



*Renault 16 1965–70*

- 1. Prov BMW M2 Coupè**
- 2. Prov Porsche 911 Carrera T i pastell**
- 3. GWM Wey 05 är en ny laddhybrid som kommer till Sverige**
- 4. Casper blir Hyundais genväg till en billig elbil för Europa**
- 5. Volvo EX30-leveranser försenas på grund av mjukvaruproblem**
- 6. Volvos hemliga miljardköp av nya bensenmotorer**
- 7. Dieselfusk även hos Toyota**
- 8. VW:s jätteoffensiv i Kina med 30 nya elbilsmodeller**
- 9. Suvar snart för stora för europeiska vägar**
- 10. Polestar sänker priserna på vissa modeller**
- 11. Tjuvarnas nya byte är dyra LED Matrix-strålkastare**
- 12. IF Metalls toppjurist som saknar utbildning stängs av**
- 13. Nya Volvo FH Aero starkast i världen med 780 hk**
- 14. Renault 16 är lätt att gilla men svår att hitta**
- 15. Packard Eight Station Sedan**



## 1. PROV: BMW M2 Coupè – Viva la Mexico!

Av Jörn Thomas

Bearbetning Tobias Mersinger///Foto BMW

Publicerad 2024-01-28

Uppdaterad 2024-01-26

Mexikanskt byggda M2 är den kanske den mesta M-modellen av dem alla: bred, stark, kompakt, bakhjulsdriven – och med manuell låda. Kan det bli bättre?



*BMW M2 Coupé: Radsexa med dubbelturbo, 460 hästkrafter och manuell låda om du vill.*

**M-divisionens skratt kunde säkert** höras flera kilometer när man presenterade 1-serie M Coupé 2011 – med dubbelturbo, breda hjulhus och väldigt mycket attityd. Knappast första handsvalet för att piska genom kurvor med laserprecision och utan avbrott i greppnivån, 1 M Coupé var en bil som gillade att brottas.

Den snälla sedankarossen sattes på ett breddat chassi innan man skohornade in en treliters radsexa med dubbelturbo under huven. Varför? För att trolla fram ett leende på kundernas ansikten som aldrig någonsin tar slut. Åtminstone så länge man inte överdrev det roliga.



*Utmärkt kontroll och ordentliga prestanda.  
Den stora skärmen känns däremot aningen malplacerad i M2.*

**Gick man över gaspedalens magiska gräns** i en kurva fanns risken att den läckra coupén skulle deformeras till storleken av en bucklig mopedbil eller värre. Det är en av anledningarna varför 1 M Coupé fortfarande är så eftertraktad på marknaden – bilen var redan från början sällsynt och har under åren blivit det allt mer.

Det leder oss till nya M2 av generation G87, som visserligen betingar omkring 780 000 kronor, men som inte säljs i begränsad upplaga.

Det enda som är begränsat här är, som vanligt, toppfarten. Det roliga tar slut vid 250 km/h, eller vid 285 km/h om man har valt till M Driver's-paketet för 27 600\* kronor. Oavsett vilket är M2 den direkta efterföljaren till urmodellen 1 M Coupé och en värdig fortsättning av den gamla M2, som för övrigt är den mest sålda M-modellen över lag.

**Den nya är inte mindre trevlig än sin föregångare**, framför allt eftersom man inte har kombinerat en 1,4-liters hybriddrivlina med framhjulsdraft på UKL-plattformen. Här finns inget hybridtrams eller dylikt utan istället en radsexa med dubbelturbo, 460 hk, bakhjulsdrift, en elektronisk styrd diff, ett komplett M4-chassi och, håll i dig nu, en manuell låda (tillval, 5 700\* kronor)!

2035 ligger fortfarande en bit in i framtiden, därför behöver inte M-divisionen lägga sig platt på rygg och spela död redan nu. Strax efter sin 50-årsdag visar M-avdelningen vad bilkultur faktiskt är. Visst, 460 hästar behövs kanske inte, men det skadar inte när det går undan.

M3-motorn (S58) är nästintill oförändrad och levererar sitt maximala vridmoment på 550 Nm mellan 2 650 och 5 870 r/min. Istället för en turboslagga får man njuta av massiv, linjär kraft på bakaxeln, underbar varvillighet norr om 7 000-varvsstreck och ett ljuvligt ljud som vi definitivt kommer att sakna i framtiden. Vi pratar inte om en påklistrad syntetljudmatta utan om en energisk symfoni med full bas och varma toner.



*Vi rekommenderar kolfiberskalstolarna för bästa ergonomi.*

**Motorn i M2 är ett mästerverk** med styvt vevhus, smidd vevaxel, två twin-scroll-turbo, ett insprutningstryck på 350 bar och Valvetronic. För att man inte ska bli utan smörjning i snabba kurvor har oljetråget dubbla kammare och ett extra insugssteg.

Nya M2 är lika bred som en M4 men har ett elva centimeter kortare axelavstånd – då behöver man inga ytterligare knep för att öka bilens rörlighet. Vikten är perfekt fördelad mellan axlarna och även bakvagnen har styvats upp.

M2 står på 19-tummare fram och 20-tummare bak, som tillval kan fälgarna skos med vassa R-däck. Styrningen har två lägen (Comfort och Sport) och båda gör faktiskt skäl för sitt namn.

Beroende på vilket man väljer är styrkänslan antingen ytterst komfortabel eller märkbart berövad på servostöd. Styrningen i sig är alltid med på allt, kommunicerar tydligt när det behövs, men låter dig annars vara ifred och reagerar samtidigt blixtsnabbt på rattutslag.

**Går det undan på landsvägen eller på banan är bilen en ärlig typ** som redan innan man når kurvans apex berättar för dig hur förloppet kommer att utspela sig. M-chefen Frank van Meel berättar:

”Bankörning kan vi, det vet alla. Men vi kan landsvägar minst lika bra.”

På Arizonas tekniska bergspass bevisar M2 detta påstående. Till vänster en bergsvägg och till höger en hotande avgrund – ändå balanserar man bilen på gränsen, njuter av den manuella lådan och bilens adaptiva dämpare. Den är blixtrande snabb, neutral och inte det minsta ångestframkallande. Det har inte alltid varit så med tidigare M-modeller.

Även bromskaraktäristiken kan ställas i två steg, där bromsprestandan antingen är avslappnad och bekväm eller riktigt bitsk när de främre sexkolvsoken kniper åt compound-skivorna. DSC-systemet profiterar naturligtvis på bromssystemets snabba respons och reagerar oerhört kvickt.



*Nya M2 fullkomligen dryper av M-essensen. Chassit från M3/M4, en treliters radsexa med 460 hk, adaptiva dämpare och diffbroms, omfattande uppstyvningar, compoundbromsar samt en sex-växlad manuell låda (tillval) eller en åtta-stegad automatlåda.*

**I trackläget kan samtliga assistanssystem stängas av** och dessutom kan man ställa anti-spinnsystemet i tio steg. Det innebär att M2 täcker hela spektrumet från pensionärsracer till semiproffspiska. Trots att M2 enbart driver på bakhjulen har bilen så pass mycket mekaniskt grepp att det egentligen inte behövs några ingrepp från assistansarmadan, åtminstone inte när underlaget är torrt.

