



*Aston Martin DB12 2024*

- 1. Cyan Racing är tillbaka med GT-version**
- 2. Quarkus P3 är en ny sportbil från Frankrike**
- 3. BMW är redo med sin första eldrivna kombi**
- 4. Snart är det slut med manuella lådor för BMW**
- 5. Nissan Juke**
- 6. Provkörning av Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV**
- 7. Ferrari ansöker om patent där förarpositionen kan flyttas**
- 8. Tusentals bilar stoppas i amerikanska hamnar**
- 9. Tyskland Frankrike och Italien får batterifabriker efter jätteinvestering**
- 10. Succéstart på året för Scania leveranserna upp 38 procent**
- 11. Elektrisk Aston Martin DB6 har en interiör gjord av ägg- och nötskal**
- 12. Prov Aston Martin DB12**
- 13. Rover 75 fick beröm**
- 14. Jaguar XK150S Roadster 1959**



## 1. Cyan Racing är tillbaka med GT-version

Av John Sempill Publicerad 2024-02-15 Uppdaterad 2024-02-13

De regerande världsmästarna i standardvagnsklassen TCR, Cyan Racing, lanserar nu en GT-version av munsbiten Volvo P1800 Cyan.



Den första versionen av Volvo P1800 Cyan introducerades 2020 och träffade en öm punkt hos bil- och racingentusiaster genom sin tydliga P1800-estetik.

Nu lanseras GT-versionen, utvecklad för långresor och körning på slingrande landsvägar med kontinenten som destination. Den Cyan-designade upphängningen samt turboladdade och Cyan-optimerade fyran fulländar upplevelsen.

– Den gemensamma resan med att bygga en bil från start till mål med en klient är en väldigt givande process för hela teamet, på samma sätt som att se ytterligare två bilar levereras till USA, säger Cyans vd Christian Dahl, enligt ett pressmeddelande.

På bilderna visas en av de första GT-bilarna, och just denna skickas till andra sidan Atlanten där en nöjd klient väntar.

Interiören är klädd i läder och mattor i en gräddig, sandfärgad nyans, med ändamålsbyggda stolar samt ljudabsorberande material för en ombonad och äkta GT-upplevelse.

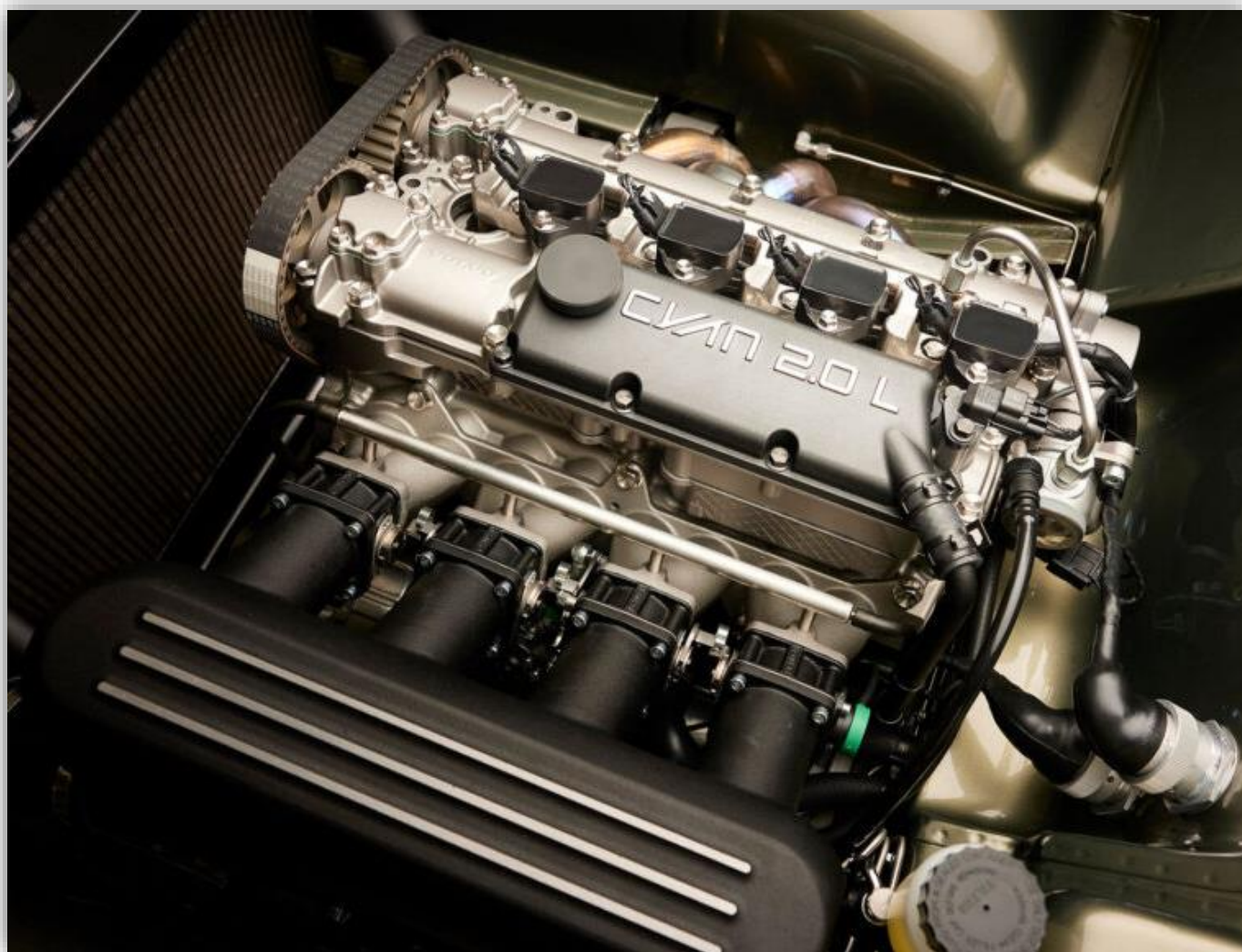
För bästa komfort och bibehållen säkerhet har GT-versionen utrustats med en modifierad rullbur i titan.

De unika bilarna från Cyan är modifierade och renoverade Volvo P1800-bilar och byggs i fabriken i Göteborg. Varje bil tar cirka 12–15 månader att bygga.

– Denna nya version understryker mångsidigheten och de nästintill obegränsade modifieringslösningar hos Volvo P1800 Cyan, och tillför ytterligare en tolkning av originalet, avrundar Christian Dahl.



