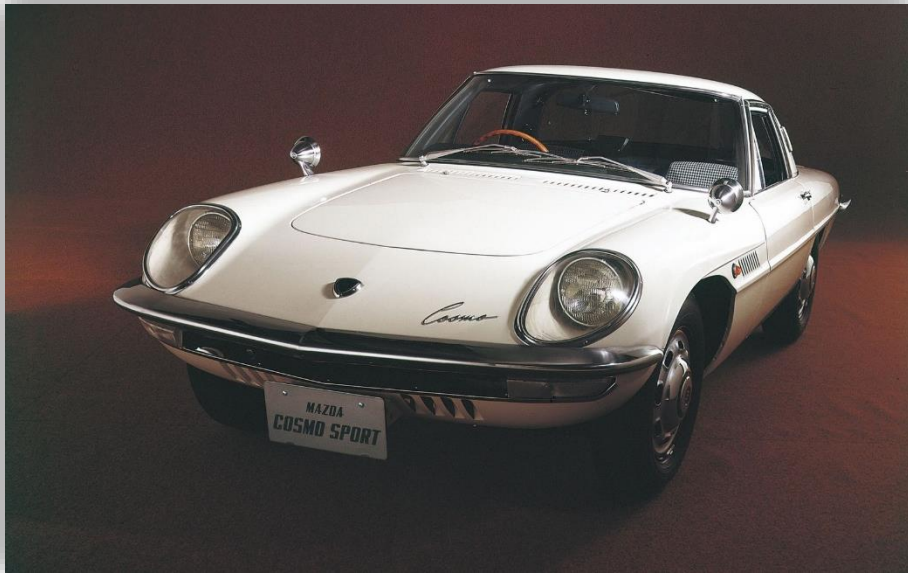
*En Mazda med Wankel-motor.*

Från den 1 februari kommer ett nytt team hos Mazda att enbart fokusera på utvecklingen av nya Wankel-motorer och tekniken kring detta. För närvarande har Mazda en modell som använder sig av en Wankel men det är ingen sportbil som det var förr utan elbilen MX-30 e-Skyactiv R-EV som har den som en räckviddsförlängare. Förra året visades konceptbilen Iconic SP upp, om det är den som det nya teamet kommer att lägga sitt fokus på återstår dock att se. Den har en Wankel-motor som fungerar som en generator till ett gäng elmotorer. Helt klart är i alla fall att Mazda inte har gett upp tekniken och säkerligen kommer att utnyttja den ännu mer framöver.

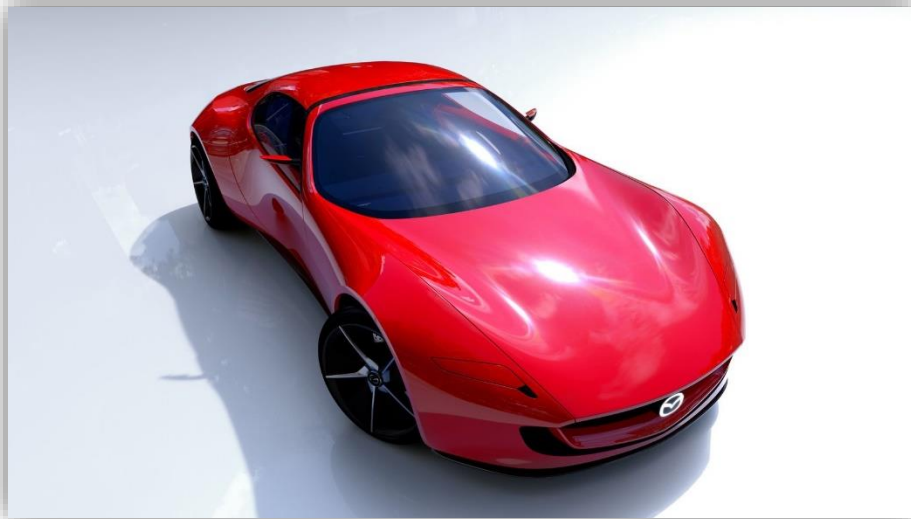
[carscoops.com](https://carscoops.com)



**Bobby Green**



**Mazda firar två miljoner tillverkade Wankel-motorer**  
**Säger att motortypen inte är på väg bort**



**Mazda visar nytt sportbilskoncept**  
**Baseras på en elbilplattform med Wankelmotor**



**Det här är Mazda MX-30 med Wankelmotor**  
**Fungerar som räckviddsförlängare**

## 4. Toyota förbereder baby Land Cruiser för att ta sig an Defender

Av Felix Page den 19 januari 2024

Land Cruiser-märket expanderar med två nya elbilar för att ta upp kampen med Land Rover.



*Compact Cruiser-konceptets kantiga, upprättstående proportioner är en tydlig blinkning till dess föregångare från 1960-talet*

### 4 minuters läsning

Toyota förbereder sig för att utöka och elektrifiera **Land Cruiser-sortimentet** under de kommande åren och introducerar ett prisvärt, stadsfokuserat derivat och en lyxmodell i toppklass, för att etablera namnet som ett varumärke i sin egen rätt.

De nya **elbilarna** kommer att följa den nya "kärnan" Land Cruiser. Den modellen kommer senare i år med motoralternativ med ren diesel och mildhybrid och det är troligt att det blir den sista förbränningsdrivna versionen av Toyotas ärevördiga terrängbil, som lanserades 1951.

De två nya elektriska Land Cruisers, som är placerade på varsin sida av den nya "J250"-modellen i marknadsföringstermer, kommer att bredda modellseriens attraktionskraft genom att ta den till både mer prisvärt respektive lyxigare territorium.

Toyotas varumärkeschef, Simon Humphries, sa att företaget "utforskar nya metoder för mobilitet som inte bara förbättrar Land Cruiser-upplevelsen utan också ökar människors rörelsefrihet".

Humphries tillade: "Våra kunder litar på att vi håller Land Cruiser relevant och blomstrande i framtiden."



### Toyota Compact Cruiser: Vad vi vet hittills

Toyota Compact Cruiser, som förhandsvisas som ett koncept men ser nästan produktionsklar ut, är en squat, robust **familje-SUV** som försöker erbjuda andan i Land Cruiser i en mindre, mer prisvärd form. Toyota sa att konceptet var utformat för att "visa hur namnet 'Cruiser' kan anpassa sig till en helt elektrisk och ultramodern miljö", med fokus på unga stadsköpare "som njuter av aktiva fritidsintressen utomhus".

Humphries sa att Toyota utvärderar hur man kan göra Land Cruiser-serien "mer prisvärd" och "inom räckhåll för ännu fler människor runt om i världen" när den elektrifieras.

Den nya kompakta modellen kommer att fungera som ett mer stilfokuserat, utilitaristiskt alternativ till **Toyota bZ4X** i samma storlek, utan tvekan med en liten premie för att ta den i strid med mer premiumorienterade rivaler som den kommande "**baby**" **Land Rover Defender** och **Mercedes "lilla" G-klass**.

Den designades på Toyotas utvecklingscenter för ED2 i Nice, Frankrike – bland annat av samma team som ansvarade för de radikalt utformade koncepten Toyota **Aygo X** och **Toyota C-HR**. Dessa två koncept utvecklades till nästan identiska produktionsbilar, vilket tyder på att utställningsversionen av Compact Cruiser kommer att förbli trogen konceptet.

Det visuella sambandet med den nya förbränningsdrivna Land Cruiser är tydligt. Det är också inflytandet från den inflytelserika J40-generationen Land Cruiser från 1960-talet, vilket ger trovärdighet åt rapporter om att **namnet FJ Cruiser** – som användes från 2006 till 2022 för en liknande retroterrängbil – kommer att återupplivas.