På insidan är det bud på att utrusta sin M2 med kolfiberskalstolar. Man sitter som fastklistrad i dem och de minskar dessutom bilens vikt med 11 kg.

Det finns även ett kolfibertak som minskar vikten med 6 kg (på helt rätt ställe), men det hela ingår i M Race Track-paketet som framför allt minskar plånbokens vikt. För saftiga 146 100\* kronor får man skalstolarna i kolfiber och lättviktstaket samt höjd toppfart (285 km/h) och lite annat optiskt lullull.

Ja, du vet att du vill. Så vad väntar du på?

## **TEKNISK INFO/BMW M2 Coupé**

**Motor** R6, bensin, dubbelturbo, 2 993 cm<sup>3</sup>, 460 hk vid 6 250 r/min, 550 Nm vid 2 650 r/min.

6-växlad manuell låda. Bakhjulsdrift.

**Kaross** L/b/h 4 580/1 887/1 403 mm. Axelavstånd 2 747 mm. Tjänstevikt 1 850 kg.

Bagagevolym 390 l. Maxlast 455 kg.

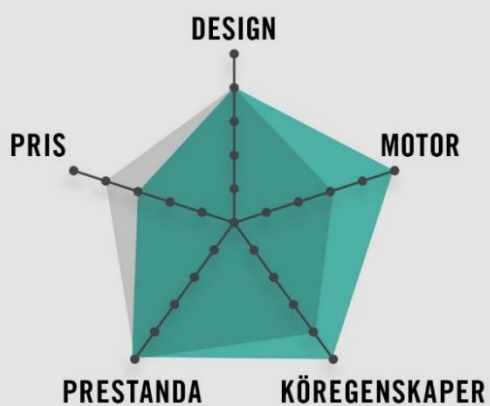
**Prestanda** 0–100 km/h 4,3 sek. Toppfart 250 km/h.

Förbrukning 10,0 l/100 km.

**Pris** från 780 000:–. Aktuell nu.

## PERSONLIGHET

- BMW M2
- Mercedes-AMG A 45 S



## SUMMERING

**Bäst** Fantastiska köregenskaper, grym motor, underbart chassi, vassa bromsar, utmärkt styrning.

**Sämst** Dyr, dyra tillval.



\*Obs: Samtliga angivna priser kan ha ändrats sedan publicering.



*Lika bred som en M4 men med 11 cm kortare axelavstånd. Spänst är bara förnamnet!*



## 2. PROV: Porsche 911 Carrera T i pastell

Av Jörn Thomas Bearbetning Tobias Mersinger///Foto Porsche

Publicerad 2024-01-28 Uppdaterad 2024-01-26

Med manuell låda, vässat chassi och lägre vikt kommer även instegsmotorn till sin rätt, menar Porsche, och lovar en dynamisk körupplevelse.



*”Puristerna bland Porsche-fansen borde bli överlyckliga.”*

**Porsche har gjort det igen och byggt en ny 911 T.** Igen? Ja, den avskalade modellen är ingen nyhet direkt, det har faktiskt funnits T-modeller ända sedan 1967.

Zuffenhausens allra första T hade en något effektsvagare, fortfarande sexcylindrig motor (110 istället för 130 hk) som hämtades från 912, pragmatisk utrustning och var en homologeringsmodell för touringbilar. Det förklarar samtidigt var T:et kommer ifrån.

Prismässigt låg 911 T en bra bit under syskonskaran, dock utan att tumma på dynamiken. Som bonus kunde kunderna berätta att deras bil vann Monte Carlo-rallyt 1968.

T-konceptet är tveklöst lyckat, även idag. Åtminstone sedan 2017 då produktutvecklarna och marknadsföringsproffsen dammade av T-tillägget igen.

Den senaste i raden står framför oss nu med standardmonterad GT-ratt, 385 hk och dynamikhöjande system som torque vectoring med mekanisk bakaxeldiff från Carrera S, Sport Chrono samt ett tio millimeter lägre sportchassi med PASM.



*Växelspaken är kortad med tio millimeter för exakta, korta slag i den sjuväxlade kulissen. Mellangasfunktionen Auto-Blip och GT-ratt är standard, precis som den löjligt lyckade styrningen med superhög precision (bakaxelstyrning är tillval). Ergonomin är självklart på topp, oavsett om du kör på landsväg eller på banträffar.*

**Den stora frågan är dock om** instegsmotorn verkligen räcker till? Enbart tanken på en 911 med trög respons och en ovillighet att varva skickar kalla kårar längs ryggen på vem som helst.

Man behöver dock inte bli orolig: bilens treliters boxersexa med dubbelturbo är knappast en sengångare. Responsen är omedelbar och de maximala 450 Nm som motorn mäktar med räcker gott och väl för kraftfulla accelerationsrepor, åtminstone i motorns mellersta och högre varvtalsregister.

**Carrera T är mer ultramaratonlöpare än** muskelknutte: utrustad med en sjuväxlad manuell låda är den lättast i 911-familjen och väger 35 kg mindre än en Carrera med åttastegad PDK-låda.

PDK-lådan är visserligen en juvel, men den manuella lådan ger dig ändå en svårslagen upplevelse: den korta spaken och korta, mekaniskt krispiga slag med ultrahög precision gör körningen underbar, framför allt när bilen ger automatisk mellangas (Auto-Blip).

**Däremot saknar Carrera T** baksäte, har mindre ljuddämpande material, lättare rutor och ett lättviktsbatteri ombord.

Puristerna bland Porschefansen borde bli överlyckliga, nu får de nämligen chansen att köpa en puristisk, avskalad bil utan att behöva tumma på något. Oavsett om du väljer de standardmonterade sportstolarna eller de dyra skalstolarna, är det snudd på omöjligt att sitta bättre bakom en ratt.

Apropå ratt: någon bättre styrning kan du ju försöka att hitta. Porsches styrning ställer de absolut flesta konkurrenterna i skamvrån med underbar proportionalitet, direkthet och utmärkt finkänsla.



*Tygklädda sportstolar ingår i grundutrustningen, men har inte många inställningsmöjligheter. 18-vägs skalstolar finns att köpa till men väger mer.*

**Hela bilen är precis så som man förväntar sig:** konsekvent, tillförlitlig och med otroligt grepp. Eftersom 911 Carrera T är en Porsche behöver man knappast slösa några ord om bromsarna, bättre finns knappt.

Addera det unika boxerljudet som strömmar från sportavgassystemet och som hindras av mindre ljuddämpande material på väg till förarens hörselgångar. Man kan nästan tro att motorn bakom dig kommer från en era där vattenkyllning inte fanns än, i alla fall inte hos Porsche.