*En femväxlad Holinger-låda ger bästa känsla.*



*Motorkonfigurationerna är flera.  
Hittills har de flesta klienterna valt mellan 350 och 420 hk.*



*Karossen är byggd i stål och kolfiber.*



*GT-bilen av Volvo P1800 Cyan produceras i ett begränsat antal och pris kan fås mot för-frågan.*



## 2. Quarkus P3 - ny sportbil från Frankrike

Bobby Green 2024-02-08 kl 1800

Ska delta i Pikes Peak.



Quarkus är en fransk biltillverkare som drog igång i slutet av 2020. Nu får vi reda på att de kommer att ställa upp i årets Pikes Peak International Hill Climb och det med sportbilen P3. Den ska vara helt egenutvecklad och under skalet ska det finnas en hybrid-fyra med 296 hästar. Bilen väger bara in på 600 kilo så även om effekten inte är våldsam borde den här nog röra på sig rätt bra ändå. Man ser deltagandet i Pikes Peak som ett bra sätt att utveckla bilen på och där kunna testa alla komponenter. Racet går av stapeln i juni och bakom ratten kommer den franska racerföraren Bruce Jouanny att sitta. 2026 ska P3 börja tillverkas för gatan och bli tillgänglig för privatpersoner.





### 3. BMW är redo med sin första eldrivna kombi

2024-02-14 Text Morten Bek

BMW i5 Touring har en elegant design, ett stort bagageutrymme – och utrustad med en eller två elmotorer. Den första eldrivna kombibilen har en något kortare räckvidd än Sedanen och är bara något dyrare.



**MG5**. **Nio** ET5 Touring. **Porsche Taycan** Sport Turismo. **Peugeot** E-308 SW och **Opel Astra** Sports Tourer Electric. Och... Elektriska kombibilar är fortfarande en ovanlig företeelse inom bilindustrin, men 2024 kommer det att bli ändring på det. Från **Audi** kan vi se fram emot **A6** E-Tron Avant, och **Volkswagen** lanserar sin mer praktiska version av ID.7, ID.7 Tourer.

**BMW** har sedan länge meddelat att nya 5-serie Touring, tyskarnas stora kombi, skulle finnas tillgänglig som elbil i den nya versionen, och nu är det dags för tyskarna att visa upp den. Nya 5-serie Touring finns som plug-in hybrid, som diesel- eller bensinbil – men viktigast av allt som den helelektriska i5 Touring.

BMW har gjort en elegant finish på sin helt nya kombi som faktiskt sätter Sedanen i skuggan. Nya 5-serie Touring är kanske inte en vild och vågad bil när det gäller design, men när den påminner om sin lillebror, 3-serie Touring, kan det inte gå fel.

Precis som 5-serie Saloon har 5-serie Touring vuxit. Den är nästan 10 cm längre än den gamla, så det här är en stor kombi, en av de längsta någonsin, som mäter 506 cm från stötfångare till stötfångare. Men de extra centimetrarna har gått mer till den elektriska drivlinan än till utrymmet: bagageutrymmet på 570 till 1 700 liter är detsamma som i den gamla Touring.

23 kilometer kortare räckvidd än Sedanen

Den nya kombi finns i versionen i5 eDrive40 Touring med 340 hästkrafter, bakhjulsdrift och en WLTP-räckvidd på upp till 558 kilometer. Det svenska börjar på 875 600 kronor.

Sedanversionen har en räckvidd på 581 kilometer som Sport Line, så den mer praktiska karossen kostar 23 kilometer på räckvidden. Förbrukningen för sedanen är 15,9 kWh/100 kilometer – nya Touring är 16,6 kWh.



Den nya kombon finns inte, åtminstone inte ännu, i den nya xDrive40-versionen med fyrhjulsdraft och 400 hästkrafter, som Sedanen, men istället kan du välja den kraftfulla i5 M60 xDrive Touring med 601 hästkrafter, fyrhjulsdraft och 499 kilometers räckvidd – frånpriset på den är 1 275 800 kr.



**Relaterade artiklar:**



**BMW toppar upp: i5 med 394 hk**



**Första körningen: BMW i5 är allt alla hoppades på**



**En kompakt eldriven Toyota - redo 2024**



**Upp till 400 kilometers räckvidd i eldrivna Renault 5**



## 4. Snart är det slut med manuella lådor för BMW

Av Bobby Green 2024-02-15 kl 1600

Även i M-bilarna.



Enligt Frank Weber som sitter i BMW:s styrelse visar försäljningsciffrorna att det inte är vettigt att tillverkaren erbjuder manuellt växlade bilar i framtiden. Elbilar saknar det redan, och de allra flesta bilarna som säljs idag har automatlåda. BMW:s M-bilar erbjuds med spak man vispar själv, men även detta kommer att fasas ut och ersättas med automatalternativ. Därför säger Frank att om du vill ha en ny BMW M med manuell låda så borde du köpa en nu, innan det är för sent.

"Om du vill ha en manuell M måste du köpa den nu. Det är roliga produkter, men låt oss vara ärliga, volymerna blir mindre och mindre, så det är inte meningsfullt att utveckla dem längre."

"Vad föredrar du? [robbreport.com](https://robbreport.com)

**Bonusklipp:** <https://youtu.be/rPCcLVryg1g>



**Bobby Green**



med manuell låda  
Fast det kostar 73.800 kronor extra

Nu kan du få senaste BMW Z4



BMW: Förbränningsmotorn har nått sin topp  
Nu tar elbilarna över



BMW har tillverkat sin sista förbränningsmotor i Tyskland

60 år senare



## 5. Nissan Juke: Minimal förändring – maxad effekt

Uppdaterad 16 feb. 2024

Publicerad 16 feb. 2024

**Nissans coola mini-suv Juke får bara en lättade uppgradering till kommande årsmodell. För varför ändra ett vinnande koncept?**



*Trots att bilen ser ut som alla andra, så är den en storsäljare. Nissan Juke heter den. Nu kommer en ännu bättre och uppdaterad variant.*

Att döpa en bil till Juke, är lite som att leka sanning eller konsekvens med en Göteborgare. Hur många roliga ordtvister går det inte att komma på med "Juke"? Och många av dem, om inte de flesta, är faktiskt inte till bilens fördel.

Nissan vågade dock. Och vann.

Den lilla suven Juke kom, sågs och segrade. Blev en storsäljare, som Nissan egentligen inte alls behöver bry sig så mycket om.

Men utvecklar man inte, stannar man.