Compact Cruisers kantiga, upprättstående proportioner och fyrkantiga bågar är tydliga blinkningar till både sin 1960-talsföregångare och den senare FJ. En rad tillbehör som kan tas med överallt (inklusive takräcke, extraljus och grenavisarkablar) antyder en viss grad av jämförbar terrängförmåga.



Den förväntas köra på en variant av E-TNGA-plattformen som ligger till grund för bZ4X, som producerar upp till 214 hk och har ett batteri på 71,4 kWh, vilket ger en påstådd maximal räckvidd på 259 mil. bZ4X finns med både en- och tvåmotoriga drivlinor. Toyota säger dock att konceptet är fyrhjulsdrevet, vilket tyder på att arrangemanget kommer att vara standard, i linje med bilens robusta fakturering.





### Toyota Land Cruiser SE: Vad vi vet hittills

I andra änden av det utökade sortimentet kommer den mycket större och **lyxigare Toyota Land Cruiser SE**. Den kommer att vara helt orelaterad – tekniskt och visuellt – till de utilitaristiska, terrängfokuserade Land Cruisers som har gått före.

Det visades som ett koncept på Tokyo-mässan som en del av en line-up som förhandsgranskar ett helt omarbetat utbud av Toyota EV-bilar som kommer under andra halvan av decenniet. Andra fordon i denna omarbetade serie inkluderar produktionsversioner av **sportcoupén FT-SE**, EPU-pickupen och **crossovern FT-3E**.

I hjärtat av denna nya elbilsfamilj finns ett "gigacasted" chassi som består av tre modulära sektioner – fram, mitt och bak. Detta kommer att dramatiskt förbättra tillverknings effektiviteten genom att minimera antalet enskilda komponenter som används i varje bil samtidigt som Toyota kan bygga modeller med mycket olika proportioner ovanpå samma plattform. Drivlinan och tillhörande system kommer att minska så mycket som möjligt i ett försök att minska materialanvändningen, förbättra invändiga förpackningar och sänka kostnaderna.

Land Cruiser SE - som kan lanseras 2026 för att markera Land Cruisers 75-årsjubileum - kommer att utrustas med Toyotas nya prismatiska batteri "Performance", som sägs vara 20 % billigare att tillverka än paketet i dagens bZ4X samtidigt som det potentiellt fördubblar räckvidden och är betydligt mindre. Ett "High-Performance"-batterialternativ som ska vara klart 2028 kommer att minska kostnaderna med ytterligare 10 % och öka räckvidden till så mycket som 621 miles i vissa modeller.

Den lyxiga Land Cruiser, som förväntas vara bland de största och tyngsta bilarna i Toyotas nya sortiment, kommer sannolikt inte att skryta med de högsta räckviddssiffrorna, men kommer utan tvekan fortfarande att överträffa räckvidden för de flesta elektriska **SUV:er** som säljs idag.

Trots SE:s radikalt annorlunda design och vägfokuserade fakturering är Toyota fortfarande engagerad i kärnvärdena för varumärket Land Cruiser och säger att SE kommer att erbjuda "mycket ansvarsfull hantering" i terrängsituationer, med hjälp av de "vridmomentstarka köregenskaperna hos ett batterielektriskt fordon" och dess moderna monocoque-konstruktion, snarare än stegramskonstruktion.

## Teknikens Värld

### 5. Provkörning av Jeep Grand Cherokee 4xe PHEV

Publicerad 21 jan 2024 kl 0428

Jeep Grand Cherokee äntrar inom kort den svenska marknaden i sin femte generation, ett par år efter att den börjat rulla på amerikansk mark. Nytt är laddhybrid drivlina och en del förarassistansteknik.



*Nya generationens Grand Cherokee är två år gammal,  
men den som väntar på något gott... Eller?*

Det är typiskt amerikanskt att lansera jättestora bilar och det är även typiskt amerikanskt att vänta ett tag innan man skickar dem till andra länder. **Jeep Grand Cherokee** har kommit i sin femte generation. Den skulle ha lanserats i USA redan 2021, men det sköts upp till 2022. Sverige får vänta ända till 2024, men vi har åtminstone fått provköra den.

**FILM:** <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-nya-jeep-grand-cherokee/?cmpEnabled=true>

#### DET HÄR ÄR NYTT

##### Sladd

Femte generationens Jeep Grand Cherokee erbjuds med diverse drivlinor, där laddhybrid är nytt. Väljer man laddhybriden kan man dessvärre inte få V6- eller V8-motor utan man får nöja sig med en fyrcylindrig 2,0-litersmotor.

##### Teknik

Nya och förbättrade förarassistanssystem samt ny pekskärm som monterats på ett ologiskt sätt.

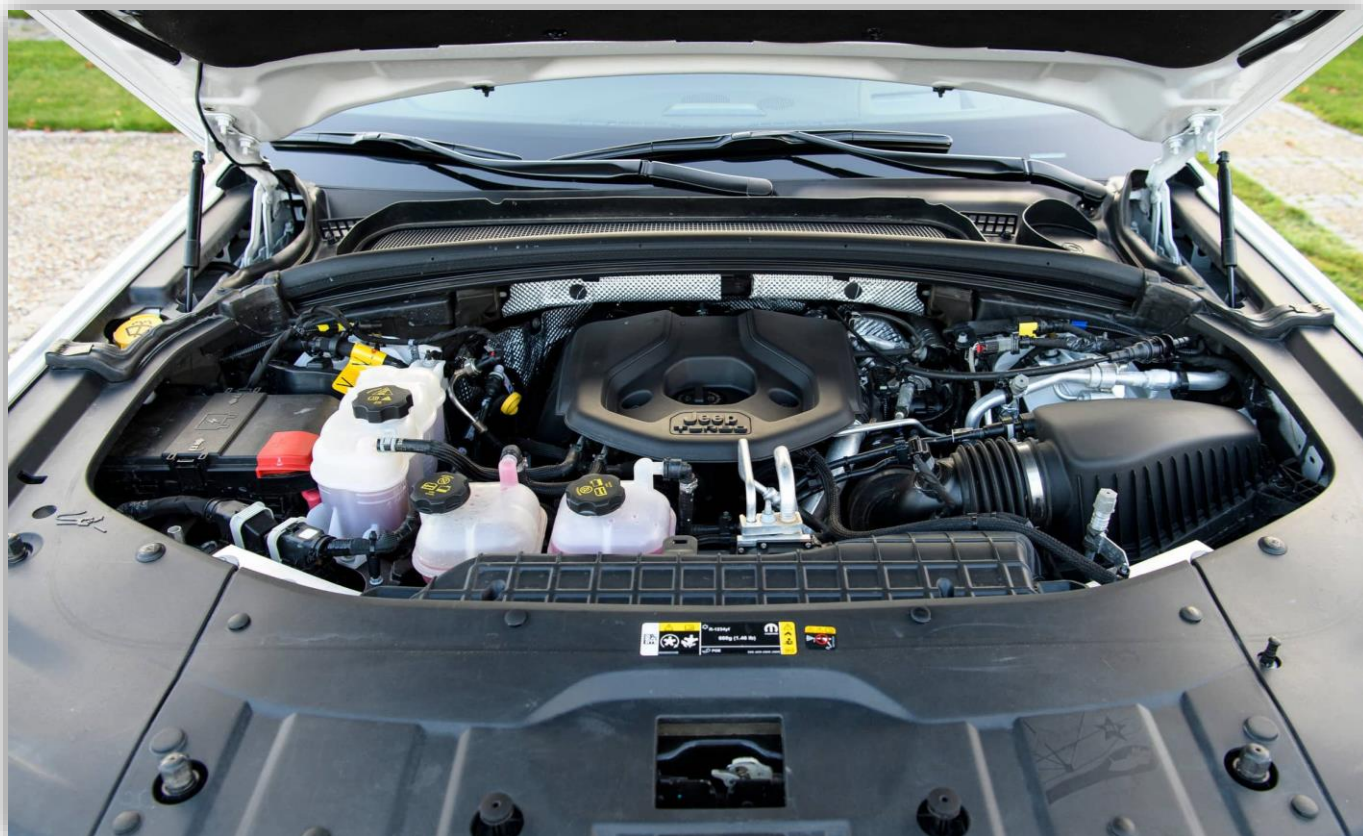


**Jeep** har haft det tufft ekonomiskt, ett fenomen som är en gemensam nämnare inom **Stellantis**-koncernen. Men kanske har det börjat vända för den amerikanska tillverkaren? Nya elbilen **Avenger** utsågs till årets bil i Europa 2023, vilket var ganska oväntat, och det verkar ha gett märket ett lyft. De flesta Jeep-modeller har fått elektrifiering och hela Stellantis satsar hårt på eldrift.