I kurvorna svänger bilen nästan av sig själv och som tillval kan man även beställa bakaxelstyrning som förhöjer upplevelsen ännu några snäpp. Bilen dyker in i kurvorna med löjlig precision men här handlar det mindre om acceleration utan snarare om att ta sig genom svängarna på bästa möjliga sätt. Stoppuret kan alltså stanna hemma.

**Carrera T handlar om flow,** när hjulen (20 tum fram, 21 tum bak) biter sig fast i asfalten. Det känns verkligen som om bilen går på räls, inte minst tack vare sportdämparna som även i det mest komfortabla läget känns strama och sportiga.

Porsche 911 Carrera T är det självklara förstahandsvalet för att utforska kördynamik och sitt eget kunnande bakom ratten. Bilen bjuder in dig, skapar snabbt förtroende, närmar sig gränsområdet försiktigt, visar tydligt vad som är möjligt och tar helt enkelt hand om sin förare. En GT3 hade istället fnyst åt dig som om den ville säga att du får skylla dig själv om något går fel.

Priset för det varma välkommandet i sportbilsvärlden är 1 340 000 kronor, vilket visserligen inte är billigt men definitivt prisvärt.



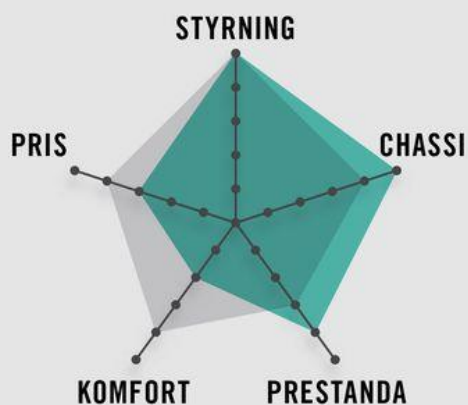
*För att sänka vikten har baksätet tagits ur och bilen har utrustats med lättviktsglasrutor och ett lättare batteri. Vill man spara ytterligare kilon kan man köpa till kolfibertak som dock lättar plånboken mer än bilens vikt.*

### TEKNISK INFO/Porsche 911 Carrera T

**Motor:** B6, bensin, dubbelturbo, 2 981 cm<sup>3</sup>, 385 hk vid 6 500 r/min, 450 Nm vid 1 950 r/min. 7-växlad manuell låda. Bakhjulsdrift. **Kaross:** L/b/h 4 530/1 852/1 293 mm. Axelavstånd 2 450 mm. Bagagevolym 132 liter. Tjänstevikt 1 620 kg. **Prestanda:** 0–100 km/h 4,5 sek. Toppfart 291 km/h. Förbrukning 10,3 l/100 km. **Pris:** Från 1 340 000 kronor. Aktuell nu.

## PERSONLIGHET

- Porsche 911 Carrera T
- Porsche 718 Cayman S



## SUMMERING

**Bäst:** Perfekt instegsmodell, låg inlärningskurva, underbart chassi, högt grepp, starka bromsar, toppkvalitet, prisvärd ...

**Sämst:** ... men inte billig, 15 hk till hade inte skadat.



### 3. GWM Wey 05: Ny laddhybrid kommer till Sverige

Publicerad 2024-01-30 kl 1018 (uppdaterad 2024-01-30 kl 1032)

Great Wall Motor ska börja sälja en ny laddhybridsuv med lång räckvidd i Sverige. Men bolaget har fått hård kritik för sin verksamhet i Ryssland.



Den kinesiska jättekoncernen Great Wall Motor har redan börjat sälja **elbilen Ora** i Sverige. Nu kommer också en större laddhybrid som slår räckviddsrekord.

Modellen är en suv som tidigare gick under namnet **Wey Coffee 01**. Men förra året gjordes modellnamnen om och laddhybriden heter numera **GWM Wey 05**.



*GWM Wey 05 är 17 centimeter längre än Volvo XC60. Interiören bjuder på en liggande 15-tumspekskärm samt en mindre pekskärm nedanför som styr klimatanläggningen.*

## MOTORNYTT

Batteriet är på hela 40 kWh vilket är större än många elbilar hade för bara några år sedan. Det ger en elräckvidd på 14,6 mil vilket är längre än för andra laddhybrider.

**GWM Wey 05 har också** en dragvikt på två ton och DC-snabbladdning på 50 kW vilket är ganska ovanligt i laddhybrider. Drivlinan ger totalt 476 hk och 870 Nm, och kraften skickas genom en niostegad dubbelkopplingslåda.

Lanseringen av GWM Wey 05 inleds under andra kvartalet 2024. Priserna är inte klara, men enligt uppgift till Vi Bilägare lär det ordinarie priset hamna på omkring 600 000 kronor.

Great Wall Motor har tidigare fått hård kritik för att företaget **fortfarande är aktivt i Ryssland** trots kriget i Ukraina. Det har fått Bilia i Norge att **stoppa lanseringen av Ora**.



Erik Söderholm

### Mer från vi bilägare:



### Wey och Ora gör om – skippar katt- och kaffenamn



### Kinesiska Ora till Sverige i november



### Volvos konkurrent lockar med dubbla räckvidden



#### 4. Casper blir Hyundais genväg till en billig elbil för Europa

30 jan 2024

Även Hyundai vill erbjuda en mindre elbil med lägre prislapp för den europeiska marknaden. För att snabba på det ser den koreanska tillverkaren nu ut att ta en liten genväg genom att elektrifiera en redan befintlig modell. Nämligen Casper, en 3,6 meter lång kompaktsuv som säljs på hemmamarknaden Sydkorea sedan 2021.



Men nu har det dykt upp bilder som uppges visa tester av Hyundai Casper från Japan, där en eldriven version av modellen ska vara under utveckling. Ändå är det den europeiska marknaden som är slutdestination för modellen där den väntas bli Hyundais svar på de mindre och billigare elbilarna som flera tillverkare här är på väg att lansera. Eldrivna Casper väntas komma hit under 2024 och Hyundai ser då ut att vilja konkurrera med ett lågt pris.

Franska tidningen [Auto Moto](#) har talat med chefen för Hyundai Frankrike, Lionel French Keogh (han heter verkligen "French"), och räknar med ett pris kring 20.000 euro, omkring 220.000 kronor. Enligt tidningen talas det att eldrivna Casper ska bli mer "mångsidig" än Dacia Spring, som för tillfället är Europas billigaste elbil. Något som tolkas både som att Casper ska konkurrera mot Spring vad gäller pris och samtidigt få längre räckvidd än de 23 mil som Dacias elbil tar sig på en laddning.



Carl Undéhn

## Teknikens Värld

### 5. Volvo EX30-leveranser försenas på grund av mjukvaruproblem

Publicerad av Mattias Rabe 30 jan 2024 kl 1830

Ju mer mjukvarustyrd teknik i bilarna desto fler källor till problem. Nu har Volvo Cars stött på svårigheter med nya elbilen EX30 som nu drabbas av leveransförseningar.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-volvos-nya-kompakta-elbil/?cmpEnabled=true>

Förra året stod det klart att problematisk mjukvara låg bakom försenade marknadsintroduktioner av de båda syskonbilar **Volvo EX90** och **Polestar 3**. Trots att de presenterades under 2022 finns de i dag, 2024, varken på vägarna eller i försäljningshallarna.