Till kommande årsmodell har alltså Nissans utvecklingsavdelning tittat över Juken. Framst för att hålla den internationella rivalen Ford Puma, på behörigt avstånd, men också för att öka bilens digitala status.

Exteriören har därför fått vara. Är den redan godkänd av köparna, får den vara som den är. Fokus har istället främst lagts på insidan och ännu mer främst på förarplatsen.



*Små gula färginlägg flirtar med folket ombord.  
Den nya stora skärmen dominerar annars totalt där framme.*

### **Ny skärm**

Den digitala närvaron i bilen har fokuserats i den nya 12,3-tumsskärmen (lika stor som i nya Volvo EX30 till exempel) som är en ordentlig uppgradering mot den tidigare 8-tummaren. Skärmen har också vinklats kraftigt mot föraren.

Skärmarna och trafiksäkerheten är ett ständigt samtalsämne och med detta anser Nissan att de gjort vad de kan för att förenkla samarbetet mellan bilens teknik och föraren så gott det går.

Mjukvaran i bilen är också uppdaterad. Nu kan bilägaren själv "bygga" upp sin hemskärm med genvägar till de viktigaste funktionerna. Du slipper söklandet i menyer efter de funktioner du ofta använder.

Apple CarPlay eller Android Auto är numera standard i Nissans bilar. Dessa tillsammans med en genomarbetad röststyrning hoppas Nissan också kommer kunna förenkla för förarens kommunikation med bilen.

### **Klassisk eller modern**

Bakom ratten döljer sig den "gamla" instrumentpanelen fortfarande.

I dag är den dock också en skärm där du kan välja mellan två informationslägen: dels klassisk med två stora runda mätare, eller "modern" med mycket mer information presenterad digitalt.

Inget nytt på utsidan, sade vi.

## MOTORNYTT

Ljög lite där. Juke kommer nu åter gå att beställa i den pippigula färgen. Så beställer du en sådan, kommer ungarna varje morgon kunna boxa dig i sidan och ropa "gul bil". Bara en sådan sak.



*Nissan Juke tillför inte så mycket till bildesign-historien, men verkar vara omtyckt ändå*



### Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia inom näringslivet, klassiska båtar och bilar.

## Teknikens Värld

### 6. Provkörning av Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV

Publicerad 16 feb 2024 kl 1746

Mazdas elbil har fått en wankelmotor och en bensintank och blivit en "seriehybrid". Är det ett bättre alternativ än ren eldrift?



*MX-30 med tillägget R-EV är en laddhybrid med en wankelmotor som laddar batteriet.*

Mazdas lilla elbil **MX-30** har levt ett anonymt liv långt utanför strålkastarljuset från dag ett. Och kanske är det med rätta, för specifikationerna tog inte direkt marknaden med storm när den lanserades 2019. Med ett batteri på 35,5 kWh är det en stor fördel om kunden är hemmakär, för utflykterna blir inte så långa. Men med MX-30 R-EV lanserar **Mazda** sin elbil med en alternativ motorkonfiguration. Bokstaven "R" i R-EV står för "Range extender" och betyder att det inte rör sig om en renodlad elbil. Eller, det är ju en elbil i den bemärkelsen att det alltid är en elmotor som driver bilen framåt, men Mazda har också monterat in en wankelmotor och en bensintank på 50 liter vars enda uppgift är att likt en generator ladda batteriet – som sedan driver bilen framåt. Det är alltså en laddhybrid, fast

ändå inte. Mazda kallar det en seriehybrid. I R-EV-utförande har man också dragit ner storleken på batteriet till ynka 17,8 kWh. Å andra sidan, ser man det som en laddhybrid är det en skaplig batteristorlek.

## DET HÄR ÄR NYTT

### Wankelmotor

Mazdas första serietillverkade wankelmotor på över tio år sitter nu i MX-30.

### Mindre batteri

Ett redan klen tilltaget batteri har blivit ännu klenare. 17,8 kWh är sämre än de flesta nya laddhybrider.

### Bensintank

En tank på 50 liter ska förhindra räckviddsångest. Men det blir dyra extramil.



*Mazda MX-30 har en mysig och ombonad förarmiljö med fina textilier och snygga materialval. Den är dessutom förvånansvärt ljudisolerad vid färd. Högsta poäng här!*

De flesta som läser den här tidningen har nog ett hum om vad en wankelmotor är. Förenklat kan man säga att den i stället för kolvar och cylinderblock använder en rotor som sköter insugning, kompression och förbränning inuti en ovalformad kammare. Fördelen är en jämnare kraftöverföring, men till priset av en högre förbrukning och mer utsläpp. Just Mazda har under åren använt sig en del av wankelmotorer, även om det var ett tag sedan **RX-8** lades ner 2012.



*Mycket information att hålla reda på.  
Förbrukning av bensin och el och räckvidd på bensin och el.*



*Klaustrofobiskt baksäte, och de felhängda dörrarna gör det svårt att kliva in och ur på ett smidigt sätt. Bilen hade tjänat på att vara en decimeter längre.*

Mazda MX-30 är ingen stor bil. Och inte är den speciellt vacker heller. Men det har någonting, något charmigt som jag inte riktigt kan sätta fingret på. Kanske är det att den är udda i en värld där allt annat är ängsligt likriktat?

Bakdörrarna är fortfarande felhängda och för att kunna öppna dem måste framdörren öppnas. Idiotiskt.

## MOTORNYTT

Själva insteget till baksätet är en mardröm. Är man bara aningen större än en tillväxthämmad pygméus så måste man skjuta fram stolen framför för att komma in. Och då måste personen som sitter i stolen kliva ur bilen. Tänk dig den här proceduren när det spöregnar ute.

Och på tal om spöregn så finns det inget droppskydd från taket, så även när man kommit in i garaget och man har snö på taket som smälter så droppar det in i kupén när dörrarna är öppna.

I baksätet är det trångt som i en sardinburk och alla som inte är kortväxta sitter uselt. I vår bil finns inga luft- eller värmereglage bak och antalet ladduttag är lika med noll. Den som tvingas färdas i baksätet har dragit nitlotten.

Tur då att det är raka motsatsen att sitta i framsätet. Inredningen är smakfull och trivsamt med eleganta tyger varvat med veganskinns och någon sorts korkmatte-detalj i mittkonsolet. I framsätet har man också supereffektiv ratt- och stolsvärme, något som är värdefullt för oss som både är nordbor och fryslortar.