Även inför 2024 års årets bil-upplaga finns en Jeep bland utmanarna, men den har nog inte lika stora chanser att ta hem segern. Grand Cherokee är visserligen också elektrifierad, men det är knappt märkbart och vi ska återkomma till det, men den är för stor, för gammal och för dyr.

Ordet "dyr" är påtagligt direkt när man öppnar förardörren. För den känns inte särskilt premium, vare sig i dörrhandtaget eller väl på plats i förarstolen. Den känns snarare billig och plastig i materialen, på panelen och knappar och vred. Interiören har inslag av något som ska se ut som trä, vilket förr var ett tecken på premium och lyx, men här ser det inte riktigt ut som trä utan blir bara en extra plastig detalj. Dörren borde också kännas mer robust än den gör, eftersom det här är en bil som ska kunna köras med i terräng.

Grand Cherokee går fortfarande att få med V6- och V8-motorer, vilket de flesta som köper terrängbilar vill ha. Men i det här utförandet får man nöja sig med en fyrcylindrig 2,0-liters bensinmotor i kombination med elmotorn. Laddhybrid drivlinans totala effekt är visserligen 375 hästkrafter, vilket förstås är fullt tillräckligt för de flesta användningsområden. Särskilt eftersom den också har fyrhjulsdraft.



Men det är förmodligen i skogen som Grand Cherokee trivs bäst och då spelar det mindre roll hur mycket effekt den har och mer att den är fjrhjulsdriven och har funktioner som lämpar sig för terrängen. Det får vi inte möjlighet att prova på vid det här tillfället, men på något vis hade jag känt större förtroende för bilen om den hade varit mer robust på insidan. Förarassistanssystemen arbetar bra däremot, filassistenten rycker inte onödigt hastigt utan betar sig mjukt när man närmar sig fillinjerna. Det är synd att funktionaliteten i övrigt överskuggar de positiva egenskaperna.

Och så var det det här med att modellen numera är en laddhybrid. På papperet ska den komma omkring fyra mil på el och det är sällan elräckvidd stämmer överens med verkligheten. Man ska med andra ord vara glad om man kommer tre mil på el och det är inte särskilt övertygande. Laddhybrid drivlinan är antagligen mest för syns skull, för att spara pengar på utsläppssiffror. Är man ute efter den här typen av bil gör man sig själv en tjänst genom att välja ett mer kraftfullt motoralternativ. Det finns inget svenskt pris på den än, men det lutar åt närmare miljonen i inköp. Och den enda anledningen att möjligen välja laddhybrid är att få lägre skatt, men i sammanhanget är det en ytterst liten del av ägandekostnaden. För den är nog inte helt billig att försäkra heller. Men visst, det kanske finns någon som vill lunka längs någon skogsstig i väldigt låg hastighet och inte kör mer än två-tre mil åt gången och då fungerar ju laddhybriden utmärkt.

### **JEEP GRAND CHEROKEE 4XE PHEV**

**Pris:** Ej klart.

**Motor:** Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 84,0/90,0, cylindervolym 1 995 cm<sup>3</sup>. Max effekt 272 hk (200 kW) vid 5 250 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 3 000 r/min. Elmotor, max effekt 145 hk (107 kW), vridmoment 245 Nm. Max systemeffekt 375 hk (276 kW). Batteri 17,3 kWh. Laddeffekt AC/DC 7,2 kW/–.

**Kraftöverföring:** Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak dubbla triangellänkar.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum. Däck 275/45 R21.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 296, längd 491, bredd 197, höjd 180, spårvidd f/b 166/166. Markfrigång 20. Tjänstevikt 2 551, maxlast 524, max släpvagnsvikt 2 215. Tank 72. Bagagevolym (VDA-liter) 471–1463 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 6,3 s, toppfart 210 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,29 l/mil. CO2 69 g/km. Räckvidd el 48 km.

**Garantier:** Ej fastställt.

**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

## Rivaler:



### **Volvo XC90 T8 AWD plug-in hybrid**

Här får du en kraftfull bensinmotor och en räckvidd på bara el som är längre. Till ett ganska rimligt frånpris.

**Pris:** 896 000 kronor.



### **Range Rover Sport P460e Plug-in Hybrid**

Jeep vill vara lyx, Range Rover ÄR lyx. Vill man verkligen ha lyx är denna en rival, men smakar det så kostar det.

**Pris:** 1 412 900 kronor.



**Sanne Hansen**



## 6. PROV: Tesla Model S Plaid Track Package – bäst på allt!

Av Elias Medelberg Foto Hanna Brante

Publicerad 2024-01-21

Uppdaterad 2024-01-19

Så gör Teslas tillvalspaket Model S till en bil i det närmaste perfektion vi kan komma – en blandning av sport- och familjebil.



*Målet när man utvecklat nya Model S var att göra en bil som är bäst i alla scenarion och för alla kunder. Naiv ambition, enastående resultat.*

**Vad är nytt?** Just under denna bankörning är det Track Package som är huvudnumret. Keramiska bromsar, lättare fälgar, klistrigare däck och något förgylld mjukvara ska ta den cirka 2 200 kilo tunga elraketen till en ny nivå.

Om vi kikar närmare på själva bilen, som vi har provkört tidigare, är nyheterna lite fler. I det stora hela uppfattas det mer som en facelift än en ordentligt ny bil men varenda panel förutom dörrarna är nya, batteriet har fått celler med högre energidensitet och motorerna har även de fått sig en omgång.

De många och inte särskilt stora förändringar av Model S som skett genom åren har verkligen gjort bilen gott. Dagens Model S har klart trevligare interiör, är snyggare att titta på (och nu faktiskt riktigt stilig, eller hur?) och bjuder på högre komfort än någonsin tidigare.



*För att verkligen kunna testa Model S Plaid och det tillhörande Track Package fick Tesla leta ordentligt. Få banor kan visa bilens fullpotential. Paul Ricard med sin välkända Mistralraka på 1,8 kilometer dög mer än väl.*

Hur som helst, nu går vi på det intressanta. Prestanda och körupplevelse. Plaids dubbla elmotorer på bakaxeln ska ge otroliga möjligheter när kraften ska portioneras ut på bästa sätt och de 1 020 hästkrafterna slungar iväg den knäpptysta besten från noll till 100 km/h på otroliga 2,1 sekunder (med de första 0,3 metrarna borträknade och med Drag Strip Mode aktiverat). Toppfarten ligger på 322 kilometer i timmen med det banpaket som vi får ta med oss ut på legendariska racerbanan Paul Ricard på den franska sydkusten.