EX90:s lillebror **EX30** fick förtur och är i dagarna på väg att rulla ut till både säljare och kunder. Men nu har modellen stött på hinder.

Branschtidningen **Automotive News** har kommit över korrespondens mellan Volvo Cars och dess återförsäljarnätverk. I den beskrivs problem med mjukvaran, något som hindrar bilar från att nå kunder – de varken kan eller får levereras utan rätt mjukvara. Mjukvaran måste uppdateras på verkstad, trådlösa OTA-uppdateringar är inte aktuella i detta fall, enligt den information som hamnat utanför Volvos väggar.

Beslutet är helt enkelt att leveranserna skjuts upp eftersom, som Volvo själva uttrycker det, de vill ge kunderna bästa möjliga EX30-upplevelsen.

Det ska röra sig om mjukvaruversion 1.2 som ännu inte uppfyller alla krav för att släppas. Bland annat Google-certifieringar och andra viktiga uppdateringar måste på plats.

I utskicket som Automotive News tagit del av verkar det röra sig om flera förseningar under två veckors tid medan en talesperson för Volvo Cars hävdar att bara ett begränsat antal kunder får vänta några extra dagar på leverans. Vad som verkligen gäller återstår att se.

## 6. Volvos hemliga miljardköp av nya bensinmotorer

Av Maths Nilsson 30 januari 2024 kl 1052

Volvo Cars gör en miljardbeställning på en ny generation bensinmotorer från Aurobay, kan Carup avslöja. Samtidigt flyttas produktionen av Volvo V60 laddhybrid från Torslanda till Gent. – VEA Generation 3 ska nu anpassas för hybrider, säger en uppgiftslämnare till Carup.



Volvo Cars ska enbart tillverka elbilar efter 2030, enligt företagets plan. I mars tillverkas den allra sista Volvobilen med dieselmotor. Men fortfarande är det väldigt många som vill ha Volvos bilar med bensinmotorer eller som laddhybrider. Nu kan Carup avslöja att Volvo Cars satsar vidare på förbränningsmotorer och har beställt nya bensinmotorer för 1,9 miljarder kronor av Geelys och Renaults motorbolag Aurobay i Skövde.

Efter nedläggningen av dieseln tillverkas bara två motortyper i Aurobays motorfabrik i Skövde. Det är fyrcylindriga VEA-motorer med två liters cylindervolym som drivs med bensin. VEA generation 2 används i dag för hybriddrift, medan den nyare VEA generation 3 är en renodlad bensinmotor. Tidigare har framtiden för produktionen varit oklar efter 2026, men nu har Volvo Cars lagt en beställning på 1,9 miljarder kronor utan bortre tidsgräns, enligt uppgifter till Carup.

VEA-motorn av generation 3 ska nu anpassas för hybriddrift och kommer att leva kvar i Volvos bilar efter 2026, enligt uppgifterna. Den nya miljardordern innebär att fabriken nu gör tester och förberedelser för att bygga om VEA generation tre till hybriddrift. De trecylindriga Volvo-motorerna som används i XC40, Geely Auto, Lynk & Co och flera andra bilar tillverkas sedan tidigare i Kina. Carup har varit i kontakt med Aurobay som inte vill kommentera uppgifterna. Volvo Cars har inte svarat på våra förfrågningar.



*Tillverkningen av Volvo V60 flyttas från Torslanda till Gent i Belgien.*

Samtidigt meddelar Volvo Cars officiellt att de flyttar produktionen av Volvo V60 laddhybrid, som använder motorn, från Torslanda till Gent i Belgien. Volvo V60 Recharge får samtidigt mindre förändringar som gör att räckvidden på el ökar från 88 km till 92 km. T6-modellen gör 0-100 km/h på endast 5,4 sekunder.

Volvo Cars har inte kommunicerat orsaken till bytet av fabrik för V60-modellen, men det finns sedan tidigare uppgifter om att den kommande Volvo EX60 ska produceras i Torslanda. Volvo har redan köpt in två gigapressar som ska formgjuta hela chassipartier till de nya elbilarna.

#### LÄS MER:

- [Volvo tar avstånd från diesel: "Elbilar är överlägsna"](#)
- [Volvos motor-vd: "Värsta för klimatet lägga ner..."](#)
- [Volvo Cars satsning: Ny jättefabrik för elbilar i Slovakien](#)
- [Volvo jättesatsar på robotar för sina nya elbilar](#)
- [Detta blir Volvos sista diesebil – ställs ut på museum](#)
- [Nu tillverkar Volvo sin sista diesebil någonsin](#)



#### **Maths Nilsson**

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

## 7. Dieselfusk även hos Toyota – flera modeller pausas

Publicerad 2024-01-29 kl 1036

(uppdaterad 2024-01-29 kl 1702)

Text Erik Söderholm

Ett Toyotaägt bolag har fuskat med mjukvaran i flera dieselmotorer. Nu pausas leveranserna.



**Toyotas syskonmärke Daihatsu** har dragits in i en säkerhetsskandal efter att det avslöjats **fusk med krocktester**, och leveranserna av nya bilar **har stoppats**.

Nu pausas leveranserna av flera andra bilmodeller, men den här gången beror det inte på krocktester hos Daihatsu utan på utsläppstester av dieselmotorer hos Toyota.

Företaget har i en egen utredning hittat felaktigheter när bilar med dieselmotorer från Toyota Industries certifierades. Det handlar bland annat om Toyota Hiace, Hilux, Land Cruiser och Lexus LX.

**Toyota Industries ska** enligt avslöjandet ha använt olika mjukvaror för motorns kontrollenhet vid certifieringen jämfört med i produktionsbilar. Efter nya tester uppfyller bilarna ändå de regelverk som finns, hävdar Toyota.

”Vi inser allvaret i det faktum att de upprepade felaktigheterna i certifieringsprocessen, som kommer efter de på Daihatsu, har skakat om själva grunden i företaget som biltillverkare”, uppger Toyota i ett uttalande.

Toyota Industries ska nu omstruktureras och företagskulturen ska ”reformas drastiskt”.

## MODELLERNA SOM OMFATTAS

Motor	Modell	Försäljningsstart
1GD	Land Cruiser Prado	Augusti 2020
	Hiace, Grance, Mazda Bongo Brawny Van	December 2017
	Dyna, Hino Dutro	Maj 2021
	Hilux	Maj 2020
	Fortuner	Maj 2020
2GD	Hilux	Maj 2020
	Innova	Juli 2020
F33A	Land Cruiser 300	Augusti 2021
	LX 500d	Januari 2022

Källa: Toyota

På den svenska marknaden berörs Toyota Hilux och Land Cruiser med 2,8-liters dieselmotor. Enligt Toyotas svenska pr-chef Christian Hallin påverkar avvikelserna varken utsläppsvärden, säkerhet eller körbarhet.