MX-30 saknar en stor touchskärm. I stället har man valt en lösning med en mindre, liggande skärm, centralt placerad på instrumentpanelen. Den sköter man med ett vred bakom växelväljaren. Det tar lite längre tid att navigera runt men det är också rätt skönt att slippa kladda med fingrarna på skärmen.



*Eftersom bilen inte är så stor sväljer heller inte bagageutrymmet några större mängder last. 60/40-fällning är standard på Mazda-bilar.*

Med laddat batteri ger vi oss ut i trafiken. Det är kallt och mörkt och i slutet av november och en rejäl matta med snö har lagt sig över huvudstaden. Små bilar brukar vara dåligt ljudisolerade, men så är inte fallet med MX-30 R-EV. Här är det tyst som i ett kassaskåp. Faktiskt mer ljudisolerat än i flera betydligt dyrare premiumbilar som jag kört. Upp till cirka 60 km/h är den nästan förbluffande tyst. Privat kör jag en **Mazda CX-5** som är lika bullrig som en flock elefanter som spelar trummor i en porslinsfabrik och jag kan inte annat än imponeras över hur mycket tystare MX-30 är.

Storleken på bilen är smidig och trots snö och grus på vägen så är styrresponsen trygg och välkalibrerad. Det här hade varit den perfekta stadsbilen om den inte hade varit för den genomslår runtomsikten. B-stolpen, som egentligen bara är två kraftiga dörrkarmar, hindrar effektivt all sikt snett bakåt. Man får förlita sig helt på sidobackspeglarna vilket inte är optimalt när stadstrafiken är tät och nedlusad med cyklister, gångtrafikanter och bilister som byter fil utan att signalera.

När wankelmotorn drar igång hörs ett avlägset brummande. Det stör inte men dödar illusionen om att man kör i en elbil. När man accelererar kraftigt växer ljudet och går från ett surrande till ett dånande men när man lättar på gasfoten lugnar ljudet ner sig igen.

Jag har stor respekt för Mazdas ingenjörer och tekniker, kunskapsmässigt är jag som en taliban i ett rum fullt med nobelpristagare jämfört med dem, men jag undrar ändå hur klimatsmart det är att använda en förbränningsmotor som generator i en elbil? Batteriet på 17,8 kWh räcker inte långt, kanske fem mil från fulladdat till det att den sista jonen är immobiliserad, sedan får man förlita sig på wankelmotorn som enligt Mazda drar en liter per mil. Inte direkt ett under av effektivitet om du frågar mig. Vid det här laget vet vi att det mest ekonomiska när det kommer till bilar med batteri är att köra på el så mycket som möjligt. Och så blir det inte här om du inte bara kör till Konsum och tillbaka. Hade jag fått bestämma hade jag satt ett större batteri och en mindre bensintank i MX-30 R-EV. Hur trevlig den än är att köra så har den alldeles för många brister.



*Käck form och trevligt utseende, men trång och opraktisk.*

### **MAZDA MX-30 E-SKYACTIV R-EV**

**Pris:** Från 415 900 kronor.

## MOTORNYTT

**Motor:** El/bensin. Elmotor max effekt 170 hk (125 kW), max vridmoment 260 Nm. Batterityp litiumjon 17,8 kWh. Laddeffekt AC/DC 11/36 kW. Wankelmotor med generator.

**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. Fast reduktionsväxel.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

**Styrning:** Elektrisk servo. Vändcirkel 11,4 meter.

**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 215/55 R18.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 266, längd 440, bredd 180, höjd 156, spårvidd f/b 156/156. Markfrigång 14. Tjänstevikt 1853, maxlast 398, max släpvagnsvikt 0. Tank 50 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 366-1 171 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 9,1 s, toppfart 140 km/h.

**Bränsleförbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,75 kWh/mil, 1,00 l/mil. CO<sub>2</sub>-utsläpp 0 g/21 g/km. Räckvidd på el 85 km, total räckvidd 680 km.

**Garantier:** Nybil 10 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år.

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

**RIVALER:**



### Kia Niro 1,6 Plug-in

Kia Niro är omåttligt populär, inte bara i Sverige, utan i hela världen. Batteriet är klenare med 11,1 kWh men bilen är betydligt smartare utformad.

**Pris:** 424 100 kronor.



### Honda HR-V Hybrid 1,5 CVT

Det här är ingen laddhybrid utan en vanlig "sjävladdande" hybrid. HR-V är en praktisk lastare och det förhållandevis låga inköpspriset talar för Honda.

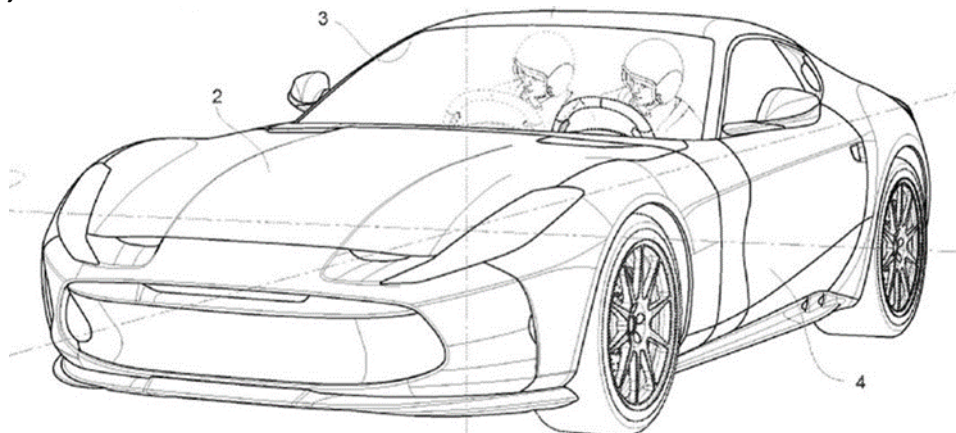
Pris: 331 700 kronor.