**Hur är den att köra?** Efter att ha fått ett mentalt sammanbrott över att växelväljaren har integrerats i skärmen och i en liten pekkänslig panel på mittkonsolen rullar vi ut ur depån för ett par rekognoseringsvarv.

Omedelbart kommer den första negativa överraskningen. Styrningen saknar en del vägkänsla och uppfattas aningen elig och artificiell. Chassit lider av samma kommunikationsproblem och, hur larvigt det än låter, blir man inte omedelbart ett med bilen. En uppsida är dock att styrningen är lagom snabb och precisionen är fin. Bilarna vi körde hade dessutom den runda ratten och inte flygplansvarianten, bra.

Blinkersspaken är ersatt med pekkänsliga knappar på ratten i vilket fall som helst. Korkat. På bana är det dock inga bekymmer, mer än att man råkar komma åt dem då och då.

Vi tog en kort paus och när det bar ut igen hade Tesla dragit fram ett par ess ur rockärmen. För det första var bilen nu ställd i Track Mode, under de inledande varven tyckte Teslafolket på plats att vi skulle köra i det vanliga körläget. Men det som framför allt har ändrats är däck och fälg.

Vi startade på de standardmonterade Michelin Pilot Sport 4S på "Arachnid" 21-tumsfälgar, under pausen har banpaketets smidda aluminiumfälgar på 20 tum monterats tillsammans med de nya och aningen bredare (20 mm fram, 10 mm bak) Goodyear Eagle F1 Supercar 3R-däcken. Nu kommer det riktiga eldprovet.



*Keramiska bromsar, klistriga däck och smidda aluminiumfälgar. Det är de tre stora nyheterna med Track Package till Model S Plaid. Visst är fälgarna snygga?*

**Track Mode gör vad** det ska. Chassit styvar upp sig och börjar nu föra vidare mer information till föraren. Styrningen blir tyngre och väggkänslan uppfattas som något bättre men det finns fortsatt ett visst filter mellan förare och bil. Styrningskonässörerna (undertecknad inkluderad) är härmed varnade. Alla andra kan gå vidare.

Prestandan är enorm. Accelerationen är otrolig, förstås, men det som sticker ut är inte den där omtalade noll till 100-tiden (snabbast av alla produktionsbilar) utan hur den fortsätter efter det. Längs med den 1,8 kilometer långa Mistralrakan visade Model S på sanslösa fartresurser. 300 km/h passerades busenkelt. I en bekväm och rymlig familjebil.

I kurvorna är där akilleshälen verkligen borde framträda, men icke. 2 200 kilo ska inte vara så här lättkontrollerade, det samma gäller de över 1 000 hästkrafterna som utan bekymmer går att utnyttja för att rotera bilen eller skicka ut baken i en fin sladd.

Plaid är förvånansvärt vänlig vid greppgränsen och kurvastigheterna blir höga. Det har vi mycket att tacka de duktiga programmerarna för som har gjort ett föredömligt jobb med kraftutsöndringen från de dubbla motorerna på bakaxeln och ESP-systemet.

Track Mode går att anpassa mycket noggrant. Bland annat är antisladd och effektfördelningen ställbara i 20 respektive 40 steg. Med det sistnämnda i standardläget går en klar majoritet av effekten till bakhjulen, den ensamma motorn vid framhjulen producerar ungefär hälften så många hästar som de två som sitter på bakaxeln. Så redan med mätaren i mitten är bilen tydligt överstyrd, om man vill.

**Chassit bjuder på en** mindre övertygande balans och det är möjligt att i vissa omständigheter märka av understyrning. Med de breda och klistriga däcken, som behöver ha en del värme i sig innan de presterar på topp, krävs det dock otroligt mycket fart innan greppet ger efter. Standarduppsättningen presterade väl de också.



*Paul Ricard utanför Marseille är en riktigt fin bana och omgivningen bjuder också på ögongodis.*

En detalj som man gärna sett skulle ingå i Track Package är en sportigare stol, den som sitter i nu klarar inte av att hålla fast förare eller passagerare med de kurvastigheter som är möjliga. Att behöva kämpa emot g-krafter på egen hand är inte särskilt trevligt.

Den för europeiska kunder intressantaste Track Package-detaljen är bromsarna i och med att däcken inte får användas på allmän väg, och även om de var lagliga tillåter inte svenskt klimat den typen av däck om man vill vara trafiksäker.

De keramiska bromsarna har fantastisk stoppkraft och visade inga tendenser till mattning under vår körning. Pedalkänslan och doserbarheten är även de riktigt bra. Dessutom funkade allt fint under den kortare landsvägstur vi hann med. Längs med samma sträcka blotade sig dock en kompromiss till.

**Fjädringen klarar inte av** att filtrera bort de minsta ojämnheter och även på rätt fina vägar infann sig ett konstant tjatter från underlaget. Över större ojämnheter och skarvar rådde det ingen tvekan om att Tesla inte lyckats få till ett lika bra steg från sport till komfort som en del andra tillverkare, däribland Porsche med både Taycan och Panamera.

Även på banan var inställningsmöjligheterna något begränsande, som sagt hade kommunikationen till föraren gärna fått vara bättre från både chassi och styrning. Detta är området där Tesla ännu inte bemästrat tekniken, men de har blivit bättre.

Till vardags beter sig Plaid som vilken Tesla som helst, effekten portioneras ut smidigt och det gäller även för återvinningen vid gasuppsläpp. Här bjuds man på enpedalskörning när den är som bäst.

**Nördfakta.** De smidda 20 tum stora aluminiumfälgarna väger totalt 10 kg mindre än 21-tumsfälgarna. Dock förlorar man runt tre procent räckvidd med dem monterade. Det beror främst på sämre aerodynamik.

Fjädringsgeometrin i framvagnen är uppdaterad från tidigare, men grunden är densamma. Hjulupphängningen i baken är dock helt omgjord i och med senaste uppdateringen.

**Borde jag köpa den?** Klart du ska punga ut med en och en halv miljon! Lägg till de fantastiska keramiska bromsarna (154 390 kr) och köp de smidda aluminiumfälgarna (61 810 kr) bara för utseendets skull men kräng på ett par mer vardagsvänliga däck. Totalt landar du

på runt 1 700 000 kronor. Tänk på att du sparar 10 330 kronor om du köper hela banpaketet på en gång istället för att köpa de två delarna separat och att man får behålla standarduppsättningen av däck och fälg så det går att köra lagligt till banan. Allt går dessutom att montera i efterhand, så om du redan beställt en Model S Plaid behöver du inte oroa dig.

Målet när man utvecklat nya Model S var att göra en bil som är bäst i alla scenarion och för alla kunder. Ambitionsnivån är naiv. Resultatet är enastående.

Tesla var inne på det för flera år sedan med Model S P100D och Ludicrous Mode. Ludicrous, alltså löjlig, är precis rätt ord för den bilen. Och Tesla har rätt även nu, Plaid är bortom Ludicrous.

Model S Plaid med eller utan Track Package är för snabb för att köras ordentligt på allmän väg men är en över två ton tung elbil som hela familjen får plats i, så någon banbil är det förstås inte heller. Den är varken eller. Ingen fulländad sportbil eller klockren familjebil. Och i det gränsland som finns där emellan har många bilar stupat.

Men spelar det någon roll när det kommer till Model S Plaid med banpaket? Vi snackar om en bekväm familjebil med stort bagage och en dragvikt på 1 600 kilo som har tre motorer, över 1 000 hästkrafter, som lätt knäcker 300 km/h, gör noll till 100 km/h på 2,1 sekunder, tar sig runt Nürburgring på runt sju och en halv minut och gör allt det med en klart lägre klimatpåverkan än jämförbara förbränningsmotorbilar. Det är löjligt coolt.