”Toyota samarbetar med relevanta myndigheter för att på nytt verifiera giltigheten av de data som används för certifieringen av berörda fordon. Toyota ber uppriktigt om ursäkt för de eventuella olägenheter och oro som dessa avvikelser kan orsaka för våra kunder och andra intressenter, inklusive berörda myndigheter”, uppger företaget.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**BMW utreds för utsläppsfusk i dieselmotorer**

## 8. VW:s jätteoffensiv i Kina 30 nya elbilsmodeller

Av Maths Nilsson

29 januari 2024 kl 0836

Nu avslöjar Volkswagen sin jätteoffensiv för att rädda Kinamarknaden. Över 30 nya elbilsmodeller ska lanseras till 2030. Dessutom ska 30 nya modeller med förbränningsmotorer och laddhybrid komma till 2027.



Volkswagen var tidigare Kinas mest sålda bilmärke, men är numera förpassade till andra platsen av BYD. Under 2023 sålde Volkswagen Groups märken 3,24 miljoner bilar i Kina, en ökning med 1,6 procent. Den stora huvudvärken är dock elbilarna. Endast 191 000 elbilar såldes av Volkswagen i Kina, vilket innebär att märket är frångörda inom det snabbväxande elektriska segmentet.

Nu avslöjar Volkswagen en ny offensiv som ska säkra framtiden i Kina. Efter att Volkswagen köpte in sig Xpeng ska de första elbilarna från partnerskapet rulla ut om två år. En enorm produktoffensiv kan förväntas fram till 2030. Inte mindre än 30 nya elektriska modeller ska bli resultatet, [uppges China Daily](#). Man kan fråga sig om det är rätt strategi då Tesla blivit enormt stora i Kina tack vare endast fyra modeller.

Volkswagen ger inte upp bilar med förbränningsmotorer, det är ett segment där man fortfarande är störst i Kina. Fram till 2027 ska 30 nya modeller med förbränningsmotor och laddhybrid drivlinor ut på marknaden.

– Med vår strategi “i Kina, för Kina” skräddarsyr vi våra fordon efter kinesiska kunders önskemål: intelligenta, uppkopplade, automatiserade, säger Ralf Brandstätter, ordförande och VD för Volkswagen Group China.

**LÄS MER:**



**Så många elbilar sålde VW-koncernen 2023**



**Ny plattform ska hjälpa VW att utmana BYD**



**Volkswagen-Xpengs nya elbilar kan komma till Europa**



**Xpeng räddar Volkswagen i Kina – gör nya bilar ihop**



**Nya siffror: Volkswagen större än Tesla på elbilar i Europa**



**VW:s nya ID.7 fick bara 300 beställningar i Kina**

## Teknikens Värld

### 9. Suvar snart för stora för europeiska vägar

Publicerad 29 jan 2024 kl 1548

Bilarna blir allt större. Extra stor plats tar suvar och pickuper. Det är ett problem, anser miljöorganisationen Transport & Environment, eftersom gator och parkeringsytor är begränsade. De uppmanar EU att göra en översyn på dagens förlegade krav och specifikationer.



*Bilarna blir allt bredare, och suvar är extra breda, vilket anses vara ett problem.*

Suvarna har de senaste åren vunnit bilköparnas hjärtan i allt högre utsträckning. I flera europeiska länder är det suv-modeller som ligger i topp i försäljningslistorna. Under 2022 var det exempelvis två suvar högst upp i den svenska försäljningslistan, nämligen **Volvo XC40** och **XC60**. I fjol hamnade de på andra respektive tredje plats strax bakom **Tesla Model Y** som är en "uppsvullen" **Model 3**.

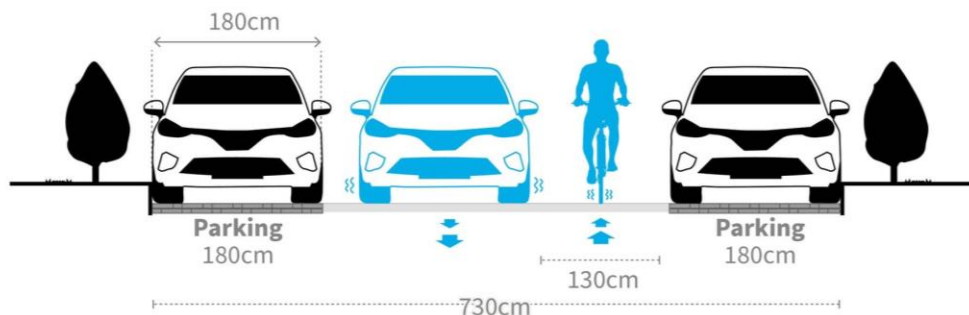
Det är skönt att sitta lite högre upp och ha fin överblick framför bilen, men suvarna – och pickuper – för även med sig problem. Enligt **European Federation for Transport and Environment** (ofta förkortat till T&E), en paraplyorganisation för europeiska organisationer som engagerar sig i hållbara transporter, tar de upp för mycket utrymme på vägar, gator och parkeringsytor.

Enligt T&E har den genomsnittliga nya bilen nu en bredd på över 180 centimeter exklusive ytterbackspeglar. Stora suvar, inklusive pickuper, ligger numera på en bredd runt 200 centimeter, även det exklusive ytterbackspeglar. Deras beräkningar visar att genomsnittet ökar med en centimeter per två år.

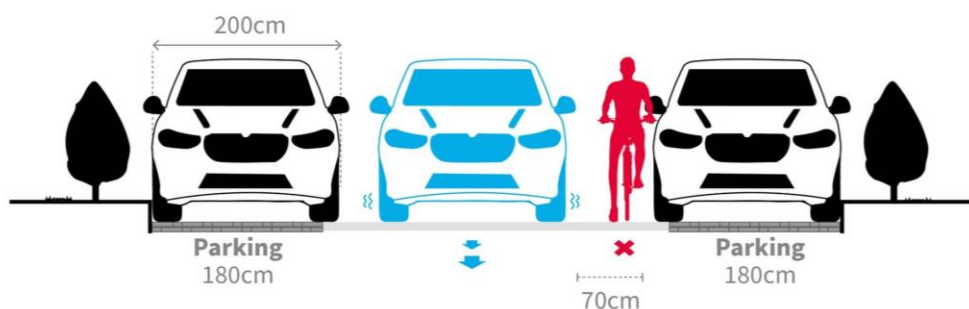


## Mega SUVs leave too little space for other road users

Average new car width: 180cm (200cm with mirrors)



Mega SUV width: 200cm (220cm with mirrors)



TRANSPORT & ENVIRONMENT

CleanCities

Source: T&E 2024. Notes: Image shows a residential street with cycling in both directions, one way for all other traffic, and parking for vehicles on both sides. A 730 cm width is frequently used for such streets in Europe.

T&E illustrerar dagens fordonsbredder för personbilar respektive suvar (inklusive pickuper). Med allt bredare bilar minskar utrymmet inte bara för bilarna utan även för andra trafikslag, exempelvis cyklister, och parkeringsplatser blir för små.