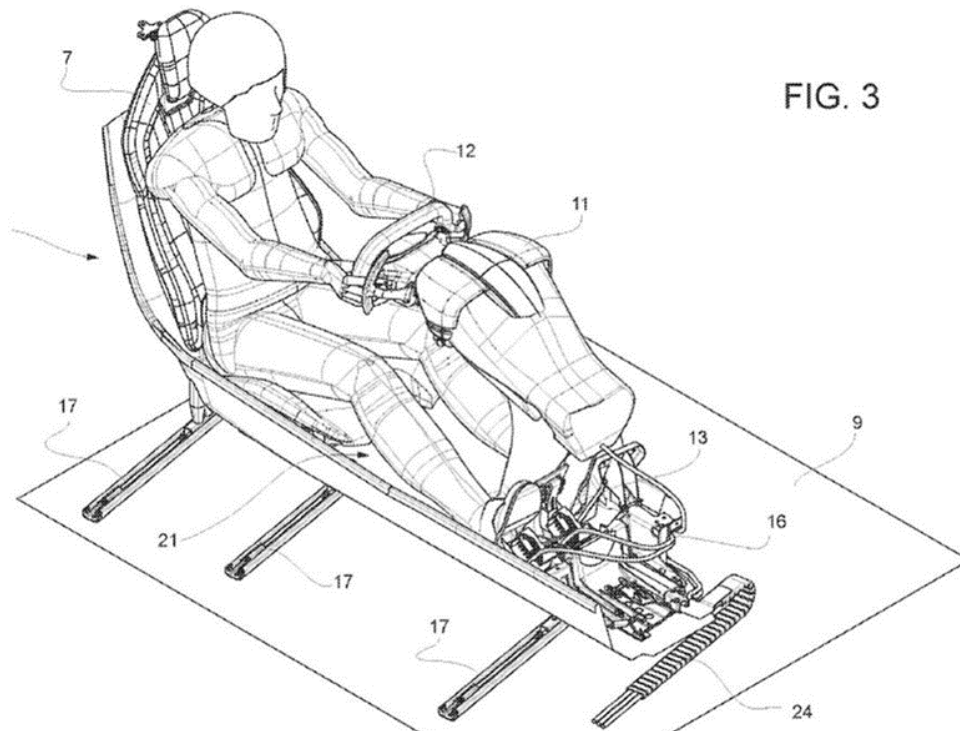
## Feber

### 7. Ferrari ansöker om patent där förarpositionen kan flyttas

Av Bobby Green ons. 14 feb 2024 kl 1800

Sitt till höger, vänster eller i mitten.





Att sitta mitt i bilen känns ju som det mest optimala, men det gör det ju lite krångligt att ta sig i och ur. Det verkar som att Ferrari har funderat på detta, och dessa patentbilder de har skickat in visar att en lösning kan vara på väg. Här kan nämligen förarstolen flyttas till höger, vänster eller i mitten. Pedalerna och ratten ska båda kunna justeras för att du ska kunna få till den absolut bästa körpositionen.

Som vanligt när det kommer till såna här patentansökningar är det inte säkert att det blir något av det hela. [carscoops.com](https://carscoops.com)Bil.



Bobby Green

**ViBilägare**

## 8. Tusentals bilar stoppas i amerikanska hamnar

Publicerad 2024-02-15 kl 1317 (uppdaterad 2024-02-15 kl 1544) Text Erik Söderholm

Mängder av nya bilar har stoppats i amerikanska hamnar eftersom de har en komponent som kan ha tillverkats med tvångsarbete i Kina.



**Tusentals bilar från** Porsche, Bentley och Audi har stoppats i amerikanska hamnar. Det beror på att de innehåller en komponent tillverkad i Kina som kan ha brutit mot reglerna om tvångsarbete, skriver **Financial Times**.

Leveranserna av de nya bilarna har nu pausats till slutet av mars och den elektroniska komponenten ska bytas ut. USA blockerar importen av produkter som tillverkats med tvångsarbete i vissa delar av Kina.

Komponenten har levererats till Volkswagen i flera led, och en talesperson för Volkswagen säger att företaget inte känt till komponentens exakta ursprung eftersom den skickats från en "underleverantör till en underleverantör".

Volkswagen ska utreda händelsen och sedan "vidta lämpliga åtgärder", enligt ett uttalande.

Det är oklart om den kinesiska komponenten även finns i bilar som sålts och levererats i Sverige.

– Vi har ingen mer information eller kunskap i ärendet från svensk horisont, säger Marcus Thomasfolk, informationschef på Volkswagen i Sverige, till Vi Bilägare.

#### **VOLKSWAGENS SVAR:**

Så här lyder Volkswagens kommentar om importstoppet:

*"Leveranserna av modeller från några av Volkswagen-koncernens märken har försenats i USA. Det beror på att man kommer byta ut en liten elektronisk komponent – som är en del i en större kontrollenhet. Bakgrunden till det är amerikanska införselregler.*

*Volkswagen-koncernen tar alla uppgifter om brott mot mänskliga rättigheter på största allvar och det gäller även i leverantörsleden. Så fort som sådana uppgifter kommer upp till ytan vidtar man åtgärder snarast möjligt.*

*När man fick information om sådant kopplat till en leverantör till en av koncernens underleverantörer agerade man direkt och jobbar nu med att ta reda på fakta och därmed rätt steg. Vi har ingen mer information eller kunskap i ärendet från svensk horisont."*



## **9. Tyskland, Frankrike och Italien får batterifabriker efter jätteinvestering**

**Posted by Kristofer Rask februari 13 kl 2024**

Europeiska batteritillverkaren Automotive Cells Company (ACC) har säkrat finansiering motsvarande 4,4 miljarder euro till tre batterifabriker i Europa. Något som kommer göra ACC till en ledare på utveckling och tillverkning av batterier till elbilar i Europa.



Biljättarna Stellantis och Mercedes samt energibolaget TotalEnergies är alla tre delägare i ACC. De nya fabrikerna kommer att byggas i Frankrike, Tyskland och Italien. Idag har ACC en fabrik i franska Billy-Berclau Douvrin som sedan december tillverkar battericeller.

– Övergången till elbilar är fortfarande på väg. För att möta denna enorma utmaningen måste våra kunder kunna förlita sig på robusta och pålitliga europeiska spelare som ACC som kan leverera stora volymer batterier med ett lågt klimatavtryck, säger Yann Vincent, VD för ACC i ett pressutskick. Han tillägger: ”Vi ser beslutsamt på framtiden med sikte på att uppnå vårt mål att utöka vår produktionskapacitet”.

Bakom finansieringen står ett konsortium av affärsbanker. Bland annat BNP Paribas, Deutsche Bank, ING, Intesa Sanpaolo med stöd av Bpifrance, Euler Hermes och SACE.



**Kristofer Rask**



## 10. Succéstart på året för Scania – leveranserna upp 38 procent

Uppdaterad: 16 feb. 2024 Publicerad: 16 feb. 2024

Lastbilstillverkaren Scania har börjat året starkt. I januari levererade bolaget 7 200 fordon, vilket är 38 procent mer än samma månad i fjol.