Tesla Model S Plaid med Track Package är inte bäst på allt men riktigt bra på det mesta. Köp!

### TEKNISK INFO/Tesla Model S Plaid

**Motor:** El, 1 x elmotor fram (427 hk) 2 x elmotor bak (2×420 hk), systemeffekt 1 020 hk/i.u. Nm. Fyrhjulsdraft. Batterikapacitet brutto/netto 100/95 kWh. Laddeffekt AC 11 kW, DC 250 kW.

**Kaross:** L/b/h 5 021/1 987/1 431 mm. Axelavstånd 2 960 mm. Vikt 2 277 kg. Bagagevolym 709–1 739. Frunk 89 l. Dragvikt 1 600 kg.

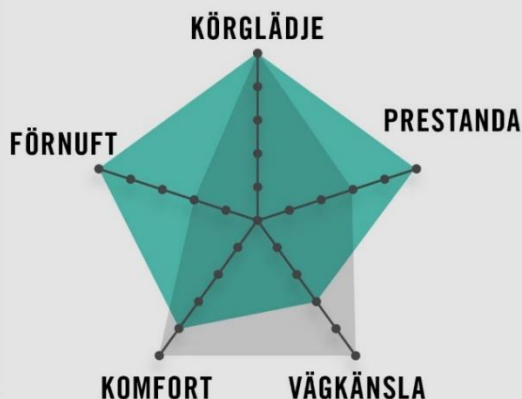
**Prestanda:** 0–100 km/h 2,1 s (första 0,3 m borträknade). Toppfart 322 km/h. Förbrukning blandad körning 18,7 kWh/100 km WLTP. Räckvidd 600 km WLTP.

**Pris:** Bil 1 354 170 kr, Track Package 205 870 kr\*.

\*Observera att samtliga **prisuppgifter kan ha uppdaterats sedan publicering.**

## PERSONLIGHET

- Model S Plaid Track Package
- Porsche Taycan Turbo S



## SUMMERING

**Bäst:** Prestandan är makalös på alla sätt. Rymlig rakt igenom och lång räckvidd.

**Sämst:** Fjädringskomforten. Bilens kommunikation med föraren. Osportiga säten.



## 7. Visar upp nya vätgasmotorn: 410 hk med turbo

Nyheter 20 januari 2024 kl 14:09 av Maths Nilsson

En ny vätgasmotor med turbo ger 410 hästkrafter från endast två liters cylindervolym. Nu visar ingenjörer från AVL Racetech hur motorn fungerar i provbänken. – Ljudet av den här motorn är precis som hos en riktig racemotor, du skulle inte veta att den är vätgasdriven om du inte visste, säger en av ingenjörerna.



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

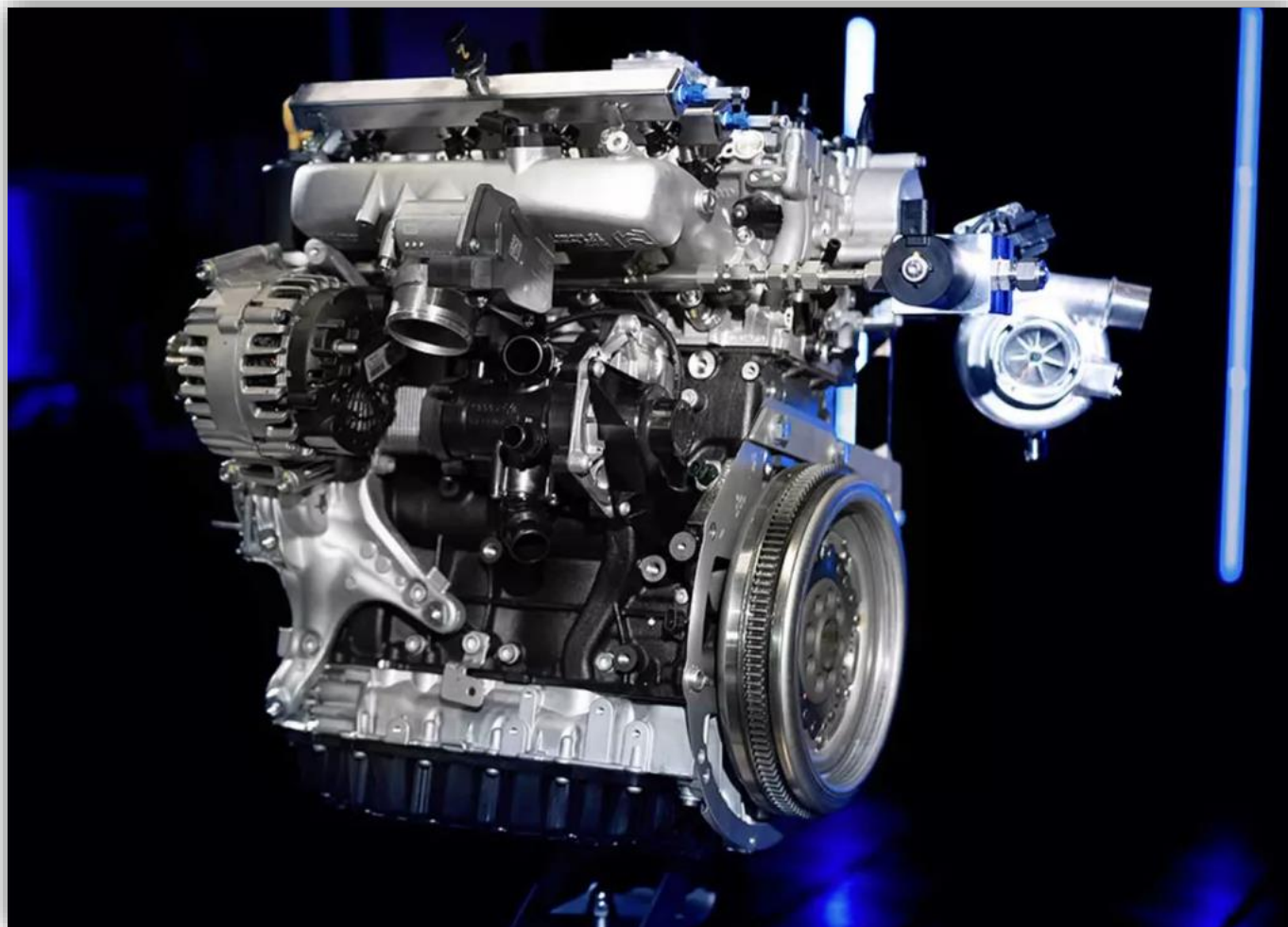
Förbränningsmotor som drivs av vätgas framstår allt mer som ett alternativ till eldrift hos bilar och utvecklas av bland annat Toyota. Ingenjörer hos belgiska AVL har lyckats skapa en fyrcylindrig motor som drivs av vätgas. Motorn har högre litereffekt än Bugatti Chiron med W16-motor och släpper endast ut vatten!

Nu visar ingenjörerna hos belgiska AVL upp hur motorn test i en ny video. Motorn låter precis som vilken högvarvrig förbränningsmotor som helst när den varvas upp. Men att köra den har speciella utmaningar jämfört med en vanlig ottomotor. – Väte är en mycket reaktiv molekyl. Den gillar att antändas på alla ytor du kan tänka dig – heta ytor, heta oljedroppar, för varma tändstift, heta ventiler. Det finns en stor risk för förtändning, säger Paul Kapus, chef för motorutveckling hos AVL Racetech.