Organisationen lyfter fram att det blir trängre i trafiken med mindre plats för annan trafik. De tar upp ett exempel om parkeringsytor som enligt EU:s specifikationer måste vara minst 180 centimeter breda. Många av dagens suvar får inte plats inom minimimåtten för parkeringsplatser vilket innebär att bilen måste ta annan yta i anspråk, antingen en bit av intilliggande körfält eller cykel- och/eller gångbana. Eller i värsta fall både och.

T&E drar några exempel på breda suvar och pickuper som är vanliga i trafiken:

BMW X5 (200,4 cm), BMW X6 (200,4 cm), BMW X7 (200 cm), Mercedes GLS (195,6 cm), Audi Q8 (199,5 cm), Porsche Cayenne (198,3 cm), Land Rover Defender (199,6 cm), Range Rover Sport (199 cm), Volkswagen Touareg (198,4 cm), Mercedes EQS (195,9 cm), Volvo EX90 (196,4 cm), Kia EV9 (198 cm), BMW XM (200,5 cm) och pickupen Dodge RAM (208,5 cm). Just Volvon är ännu inte vanlig vägarna.

För att skydda det offentliga utrymmet vill T&E att frågan lyfts upp på EU-nivå redan i samband med den översyn av direktiv om vikter och dimensioner på fordon som ska äga rum i Europaparlamentet i början av 2024 och som därefter fastställs av Europakommissionen.

Dagens regelverk fastställdes i mitten av 1990-talet till en maximal fordonsbredd om 255 centimeter. När denna siffra förhandlades fram avsågs framför allt inte bredden på personbilar utan den på lastbilar och bussar.

## Större, törstigare och farligare

Ett annat problem som T&E ser med allt bredare bilar också leder till högre bilar. Med tio centimeter högre front ökar, enligt T&E, risken för dödsfall hos fotgängare och cyklister, vid kollision, med 30 procent. Siffrorna rimmar väl med **den stora studie som genomfördes av IIHS i USA** som också slog fast att högre fronter på bilar leder till större risker för dödsfall.

Ett exempel på hur bilar har vuxit kraftigt under bara några få år är BMW X5 som 2013 (sista året för generation E70) var 193,3 centimeter bred medan dagens generation (G05), som ovan nämnt, är 200,4 centimeter.

Tittar vi ännu längre tillbaka i tiden ser vi ännu större skillnader. Volkswagen Golf var fram till 1983 en nätt bil med endast 161 centimeter på bredden. I dag mäter Volkswagen Golf 178,9 centimeter.

Att bilarna växer har ofta med säkerhet att göra. Kraven på krockskydd är högre i dag men det går ut över miljöaspekten. Ju större desto tyngre bilar vilket leder till större slitage på vägar och däck samt högre energiförbrukning.



**Mattias Rabe**



## Biljätte i bråk med premiärminister



## Få biltillverkare på årets bilsalong i Genève



## Är modern dieselbil så mycket farligare än bensinbil?

## 10. Polestar sänker priserna på vissa modeller

Publicerad 2024-01-29 kl 1507

(uppdaterad 2024-01-29 kl 1654)

Text Erik Söderholm

Trots löften om att bibehålla prisnivån blir nu Polestar 2 billigare. Men det gäller bara de dyrare versionerna.



**Polestar har i flera** omgångar betonat vikten av att behålla priserna på sina modeller och inte haka på Teslas prissänkningar.

– Vi har gjort väldigt klart att vi inte kommer ge oss in i något priskrig för att uppnå volyymmål eftersom vi vill bibehålla vår premiumposition. Vi springer definitivt inte efter Tesla, har till exempel Polestarchefen Thomas Ingenlath sagt i en [intervju med Automotive News](#). Han har även upprepat samma inställning i en [intervju med Reuters](#).

Men innan helgen sänktes priserna på flera versioner av [Polestar 2 i Norge](#), och nu kan Vi Bilägare berätta att samma prissänkningar även kommer till Sverige.

**Polestar 2 med stora** batteriet och fyrhjulsdraft – versionen som kallas Long Range Dual Motor – prissänks med 65 000 kronor och kostar nu lika mycket som versionen med enbart bakhjulsdraft. Prislappen ligger nu på 609 000 kr och som jämförelse kostar Tesla Model 3 Long Range Dual motor 609 170 kronor. Den som väljer till Plus-paketet till Polestar, där bland annat värmepumpen ingår, får dock betala 50 000 kr mer.

Polestar 2 med Performance-paket prissänks lika mycket och kostar nu 674 000 kr. Prissänkningen kommer några dagar innan försäljningsstarten av [nya Polestar 4](#).

Precis som tidigare ingår även metalliclack och Pilot-paketet, som innehåller bland annat Pixel LED-strålkastare och adaptiv farthållare.

Polestar har nyligen [varslat 15 procent](#) av personalen om uppsägning och lyckades inte nå [förra årets försäljningsmål](#). Märket hoppas nu mer än tredubbla försäljningen till 2025.

## PRISER POLESTAR 2

Version	Pris nu	Förändring
Standard Range Single Motor	559 000	–
Long Range Single Motor	609 000	–
Long Range Dual Motor	609 000	–65 000
Long Range Dual Motor Performance	674 000	–65 000



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Fortsatt tufft för Polestar – varslar 450 personer



Bleka siffror för Polestar – försäljningen rasar



Polestar 4 officiell – så står sig nya elbilen mot konkurrenterna

## 11. Tjuvarnas nya byte: Dyra LED Matrix-strålkastare

Av Maths Nilsson 27 januari 2024 kl 1310

Nya bilar med LED Matrix-strålkastare har blivit tjuvarnas nya måltavla. Två strålkastare kan vara värda så mycket som 100 000 kronor. Den här Porschen kapades brutalt upp av tjuvarna.



Strålkastarna har blivit en av de dyraste delar på nya bilar och är högvilt för biltjuvar. Det fick den här ägaren till en Porsche Taycan Cross Turismo bittert erfara i veckan. Lamptjuvarna slog till på natten på en gata i Düsseldorf i Tyskland. Att få loss strålkastarna tycks dock inte ha varit en enkel operation.

Tjuvarna fick såga upp hela framskärmarna för att komma över sitt byte. Priset på ett par strålkastare med LED Matrix-funktion till en Porsche Taycan ligger på närmare 100 000 kronor. Bilen kommer dessvärre behöva betydligt mer reparationer än bara nya strålkastare. Försäkringsbolaget får räkna med att betala nya skärmar, nya strålkastare och en ny lackering.



### Maths Nilsson

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

## 12. IF Metalls toppjurist stängs av – saknar utbildning

Av Maths Nilsson

29 januari 2024 kl 1359

En av nyckelpersonerna i Teslastrejken har stängts av från sitt jobb. Förbundsjuristen Darko Davidovic har bluffat om sin juristexamen, och har endast en kort utbildning, [avslöjar Dagens Arbete](#). Vid sidan om sitt jobb har han gjort miljonaffärer, något som gjort att han efter en domstolstvist om en tomtaffär har miljonskulder till Kronofogden. – Under utredningen kommer Darko Davidovic inte arbeta som förbundsjurist, säger förbundssekreterare Martin Gunnarsson.