*Scania levererar fler lastbilar.*

2023 var Scantias näst bästa år någonsin räknat i antalet levererade fordon, bara 2019 var bättre. Den fina trenden fortsätter även i år enligt Volkswagens leveranssiffror som presenterades på fredagen, skriver [Dagens industri](#). Volkswagen äger 90 procent av Traton (börskurs Traton), som äger Scania.

Däremot går det sämre för övriga tillverkare i Traton-koncernen. Tyska MAN:s leveranser föll 4,7 procent till 6.500 fordon. Amerikanska Navistar tappade 24,5 procent till 4.700 fordon, Sydamerikanska Volkswagen Truck & Bus levererade 11 procent färre fordon, 4.000 stycken.

Traton är börsnoterat i Stockholm och Frankfurt, och stiger 2,6 procent (vid 13.30-tiden).

**Läs även:** [Scania: "Vi kan lämna Södertälje" – backar från utspel](#)

**Läs även:** [Polisen utreder mutor kopplade till Scania](#)



Daniel Jacobs



**11. Elektrisk Aston Martin DB6 har en interiör gjord av ägg- och nötskal**

Författad av Adrian Padeanu 23 nov. 2023 kl. 05:00 ET

## Golv mattorna är gjorda av kasserade mattor och fiskenät.



Medan vissa av oss fortfarande väntar på att syntetiska bränslen ska bli räddningen av förbränningsmotorer, tror Lunaz att skeppet redan har seglat. Det brittiska eftermarknadsföretaget som specialiserat sig på att ge gamla bilar ett nytt liv genom elektriska konverteringar har helt återupplivat en underbar brittisk coupé. Den här DB6:an, som marknadsförs som "den mest hållbara Aston Martin som någonsin skapats", har förlorat sin raka sexmotor till förmån för en EV-inställning.

Det är en av endast 1 788 bilar som byggdes mellan 1965 och 1970 när DB6 var i produktion. Den fantastiska **Aston Martin** grand tourer hade ursprungligen en 4,0-liters bensinmotor med 282 hk, men nu rockar den hela 375 hk från en elmotor. Lunaz specificerar inte bilens batterityp, men vi vet att företaget har 80-120 kWh-paket med upp till 255 mils räckvidd och stöd för snabbladdning.

### **Aston Martin DB6 elektrisk konvertering av Lunaz**

Den miljömedvetna karaktären hos DB6 beror inte enbart på **EV-konverteringen**. Interiören är generöst använd av hållbara material. Till exempel använder frontpanelen på instrumentbrädan, växelpaken och kvartsglashandtaget ett biologiskt nedbrytbart kompositmaterial som marknadsförs som helt naturligt och komposterbart. Den är gjord av kasserade ägg- och nötskal i kombination med ett biologiskt nedbrytbart bindemedel. Dessutom användes förnybara växtbaserade material för en biobaserad polyuretanyväv för att täcka dörrkorten.



Sedan har vi klädseln, som använder en kombination av återvunnen bomull, polyester, rayon och nylon utan några skadliga kemikalier. Äppelpressrester är en biprodukt från cider-, juice- och kompottproduktion för drycker och användes för läderaccentpasspoaler på sätena, dörrkorten och innertaket. Lunaz nämner att mattorna använder regenererad nylon för den övre delen och återvunna plastflaskor för den nedre delen. Några av de andra ytorna är täckta med "världens lägst kolhaltiga läder" som en helt biologiskt nedbrytbar biprodukt från köttindustrin.

Som du kan föreställa dig är det inte billigt. **Top Gear** säger att Aston Martin DB6 EV från Lunaz kostar någonstans i storleksordningen 650 000 pund. Med nuvarande växelkurser motsvarar det 815 900 dollar.



Författad av: **Adrian Padeanu**



## 12. PROV: Aston Martin DB12 – tysk V8-puls

Av Carl Nowak

Bearbetning Tobias Mersinger Foto Max Eary, Aston Martin

Publicerad: 2023-08-11 Uppdaterad: 2023-08-11

Aston Martin har uppdaterat DB11, men arbetet har varit så omfattande att man döpt om den. Målet? Mer prestanda utan att ändra karaktären. Vi provkör.



*Aston Martin säger själva att DB12 är "80 procent ny" jämfört med föregångaren DB11.*

**FILM:** [https://youtu.be/NJ1UYqbs\\_k](https://youtu.be/NJ1UYqbs_k).

**Kassorna hos Aston Martin är sprängfyllda** tack vare investeringar från modegurun Lawrence Stroll, kinesiska Geely och den saudiarabiska statsfonden. Ett ypperligt utgångsläge för (nästan) nya DB12.

Astons senaste alster bygger visserligen på föregångaren DB11 men sägs vara till 80 procent ny. En sak saknas dock: den 5,2 liter stora V12:an med dubbelturbo, AE31, som utvecklades speciellt för DB11. Dess tilltänkta öde är fortfarande oklart, men vi misstänker att tillverkaren sparar motorn till senare topp- och specialmodeller.

Målet med DB12 var dock att prestandan skulle öka märkbart och därför sitter en annan välkänd bjässe under den formsköna motorhuven: en fyraliters M177 V8 med dubbelturbo från AMG som här levererar mäktiga 680 hk.



*Växelpaddlar med underbart klickljud bakom ratten, men billiga knappar på rattekrarna.*

**Ännu viktigare är att motorn vet** hur man kamouflerar sina rötter från Affalterbach. Där AMG-modeller gärna stoltserar med så tung bas som möjligt ur avgaspiorna fokuserar Aston Martin till största del på mellanregistret i DB12 – det låter rått, ärligt och påminner om motorsport utan att behöva vrida ljudnivån upp till taket.

Nya kamaxelprofiler och större turbo ger motorn en mäktig kraftinjektion men skapar även ett litet turbohål under 2 750 r/min. Därefter har man tillgång till ett massivt vridmoment på 800 Nm som knappt mattas av under resten av varvtalsregistret, hela vägen upp till 6 000 r/min.

**Kraftutvecklingen är följaktligen våldsam** och ihållande innan den mynnar ut i ett massivt crescendo mellan 5 500 och 7 000 r/min. Som första tillverkare använder sig Aston Martin av Michels nya Pilot Sport 5 S-däck och monterar dem i 325-format på bakhjulen.

Bilens åttastegade automatlåda från ZF har numera 29 procent kortare utväxling och snabbare växlingar vilket hjälper modellens dynamiska anspråk. I kurvorna känns den brittiska GT:n tajt, neutral trots lättare karosskrängning och har ett betydande grepp. Driftvinkeln kan för första gången ställas i nio steg.