Väte brinner betydligt snabbare än bensin och därför måste förbränningen kontrolleras på ett helt annat sätt. Men videon visar att allt fungerar mycket bra. Den nya motorn är på två liter och ger hela 410 hästkrafter och 500 Newtonmeter med turbo. Det motsvarar en litereffekt på 205 hästkrafter. Som jämförelse så har hyperbilen Bugatti Chiron 1600 hästkrafter från en W16-motor på åtta liter.

## MOTORNYTT

De ligger dock efter Koenigseggs V8-motor som har en litereffekt på 325 hästkrafter när den körs på E85-bränsle. Ännu har vätgasen inte kommit ikapp bensinen, Mercedes har en tvålitersmotor som körs på bensin som ger 421 hästkrafter och således en litereffekt på 210,5 hästkrafter. Planen är nu att vätgasmotorn ska tävla på Le Mans 2026.



### Maths Nilsson

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

### Läs mer:

- [Ny vätgasmotor slår Bugatti – släpper bara ut vatten](#)
- [Tog fram tvåtakts V4-motor som går på vätgas](#)
- [Ny supermotor kan köras på både väte och diesel](#)
- [Toyota satsar på ny vätgasmotor – släpper bara ut...](#)
- [Otroliga ljudet: Här varvar nya superbilen till 12 000 rpm](#)
- [Bugattis W16 dödsdömd: "Dags att ta nästa steg"](#)

## 8. Ska hjulen eller karossen vara i p-rutan?

Publicerad 2024-01-18 kl 05 00 Text Erik Rönnblom

Vi Bilägare svarar.



**Fråga:** Är det ekipaget i sig eller fordonets hjul som ska befinna sig inom linjerna i en parkeringsruta?

**Mikael Lindberg**

**Svar:** Ja, det kan tyckas lite märkligt men vart jag än ställer frågan så blir svaret hjulen. Nyligen såg jag faktiskt en lätt lastbil där föraren noggrant baxade in bilen på en p-ruta. Han lyckades också få hjulen inom rutan men karossen stack ju ut både bakom och framför. Det där blir böter tänkte jag och började kolla reglerna. Men nej. Om inte skyltning stoppar parkering av vissa fordon, i det här fallet lastbil, så var parkeringen okej. Det är fordonets hjul som räknas.

Laglig parkering innebär alla hjulen inom markering, överhäng får hänga över bakomvarande p-ruta, dock ej över körväg eller trottoar, eller störa trafiken. I trafikförordningen 49 paragrafen står följande: "Ett fordon får inte parkeras så att det 1. hindrar tillträde till andra fordon eller så att dessa inte kan föras från platsen, eller 2. fordonet med något hjul står utanför en uppställningsplats eller annan markering som anger var parkering får ske."

Men det kan också finnas lokala regler i olika kommuner. Läste en kommentar från en husbilsklubb där en husbilsägare skrev: "I vissa kommuner får man stå med hjulen utspridda över två rutor om man betalar för två. I andra kommuner är det inte tillåtet. I vissa kommuner vill de att man betalar för två rutor om överhängen blockerar en extra ruta, trots att inget hjul är utanför huvudrutan. Så ring varje kommun du ska parkera i och fråga vad som gäller!"



Erik Rönnblom

## 9. Peugeots lilla långkörare: "Varför görs det större bilar?"

Publicerad 2024-01-21 kl 0630

Text Calle Carlquist

Peugeot 104 var bara 3,60 meter lång men hade ändå gott om plats.



**När såg du en uppskuren bil i en annons senast?** På 1970-talet, när bilars rationella utformning ofta betonades i reklamen, var "bilen under skalet" ett vanligt grepp för att visa hur rätt man tänkt under utvecklingen.

Nog var det mycket som var väldigt rätt med Peugeots smakfullt utformade 104, debut på Parissalongen 1972. Här har vi en första annons i Vi Bilägare strax efteråt. Etthundrafyran var bara 360 centimeter lång och bestod nästan bara av dörrar (fyra stycken, vilket var ovanligt i klassen) och luckor – men vilka utrymmen hade den inte?!

**"Varför görs det större bilar"** hade DN undrat efter en provkörning och i Se konstaterade Åke Borglund att "Peugeot 104 är bilen som förlåter föraren de flesta dumheter". Karosformen lät ana en halvkombilucka bak, men en sådan version kom inte förrän 1976. Tre år tidigare hade en kortad tredörrarsversion med större strålkastare debuterat, en stadsbil man såg nästan överallt i Paris när det begav sig.

Ett par utseendeförändringar till följde de kommande åren och på motorsidan steg effekten från 54 till 80 hk i de starkaste versionerna. Fransk komfort och körkänsla i kompakt format gick hem på många marknader, till och med i England, och modell 104 tillverkades i 16 år och 1 624 000 exemplar innan den lades ned till förmån för 1980-talets stora framgång för Peugeot: 205.



## 10. Lada Niva: Den förbjudna legendaren

Uppdaterad: 20 jan. 2024 Publicerad: 20 jan. 2024

Lada Niva är bilen som alla skrattat åt, men som alla innerst inne ändå skulle vilja ha. Nu är det bara ett bekymmer – den går inte att importera.



*Den har sett likadan ut under alla år. Ser du en så vet du att det är en. En Lada Niva alltså.*

Det var 1977 som ryska **Lada** satte sin första bil i produktion som inte var baserad på Fiat. Den döptes till Niva och har sedan dess bara byggts, byggts och byggts.

Niva har under åren fått utstå mycket spott och spe.

Mest på grund av sin ryska bakgrund. Men också för att den i stort sett inte har utvecklats något under de snart femtio år som den producerats.

Bilen har liksom fått varit så där rysk hela tiden. Där andra tillverkare utvecklat, förfinat och designat om, har Autovaz, som bygger bilen, bara fortsatt att producera på.