IF Metalls förbundsjurist Darko Davidovic har varit en av de mest profilerade personerna hos fackförbundet i strejken mot Tesla och vid flera tillfällen uttalat sig i medierna. Nu avslöjar [Dagens Arbete](#) att förbundsjuristen helt saknar juristexamen och att han vid sidan av jobbet på IF Metall har en affärsverksamhet som omsätter miljoner. IF Metall har tillsatt en utredning och omgående stängt av sin förbundsjurist. [Carup har tidigare berättat att förbundsjuristen har en Tesla som familjebil.](#)

Darko Davidovic har uppgett att han började om fackligt ansvarig på Volvo CE och läste juridik vid sidan av sitt jobb som ombudsman på IF Metall för att ha större chans vid förhandlingsbordet. Han var ledig från IF Metall med lön för att ta juristexamen. Men nu [avslöjar Dagens Arbete](#) att juristexamen är en bluff. Han har tagit 17 samt 37,5 högskolepoäng från två olika tillfällen. När han läst arbetsrätt och processrätt vid Umeå och Luleå Universitet har han inte lyckats ta några poäng

– Jag har en annan uppfattning. Det är klart som fasen att jag har varit i Umeå och Luleå och att jag har pluggat. Det är självklart, säger Darko Davidovic till Dagens Arbete.

Att ha en affärsverksamhet i miljonklassen vid sidan om sin anställning är absolut inte olagligt, men kanske omoraliskt om du är förbundsjurist på en fackförening. Nu avslöjar Dagens Arbete att Darko Davidovic har hamnat i domstol efter att ha sålt en tomt för 14,5 miljoner kronor. När köparen inte fick byggrätt vägrade han att betala tillbaka handpenningen på 3,5 miljoner i domstol, något som nu ska prövas i Svea Hovrätt. Tingsrätten dömde Davidovic att betala tillbaka pengarna, varför Kronofogden nu mäter ut större delen av hans lön.

Vid sidan av sitt jobb har han också varit verksam i flera bolag där det jobbar medlemmar från IF Metall, något som kan ses som en intressekonflikt.

– Om det skulle varit så, skulle jag aldrig tagit den tvisten. Men så var det aldrig. Jag behövde inte ens fundera på detta, säger Davidovic till Dagens Arbete.

Samtliga uppgifter har avslöjats av IF Metalls egen tidning Dagens Arbete, något som förstås är extra känsligt. IF Metall har valt att omdelbart stänga av förbundsjuristen från sitt arbete.

– Vi kommer att starta en utredning med hjälp av en extern part. Darko Davidovic kommer inte att arbeta som förbundsjurist under utredningens gång, säger förbundssekreterare Martin Gunnarsson till Dagens Arbete.



### 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:



### IF Metall utesluter Tesla-anställda: "Aldrig hänt tidigare"



### IF Metalls jurist har Tesla i familjen: "Klart jag kört den"

### 13. Nya Volvo FH Aero starkast i världen – 780 hk

Av Maths Nilsson 29 januari 2024 kl 1515

Volvo lanserar en ny mer strömlinjeformad lastbil. Nya Volvo FH Aero får världens mest kraftfulla lastbilmotor. Dieseln på 17,3 liter och 780 hästkrafter ska klara de allra tuffaste uppdragen.



FILM: <https://youtu.be/nh9fY9PbGGU>

Volvo lanserar nu en ny mer strömlinjeformad version av sin FH-serie. Nya FH Aero ska tack vare aerodynamisk design, kamerabackspeglar och innovativa funktioner vara fem procent mer bränslesnål. Den kommer i fyra varianter: Diesel, gas, biobränsle och en eldriven version.

– Nya Volvo FH Aero är vår hittills mest effektiva lastbil då vi fortsätter att minska koldioxidutsläpp för hela produktsortimentet, säger Roger Alm, vd för Volvo Lastvagnar.

Volvo FH Aero-hyttens front har förlängts med 24 centimeter jämfört med en konventionell Volvo FH. Förlängningen har varit avgörande för att skapa en mer aerodynamisk lastbilshytt. Den förbättrade aerodynamiken ska inte bara minska bränsleförbrukningen – den ökar också körstabiliteten i blåsigt väder.

Den eldrivna versionen får tack vare bättre aerodynamik ökad energiregenerering för matning tillbaka till batteriet vid inbromsning eller i nedförsbacke, som då kan användas vid behov i nästa acceleration eller uppförsbacke.

De nya kamerabackspeglarna ersätter traditionella ytterbakspeglar. På personbilar har det fungerat mindre bra, men Volvo lovar att föraren får ett större synfält och att kamerorna förbättrar säkerheten för både förare och medtrafikanter.



### Fakta Volvos nya 17,3-litersmotor

Volym	Effekt	Vridmoment	
D17 600	17,3 liter	600 hk (1.500-1.700 v/min)	3.000 Nm (900-1.400 v/min)
D17 700	17,3 liter	700 hk (1.600-1.700 v/min)	3.400 Nm (950-1.400 v/min)
D17 780	17,3 liter	780 hk (1.700 v/min)	3.800 Nm (1.000-1.200 v/min)



FILM: <https://youtu.be/PvY40GZXHo>



**Maths Nilsson**

## 14. "Renault 16 är lätt att gilla – men svår att hitta"

Publicerad 2023-07-02 kl 0630

Text Calle Carlquist

### BACKSPEGELN

Stilren, praktisk, komfortabel och rostkänslig. Det är lätt att gilla R16 men svårare att hitta en.



**När Renault 16** presenterades på Genèvealongen 1965 hade märket inte haft en stor bil på programmet sedan 1960, då den konventionellt byggda Frégate lades ned.

Renault 16 var allt annat än konventionell, inte var den särskilt stor heller. Karossen var drygt 420 centimeter lång och bredden nådde inte ens 165 cm men det fanns en märkvärdigt rymlig kupé bakom de tidlösa, retfullt självklara karosslinjerna. Bakom dem stod en intressant herre i fransk designhistoria, Philippe Charbonneaux. Kolla på nätet efter hans romboidformade bilar.

**Halvkombikarosser** hade funnits sedan 1930-talet men med Renault 16, som blev Årets Bil i Europa 1965, spred sig det praktiska modet bland europeiska mellanfabrikat. I R16-reklamen gjordes stor sak av alla stols- och baksätesskonfigurationer som kunde åstadkommas.

Åkkomforten var sensationell. Renault 16 är så fjärran från våra dagars kompaktbilar med överspända GTI-ambitioner man kan komma. Bilen rör sig totalt följsamt och obegripligt mjukt, en mycket sympatisk karaktär.



**Växellådan ligger** framför den längsplacerade motorn, tillverkad av pressgjuten aluminium. Rattväxelspaken rör sig fjunlätt men ändå exakt. Stoppningen i stolarna och i soffan bak är omslutande fluffig, sikten är fri åt alla håll tack vare strumpstickorna till takstolpar.