Rattkänslan är fluffig och systemets elektrohydrauliska servostyrning gör rattandet enkelt samtidigt som den ger fin precision. Tack vare styrningens linjära utväxling skapas snabbt förtroende medan framaxelns skyhöga gränsområde kommuniceras tydligt utan att vara påträngande.



*Aston Martins nya infotainmentsystem fungerar även med Apple CarPlay och Android Auto.*

**Du vet helt enkelt alltid vad som händer.** Endast de keramiska bromsarna (tillval) svarar något okänsligt.

Men behöver en GT egentligen alla dessa uppgraderingar? Produktchefen Alex Long är övertygad om att det är rätt väg att gå – utan massiva prestanda har man inte längre någon chans i segmentet. Aston Martin får dock inte glömma att DB12 först och främst ska vara en GT-vagn av rang.

Nya adaptiva dämpare från Bilstein med hårdare fjädrar kombinerar fin kontroll av karossen med snabb och utmärkt respons över ojämnheter. Komfortläget är nästan för mjukt för bilens bästa, "Sport+" känns lite väl nervöst men i "Sport" fungerar allt perfekt.

**Trots tydligt buller från motor och underlag** åker man ytterst bekvämt i nya DB12. Interiören har gjorts om helt och hållet, inklusive en alldeles egen infotainmentskärm. Användargränssnittet är enkelt, men pekskärmen blir väldigt varm och kartmaterialet är inte alltid tydligt.

Man sitter dock väldigt skönt i sportstolar med fint sidostöd och sköter bilens funktioner med fysiska knappar. Härligt!

Några nackdelar med nykomlingen finns egentligen inte, det enda vi kan komma på är att de flesta landsvägar saknar utrymme för den breda GT-vagnen.



*Bakdelen visar tydliga släktdrag till föregångaren DB11.  
Nya däck från Michelin med skuminlägg för bättre ljuddämpning.*

## Fem DB-modeller över 75 år

Sedan 75 år pryds Aston Martins sportbilar av förkortningen DB som står för David Brown, en affärsman som köpte företaget 1947.



*DB1 1948. En enkel roadster med fyrcylindrig motor.*



*DB5, 1963. Bondbilen, en GT med 286 hk.*



*DB7, 1994. Modern, elegant och med gener från Jaguar.*



*DB9, 2004. En 12-cylindrig framgångssaga.*



*DB11, 2016. Föregångaren och grunden till DB12.*

### TEKNISK INFO/Aston Martin DB12

**Motor** V8, dubbelturbo, bensin, 3 982 cm<sup>3</sup>, 680 hk vid 6 000 r/min, 800 Nm vid 2 750 r/min. 8-stegad automatlåda. Bakhjulsdrift.

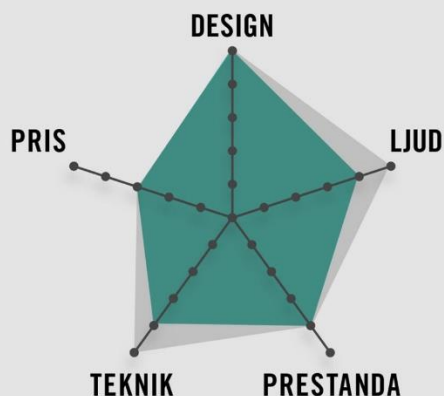
**Kaross** L/b/h 4 725/1 980/1 295 mm. Axelavstånd 2 805 mm. Bagagevolym 262 l. Tjänstevikt 1 685 kg.

**Prestanda** 0–100 km/h 3,6 sek. Toppfart 325 km/h. Förbrukning 12,2 l/100 km.

**Pris** Cirka 2,6 miljoner kronor.

## PERSONLIGHET

- Aston Martin DB12
- Ferrari Roma



## SUMMERING

**Bäst:** Massiva prestanda, kompetenta vägegenskaper, ytterst bekväm, högkvalitativ.

**Sämst:** De keramiska bromsarna svarar något okänsligt.



# ASTON MARTIN

### 13. Rover 75 fick beröm: "Den är ovanligt läcker"

Publicerad 2024-02-18 kl 0630 Text Calle Carlquist

Trots BMW:s inblandning finns inget tyskt alls över de läckra formerna på Rover 75.



**Framtida bilhistoriker** kommer att förundras över de retrobilar som dök upp kring millennieskiftet. Kanske var Nissan Figaro allra först, i produktion redan 1991 och under blott ett modellår.

Modet stipulerade att nya bilmodeller skulle se ut som gamla bilmodeller men i moderniserad stil. På så sätt begåvades världen med krumelurer som Chrysler PT Cruiser, Plymouth Prowler, Volkswagen New Beetle, Mini, Chevrolet SSR och HHR, Ford Thunderbird, Nissan Figaro, Fiat 500, Nissan Z, Ford Bronco, Alpine A110 ... listan är verkligen lång.

Antalet succéer på receptet är färre, det är väl bara Mini, Fiat 500 och, i någon mån, Volkswagen Beetle som lyckats, men **nya Ford Bronco** (debut 2021) kan vara på väg mot framgång i USA, mycket tack vare sina "gamla" linjer.

**Sedan har vi förstas** de båda "engelska patienterna" Jaguar S-Type och Rover 75. Som genom en ödets nyck presenterades båda samtidigt till pukor och trumpeter på Birmingham Motor Show hösten 1998. Här stod två nya, urbrittiska stoltheter (nåja, Rover hade BMW i ryggen sedan några år och Jaguar hade Ford) och visade världen att "old Blighty" minsann kunde fortfarande.

BMW var omåttligt stolt över sitt förvärv av Rover hösten 1994, det solida varumärket med det respektingivande vikingaskeppet som symbol. Man hade sedan dess öst in miljarder i den nya bilen och BMW-chefen Bernd Pischetsrieder uteslöt inte att fler gamla engelska märken kunde få en nystart – tyskarna hade samtidigt förvärvat rättigheterna till bland andra Riley.



**I Vi Bilägare 12/99** testades Rover 75 Connoisseur, det dyraste utförandet, och fick genomgående mycket goda omdömen av skribenten Torsten Björklund och testlaget: "När jag ser första riktiga resultatet av satsningen kan jag konstatera att det fortfarande finns folk i England som både kan och vill göra fina bilar. Rover 75 är ovanligt läcker, en lyckad blandning av smakfullhet och fräckhet i designen kombinerat med en omisskännlig engelsk tradition. Det finns inget tyskt alls över formerna."