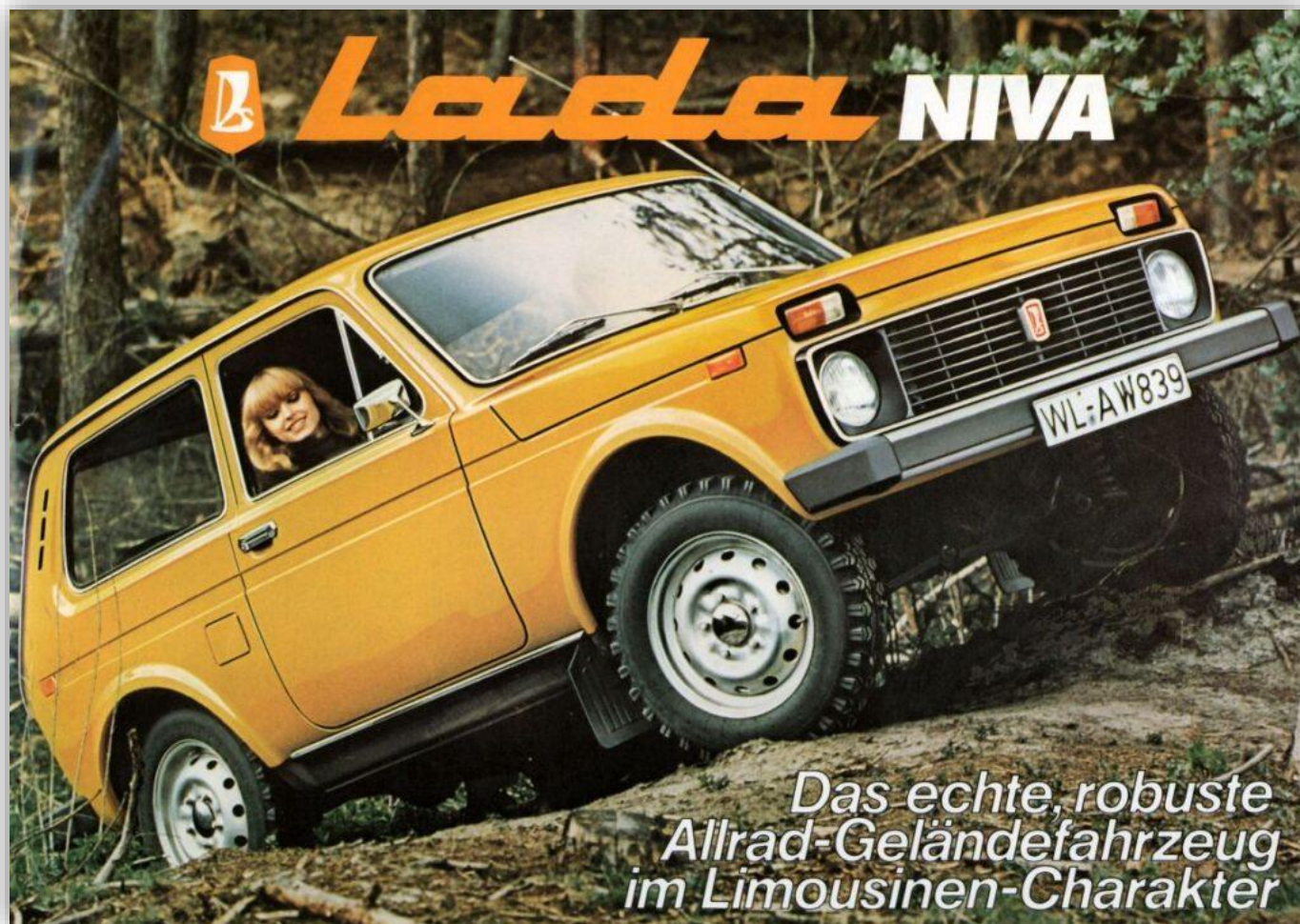
Några små förändringar har dock skett exteriört och interiört. Men så små att du lätt kan se att en bil från 1977 och en helt ny, är byggda efter samma ritning.

### Allt är som förr

Tekniskt då?

Inte mycket vatten som runnit under broarna där heller. Förgasaren fick till slut stryka på foten mot en modern bränsleinsprutning och servostyrning har faktiskt kommit som tillval.

Prestandamässigt är det inte heller så mycket att skryta om. Noll till hundra löser den på 22 sekunder och toppfarten som noteras är 137 km/h. En 42-liters bränsletank och en förbrukning på runt litern gör att macken är en god kamrat på färden.



*Så här såg den ut när den presenterades 1977 och ungefär så här ser den ut i dag också. Men det viskas om en ny modell runt hörnet.*

I dag har den dock fått en väl befogad kultstatus. Den är en god vän i skogen där hög markfrigång och enkel mekanik uppskattas.

Fina äldre exemplar börjar numera få ett värde på marknaden. Och hittar du inte någon gammal fin bil kan du ju bara köpa en ny, som ser likadan ut.

Det finns bara ett problem.

Tyvärr går ju inte Lada Niva att köpa längre. Kriget i Ukraina och dess biverkningar har effektivt satt stopp på dylik verksamhet.

Ännu en orsak till att beklaga tiderna som råder.



**Anders Værnéus**

**Läs mer:**

[Om bilen idag på AutoVAZ hemsida](#)

## 11. Debonair - flaggskeppet från Mitsubishi

Publicerad 2023-03-21 7:00

Text Mårten Carlsson

**Mitsubishi Debonair var lyxbilen som kom att leva på övertid avskild från omvärlden.**



Bilismen började ta fart i Japan under sextiotalets tidigare del. Det gjorde att det fanns ett större utrymme för premiumbilar med - Alla skulle ha en "executive". Som Toyota Crown, Prince Gloria, Nissan Cedric.

Mitsubishi gjorde vid den här tiden Jeepar och lillbilen Colt. Men på Tokyomässan 1963 visade man att man kunde spela i den högre divisionen med.

Debonair var för tiden en stor bil med japanska mått mätt. 467cm lång med en hjulbas på 269 cm. Bredden var dock bara 169 cm - det berodde på bilar fick inte vara bredare i Japan då.

Motorn var en två liters rak sexa som med dubbla förgasare gav 104 hästkrafter. Det låter rätt blygsamt i specifikationerna men det gör den rätt jämspelt med Europeiska bilar i samma klass. Som Fiat 2100, Triumph 2000, BMW 1800Ti med mera. Till hjälp att rita den hade man tagit in Hans S. Bretzner - som tidigare arbetat i General Motors studio. Karossen var både modern och självbärande.

Produktionsstarten sammanföll med de Olympiska spelen i Tokyo 1964. Men Debonair var inte för vem som helst. I första hand var det Mitsubishichefer som fick tillgång till bilarna. Och det räckte långt - Mitsubishi är ett enormt företag som sysslar med allt från gruvsyft, skeppsbyggande, varvsindustri, bilar, flygplan, elektronik och mer därtill.

Då bilen var närmast en intern angelägenhet var det ingen brådska med att uppdatera den.



Från 1965 började man plocka in lite mer prylar i den. Som elhissar, elstyrda säten och styrservo. En treväxlad automatlåda gick också att få. 1970 kom en ny motor - samma volym och cylindertal men med överliggande kamaxel. Saturn 6 kallade man motorn och effekten ökade till 135 hästkrafter.



1973 var det dags för lite förändring. Bakljusen ändrades och den underliga blinkersen som satt på bakskärmen slopades. Ventilationsrutan slopades och främre blinkers sattes lite högre på skärmarna. Nytt utseende på instrumentbräda utan att för den skull se modern ut och den tio år gamla karossen lämnades helt oförändrad.



I mitten av sjuttioalet kom moderna tider ikapp Debonairen. Även om detta var en executive i en skyddad värld så kom krav på både besparingar och ekonomi. Nu satte man i en 2,5 liter stor fyrcylindrig motor i den och automatlåda blev enda alternativet. Det var dom förändringarna som gjordes - resten av bilen levde fortfarande kvar i 1963. År 1979 kom dock en modernitet - låsningsfria bromsar.



Åttiotalet kom men det påverkade inte Debonair alls. Det var inte förrän i juli 1986 som sextiotalsbilen fick en avlösare. Nya Debonair V var en toppmodern bil i allt från teknik till utseende. Första generationens Debonair gjordes i 21 703 exemplar under dess 23 åriga levnadsbana.



*Mitsubishi Debonair 1995-99.*

## 12. Cadillac V16 Town Sedan 1938



När Cadillac lanserade sitt flaggskepp i den sextoncylindriga 452-serien 1930 stod Amerika inför en aldrig tidigare skådad ekonomisk depression. Under det första produktionsåret lyckades Cadillac sälja 2 887 V16:or – en imponerande siffra för en så exklusiv bil. Försäljningen sjönk dock omedelbart efteråt och fortsatte sin nedåtgående trend under modellens nioåriga produktionsperiod. 1937 hade försäljningen av V16 sjunkit till bara 49 bilar. General Motors fortsatte att hålla Cadillac "The Standard of the World" och V16 var ett effektivt marknadsföringsverktyg trots sin låga produktion.