Vid bakhjulens framkant avslöjas ett konstruktionsdrag som kännetecknade R16 (och även andra Renault): bakvagnsupphängningen består av två omlottliggande torsionsstavar som gör att axelavståndet på vänster sida är cirka fem centimeter längre än på höger sida. Därför skiljer sig längden på karossbiten mellan bakdörrens bakkant och bakre hjulhusets framkant åt på respektive sida.

**En nästan allestädes** uppträdande rost tog mängder av exemplar i förtid och det är inte lätt att hitta ett anständigt exemplar längre – men absolut värt mödan. Renault 16 kan vara 1960-talets mest betydande bil.

### RENAULT 16 1967

**Nypris:** 14 762 kronor.

**Värde i dag:** 20 000–50 000 kr.

**Motor:** Fyrcylindrig radmotor med högt liggande kamaxel och stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning, slutet kylsystem och elfläkt. **Volym** 1 470 cm<sup>3</sup>. **Max effekt** 59 hk DIN vid 5 000 v/min. **Max vridmoment** 110 Nm vid 2 500 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrstegs manuell växellåda.

**Mått:** L 423/B 163/H 140 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Torsionsfjädring fram och bak. Dubbla triangellänkar fram, individuell upphängning bak. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmare fram och bak.

**Styrning:** Kuggstång.

**Bromsar:** Skivor fram, trummor bak. Lastavkännande ventil.

**Fartresurser:** Toppfart 145 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 18,9 s.

**Förbrukning:** 0,91 l/mil.



*Renault 16 TX 1973–80.*

## LIVSCYKELN

**1965.** 38 770 stycken R16 tillverkas det första året i fabriken i Sandouville, nära Le Havre i Normandie. Renault 16 väljs till Årets Bil.

**1968** Premiär för R16 TS – Touring Sportif! Motorn har fått ett nytt topplock och förstorats till 1 565 cm<sup>3</sup>. 83 hk ger toppfart över 160 km/tim. TS får två extraljus, runda instrument samt andra fälgar.

**1969** Kan utrustas med automatisk elektriskt styrd växellåda, elhissar och elsollucka. Vanliga R16 får samma bromsar som TS, med större skivor.

**1971** Nya fyrkantiga baklyktor med ett fält ovanför. Nu får även grundmodellen 1 565 cc motor. Men utan TS-modellens speciella topplock stannar effekten på 65 hk.

**1974** En ny modell presenteras på kontinenten – TX. Fem växlar och ny, större motor på 93 hästar.

**1976** Sverige får nya avgasbestämmelser och av de motoralternativ som finns tillgängliga för R16 väljer Renault att bara typa in det vassaste. Även en R16 i snikutförande får därmed 93 hk.

**1978** Sista årsmodellen i Sverige. R16 fortsätter att tillverkas fram till juledigheten 1980. 1 845 959 bilar tillverkas totalt i Frankrike.



**Calle Carlquist**



## 15. Packard Eight Station Sedan 1950



I början av 1950-talet fick kombibilar en dramatisk uppgång i popularitet bland amerikanska köpare, särskilt när människor flyttade från städerna och ut i förorterna. Framgångarna med Chrysler Town & Country hade flyttat träkarossen till en exklusiv marknad, och strax efter kriget hade praktiskt taget alla tillverkare i USA en snygg, välutrustad Woody i sitt sortiment. Packard var inte den som lät sig lämnas kvar, utan lade till en stilig trävagn som de kallade Station Sedan. Den baserades på en omfattande utrustad Packard Eight Sedan och hade ett förlängt tak, fönsterkarmar och sidopaneler i trä samt baklucka med askram och kontrasterande paneler och ett härligt bagageutrymme med mahognygolv och gnidlister i ljus metall.





Drivlinan i Standard och Deluxe Eights var Packards berömda mjuka, tysta och pålitliga 288 kubiktums raka åttacylindriga L-huvudmotor. Med sin 2-cylindriga förgasare levererade den hela 135 hästkrafter genom en kolväxlad 3-växlad växellåda. Till skillnad från mindre kombibilar var Packard Station Sedan inte utilitaristisk: Det var en lyxbil designad och byggd för en framgångsrik familj som krävde komfort, prestanda, kvalitet och distinktion.

Bland träkarossbilar från det tidiga femtiotalet sticker Station Sedan ut tack vare sin distinkta stil och igenkännbara Packard-linje. Den tillverkades endast under två årsmodeller, 1949-1950, och man tror att endast 3 864 exemplar byggdes. De flesta Station Sedans var av 1949 års modell, vilket gör detta exemplar från 1950 särskilt sällsynt. Inte ovanligt för 1950 års Packards, har den en grill i 1949-stil och parkeringsljus eftersom Packard använde upp sitt lager av befintliga trimdelar innan de introducerade nya karossdesigner 1951.

Som föremål för en omfattande restaurering av muttrar och bultar som slutfördes 2006 är denna Station Sedan från 1950 ett vackert exempel på denna sällsynta träighet. Den restaurerades till en dokumenterad kostnad av nästan 170 000 dollar och är färdig i sin ursprungliga färg Arizona Beige med ljus sidoinramning i askträ, kontrasterande paneler och mycket attraktiva ljusa arbeten. Lacken är genomgående bra, liksom den blanka lacken på träpanelerna. Det finns några fall av sprucken lack och en mindre färgdefekt eller två, men totalt sett återspeglar den kosmetiska kvaliteten både restaureringens kvalitet och kvaliteten på den vård den har haft under begränsad användning.

Det anstår en dyr lyxbil och är välutrustad för perioden med kromade stötfångarövertytare fram och bak, grillskydd, bakhjulskjolar, bärnstensfärgade Packard-märkta dimljus, skarvmaskot och ett reservljus. Hjulen är karossfärgade med stora navkapslar och trimringar i Deluxe-stil och breda whitewall-diagonaldäck.



Interiören är klädd i mörkbrunt konstläder med sätesinlägg i havregrynstyg som matchar den fyrkantiga vävda mattan och har allt du behöver för en familjeresor, med plyschiga och rymliga bänksäten fram och bak, en värmare/defroster, tryckknappsradio och härlig instrumentbräda i träådrad metall med ljusa mätare. Inredning och reglage inklusive ratt, kromdetaljer och knappar är i utmärkt skick.

Packards ärevördiga L-head inline-eight sitter i ett prydligt fack, som har restaurerats grundligt i tidstypiska färger och material, inklusive slangklämmor och dekaler. Motorrummet och chassit visar ljusstecken på användning, eftersom bilen har avnjutits på utställningar och enstaka turer medan den har tagits om hand av sina senaste ägare, som har underhållit den från slutförändret av restaureringen 2006 till 2021.

Denna charmiga och sällsynta Packard Eight Station Sedan från 1950 kommer utan tvekan att göra ett uttalande vid alla sammankomster av Packards eller klassiska trävagnar och kommer garanterat att glädja den hängivna märkesentusiasten.





**Roger Warolin**