Kromade detaljer var ett fräscht grepp vid denna tid och på Rover fanns de i överflöd: dörrhandtag, backspeglar, inre dörrhandtag, tröskellister ... men den verkliga designcloun var nog de båda ellipsformade, gräddvita instrumenttavlor och deras "veteranbilsgrafik". Dem kunde man glo på sittande i en svällande skön förarstol, av läder givetvis och med färgmässigt matchande "piping" i sömmarna. Ädelträpaneler och en medveten icketysk stil förhöjde stämningen ytterligare.

**Rover 75 hade** dessutom köregenskaper som imponerade. Detta var ingen sportig bil, snarare en rakt igenom stilfull karaktär att färdas lugnt och värdigt i, precis som det alltid anstått Rover. Fjädringskomforten var ypperlig, bland annat tack vare en modifierad bakvagn från BMW Z1, och det fanns en behaglig "bottentyngd" i rörelserna som Rover var ensam om.

Motorn var en V6 av Rovers egen konstruktion, kopplad till en japansk femväxlad automatlåda. Inte så vridmomentstark kanske men just behaglig. Minustecknen i testet inskränkte sig till tre: bagageutrymmet ansågs lite trångt, det fanns inget inre stängningshandtag till bakluckan och rostskyddet brast.

Att reda ut alla turer innan Rover försattes i konkurs i april 2005 går inte på detta utrymme, men trots allt stök med alla lyckosökande nya ägare som kom och gick efter det måste själva bilen Rover 75 betraktas som en klart lyckad modell. Totalt byggdes cirka 211 000 exemplar och under åren 1999–2004 såldes totalt cirka 4 500 Rover av olika modeller i Sverige.



**Calle Carlquist**

## 14. Jaguar XK150S Roadster 1959



Den sista delen av Jaguars legendariska serie XK-sportbilar kom ut på marknaden 1957 och inledde den mest omfattande omdesignen av Jags sportmodellprogram sedan XK120 debuterade nästan ett decennium tidigare. Den nya XK150:s styling reviderades avsevärt med en högre midjelinje och breda, platta karosssidor som moderniserade designen och förbättrade sittbrunnskomforten. Den var bredare än den utgående XK140 och erbjöd betydligt mer kupéutrymme. Den nya designen var märkbart annorlunda, men den behöll samma karaktär som gjorde XK-serien så synnerligen åtråvärd bland sportbilsentusiaster.





Under skalet var det business as usual för Jaguar. Chassit av stegtyp hade individuell framfjädring, en Salisbury live-bakaxel, skivbromsar i alla fyra hörnen och exakt kuggstångsstyrning. Den kraftfulla raka sexan med dubbla överliggande kamaxlar satt kvar under motorhuven, och tack vare ett nytt topplock av B-typ ökade hästkrafterna till 210. Nytt för XK150 var det högpresterande "S"-alternativet, som lade till ett racehärlett huvud med rak port med trippel SU-förgasare som producerar imponerande 250 hästkrafter. Produktionen upphörde i oktober 1960 och färre än 10 000 XK150 rullade ut från Jaguars fabrik i Browns Lane.

Denna vackra XK150 från 1959 är en av endast 888 3,4-liters "S"-modeller som tillverkats. En nummermatchande bil, den är föremål för en högkvalitativ, välbevarad restaurering och presenteras i sin ursprungliga nyans av Carmen Red. Enligt Jaguar Daimler Heritage Trust Certified tillverkades och skickades denna bil i maj 1958, på väg till Jaguar Cars USA i New York. Byggprotokollen visar att den var färdig i Carmen Red över röd klädsel och en svart topp. Utrustningen inkluderar den högpresterande 3,4-litersmotorn med S-specifikation som backas upp av en fyrväxlad manuell växellåda med Laycock de Normanville-överväxel. Det är värt att notera att även om den här bilen tillverkades i början av 1958 har den titeln som en 1959 års modell, vilket troligen beror på att den fick sin titel samma år som den såldes – en vanlig praxis under perioden.

De tidigare ägarna har genomgått en omfattande restaurering av bilen, som slutfördes 2013. Karossen lackerades om i sin ursprungliga färg, och den är fortfarande i utmärkt skick, med raka skarpt definierade paneler, konsekventa luckor och vacker kromplätning på stötfångarna och karossen.



En del mindre sprickor noteras runt bagageluckans handtag. Underbara kromade knock-off-trådhjul kompletterar den slående klarröda färgen, och hjulen bär tidsenliga 6,00 x 16 korslagda däck. Jaguar uppdaterade XK150 OTS med upprullningsbara sidofönster i glas, vilket gjorde att man undvek krångliga sidogardiner för gott, och den återstående väderutrustningen inkluderar en svart Stayfastcanvastopp, matchande bagagerumsöverdrag och en matchande canvastonnewau för övernattningar.

Den vackert trimmade sittbrunnen har uppdaterats med Connolly-hudar och korrekta material som Wilton-mattor och vinylöverdrag. Den bruna färgen kontrasterar mot lacken och interiören har en inbjudande, lätt inbruten karaktär. Lädersätena och instrumentbrädan är i gott skick, liksom dörrkorten och sparkpanelerna. Autentiska detaljer inkluderar restaurerade Smiths-instrument, en korrekt fyrekrad ratt och ordentliga reglage och reglage. Stöveln är trimmad i brun Hardura för att matcha och rymmer en matchande kromreservdel, domkraft och en vacker fabriksverktygsrulle av concours-kvalitet.

Jaguar Heritage Certificate bekräftar att den här bilen har kvar sitt ursprungliga, siffermatchande 3,4-litersblock och huvud. Presentationen under motorhuven är utmärkt och inkluderar blankpolerade kamkåpor i legering, trippel SU-förgasare (unikt för S-modellen), Lucas guldspole och en korrekt Triplex-spolarflaska i glas. Slangar, klämmor, hårdvara och tillbehör är lämpligt detaljerade enligt nästan concours-standarder. Ett komplett Bell-avgassystem i rostfritt stål ger livstidshållbarhet och ett fantastiskt beroendeframkallande skall från avgasrören.

XK150 S representerar den ultimata utvecklingen av XK-serien, och de som är insatta känner igen den som den bästa förarbilen i serien. Detta tilltalande exemplar drar nytta av expertvård och erbjuder en enastående körupplevelse för entusiasten på jakt efter en bekväm, kapabel och spännande grand tourer att njuta av vid prestigefyllda körevenemang över hela världen.



**Roger Warolin**