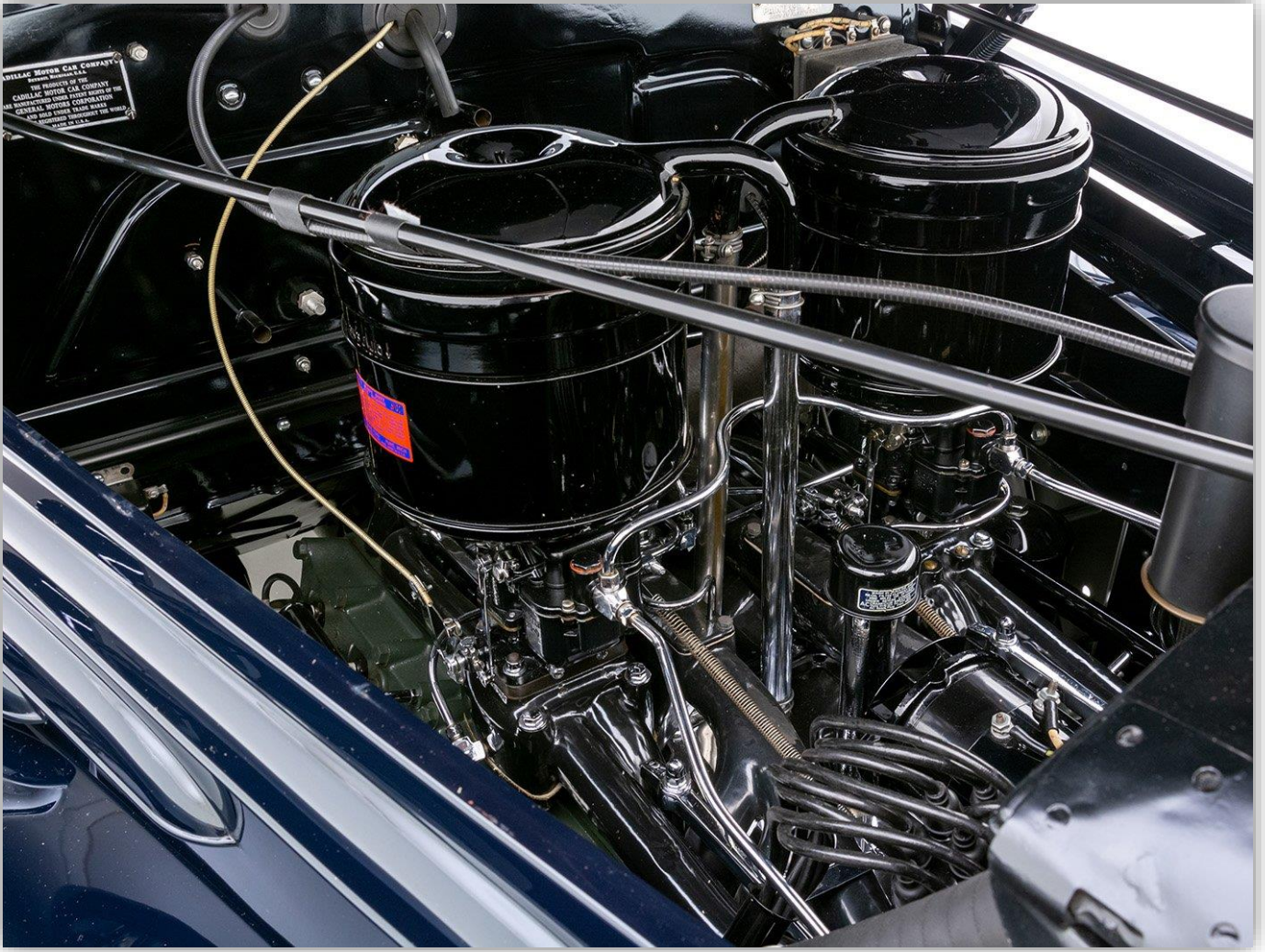


GM behövde återuppliva sin mest prestigefyllda modell, och för modellåret 1938 introducerade Cadillac ett helt nytt flaggskepp Sixteen (nu benämnt Series 90), med en omredesignad motor, chassi och kaross. 1938 års serie 90 inledde Cadillacs andra generationens V16-motor. Owen Nackers ursprungliga V16 var ett briljant och ambitiöst stycke ingenjörskonst, och även om den var exceptionellt raffinerad var den också enormt komplex. Cadillacs nya V16 var en förenklad men ändå effektiv L-topp, monoblockdesign med 135 graders V-vinkel och fyrkantig borring/slaglängd. Den nya motorn var betydligt billigare att tillverka, med 1 627 enskilda delar jämfört med 3 273 för originalet, och med sina 1 050 pund var den cirka 250 pund lättare. Cadillacs ingenjörer åstadkom allt detta utan att offra effekten, eftersom den nya motorn hade en effekt på 185 hästkrafter vid 3 600 varv per minut.

Fleetwood var den primära karossbyggaren för Series 90-karosser. Stylingen omfattade helt och hållet Streamline Moderne-eran, med kulstrålkastare monterade på pontonskärmar och sidomonterade reservdelar dolda under metallhöljen. GM:s Art and Colour Section, fortfarande under ledning av Harley Earl, drog full nytta av det storslagna chassit med 141-tums hjulbas, med graciösa och eleganta former och väl avvägda art deco-detalyer. Den nya bilen blev väl mottagen och försäljningen ökade inför 1938, men ändå byggde Cadillac bara 311 av serie 90 det året, och den magnifika V16:ans dagar var räknade.

Denna storslagna och imponerande Cadillac är en av bara tjugo 1938 Series 90 V16 utrustade med Fleetwoods "Two Window" Town Sedan-kaross. Den ursprungliga ägaren förvärvade denna eleganta bil från Chaplin Motor Company i Portland, Maine, och V-16-historikern Chris Cummings noterade senare ägande av den uppskattade Cadillac-historikern Ron Van Gelderen. Därefter hittade denna Cadillac en hängiven vaktmästare i den mångåriga Cadillac-LaSalle Club-medlemmen Richard Taylor från Pennsylvania innan den blev en del av en betydande privat samling 2004.

Bilen presenteras i enastående skick, med en kvalitet som passar lika bra för concours-fältet som för att turnera på den öppna vägen. Den djupa Antoinette Blue-lackeringen är vackert avslutad och kompletteras av utmärkt ljusarbete och en rikt utsmyckad brun klädeshytt. Utsmyckad med dubbla Lorraine-strålkastare och en mängd intrikata trim-detalyer som är karakteristiska för dessa noggrant utformade fordon, förblir denna Cadillac i anmärkningsvärt övergripande skick, med endast mindre tecken på åldrande och användning.





En närmare titt avslöjar en minutiös restaurering av karossen, med noggrann uppmärksamhet på chassit, inklusive översyn av all hårdvara. Nya ledningar, bensintank och avgasystem monterades omsorgsfullt och motorrummet restaurerades mästertligt. Noterbart är att allt glas behåller sin korrekta etsning, inklusive främre och bakre ventilationsfönster. I bagageutrymmet finns en verktygsrulle, hjulnyckel, reservhjul och däck, tillsammans med oklanderligt bundna kanvasklädda svinhårsmattor.

L-Head V16 är ett helt annat djur än den tidigare OHV-versionen. Medan de tidiga modellerna hade emaljerade ventilkåpor och dekorativa höljen för att dölja främmande ledningar och VVS, finns det inget sådant behov på andra generationens V16. Den unika 135-graders V-vinkeln gör att motorn sitter mycket lågt i chassit och till stor del döljs av stänkskärmar och sidopaneler. Två nedåtgående förgasare matar de enskilda bankarna, och dubbla oljebadsluftrenare dominerar motorrummet.

Denna Cadillac är en prisvinnare som har fått det eftertraktade AACA National First Prize och CLC National Senior First Prize och är redo att få fler utmärkelser. Oavsett om du är på mässan eller på resande fot är detta fantastiska exemplar av Cadillacs mästerverk från slutet av 30-talet redo att ta en stolt plats i din samling.



**Roger Warolin**