



Citroën GS 1970–79

- 1. Dacia uppdaterar flera modeller för att klara EU-kraven**
- 2. Europas billigaste elbil Dacia Spring uppdaterad och ännu billigare**
- 3. Cupra Born snabbare som VZ**
- 4. Provkörning av Volkswagen Tiguan Life eHybrid 1,5 TSI DSG6**
- 5. Så har priser på reservdelar förändrats på fem år**
- 6. Nya elbilen Nio ET9 skakar själv av sig snön**
- 7. Ararkis Sandstorm ska göra 0-100 på 1,5 sekunder**
- 8. Seko ger sig in i Teslastrejken vilket påverkar Superchargers**
- 9. Därför köper inte svenska storföretag Teslas bilar**
- 10. Putins gåva till Kim Jong-un var en rysk limousine**
- 11. NEVS navigerar i nya horisonter och förbereder för en post-Evergrande-era**
- 12. Saab 9-X Air var en riktig konceptkaramell**
- 13. Citroën GS den bortglömda hjälten**
- 14. Cadillac Eldorado Biarritz 1957**

1. Dacia uppdaterar flera modeller för att klara EU-kraven

Publicerad 2024-02-21 kl 09:01 Text Erik Söderholm

Dacia inför ett antal nyheter i flera modeller för att klara nya EU-krav. Dessutom uppdateras billiga elbilen Spring med ny teknik.



EU har infört hårdare säkerhetskrav på nya bilar. De så kallade **GSR2-reglerna** (General Safety Regulation) innebär att nya bilar behöver ha viss teknik installerad som standard, exempelvis filhållningsassistent och en så kallad "svart låda" som sparar de händelser som inträffar vid en olycka.

Kraven omfattar även Dacia som nu uppdaterar flera av sina modeller rejält. Det gäller Dacia Sandero, Sandero Stepway och Jogger.

Bilarna får filhållningsassistent, trötthetsvarning, bakre parkeringssensorer, autobroms som kan upptäcka fotgängare och cyklister samt en svart låda som standard. Bromsljusen kan också blinka snabbt om föraren panikbromsar.

Precis som i många andra bilar kan några av systemen stängas av, men de återaktiveras när bilen startas igen. Om systemen innebär att priserna höjs är oklart.

Dacia passar också på att uppdatera budgetelbilen Spring som säljs i Europa. Bilen har fortfarande en räckvidd på 22,5 mil, motoreffekt på upp till 65 hk och DC-laddning på upp till 50 kW.

Däremot görs designen om med ny front och nytt bakparti för att bättre passa in i Dacias modellprogram. Även interiören görs om för att kännas lite lyxigare. Digitala instrument är nu standard och det finns en höjdjusterbar ratt.

Dacia Spring får dessutom V2L-teknik som innebär att bilens batteri kan dela med sig av ström till andra prylar med en effekt på 3,5 kW. Det är en funktion som många dyrare elbilar saknar.



Dacia Spring har särskilda klister-ark som kan sättas på stötfångarna för att repor och mindre parkeringsskador ska döljas.



Dacias lösning Youclip innebär att köparna komplettera med exempelvis mugghållare eller ficklampa som knäpps fast på olika platser i interiören.



Erik Söderholm



2. Europas billigaste elbil Dacia Spring uppdaterad och ännu billigare

Posted by Kristofer Rask februari 21 kl 20:24

Dacia Spring har länge varit Europas billigaste elbil. Nu har modellen uppdaterats.



FILM: <https://youtu.be/5fUCH8tRDvo>

Spring har fortfarande ett batteri på 26,8 kWh och en räckvidd på strax över 200 kilometer vid stadskörning. Det är samma batteristorlek som introducerades med modellen för tre år sedan. Dacia säger att ett litet batteri är nödvändigt för att hålla vikten nere. Den uppdaterade Spring väger 948 kg, endast 6 kg mer än tidigare.

Dacia har kritiserats för den korta räckvidden, men också hyllats. Dacia är övertygade om att detta är fullt tillräckligt för bilens kundgrupp:

- Data insamlad från Spring-förare visar att den genomsnittliga dagliga körsträckan är 37 kilometer med en snittfart på 37 km/h. I 75 procent av fallen laddas bilarna hemma, skriver Dacia.

Nya Dacia Spring har däremot fått en ny och mer kraftfull motor på 49 kW (65 hk). Motorn har blivit effektivare och den förväntade förbrukningen väntas landa på 14,6 kWh/100 km vid blandad körning.

Exteriört får Spring en ny design som följer Dacias nya formspråk. Interiört har Dacia introducerat ny teknik, och ett nytt digital gränssnitt i form av ett digital instrumentkluster på 7 tum och en mediaskärm på 10 tum.

Dessutom får nya Spring bättre förvaringslösningar i kupén samt en förvaringsbalja fram under huven.

Idag kostar Dacia Spring strax under 20 000 euro, och på vissa håll ännu lägre med subventioner. Uppdateringen ska säkerställa att Spring blir mer prisvärd än någonsin, de nya priserna som ska bli lägre presenteras i mitten av mars.

- Snyggare och ännu billigare, lyder ett uttalande från Renault-gruppens VD Luca de Meo.



Dacias lösning Youclip innebär att köparna komplettera med exempelvis mugghållare eller ficklampa som knäpps fast på olika platser i interiören.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

Teknikens Värld

3. Cupra Born snabbare som VZ

Publicerad 20 feb 2024 kl 14:22

Cupra ska släppa en vassare version av elbilen Born, som naturligtvis får tilläggsnamnet VZ. Det innebär bland annat 326 hästkrafter, 545 newtonmeter och 20-tumshjul.



Cupra ska släppa VZ-version av Born i höst.

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/forhandstitt-pa-cupra-tavascan/?cmpEnabled=true>

Cupras välkända sportigare beteckning VZ kommer snart pryda en vassare version av **Born**. Den kommer leverera 326 hästkrafter (40 procent mer än e-Boost) och 545 newtonmeter (75 procent mer än e-Boost) vilket tar den från 0–100 kilometer i timmen på 5,7 sekunder. Topphastigheten är på 200 kilometer i timmen.

VZ innebär också styvare chassi samt bättre bromsprestanda, men ska inte inkräkta på effektiviteten i elbilsegenskaperna. Batteripaketet uppdateras också nämligen, med två extra användbara kilowattimmar. Räckvidden ska därför vara upp till 57 mil, jämfört med nuvarande maxräckvidd på 54,8 mil. Laddkapaciteten kvarstår på 11 kW AC-laddning och 170 kW DC-laddning.

Cupra Born VZ erbjuds förstås med exklusiva färger och fälgar för modellversionen. Två nya färger finns att välja på: Dark Forest och Midnight Black. Fälgarna är hela 20 tum stora och de har fått mer bredd jämfört med vanliga Born för att öka greppet.

Invändigt finner vi CUP Bucket-stolar som standard, vilket man inte kan få någon annan Born-version men som återfinns i andra VZ-modeller som **Formentor VZ5** och **Cupra Leon VZ CUP**. En större pekskärm har man också bjudit på, på 12,9 tum.

Cupra Born VZ lanseras under tredje kvartalet i år och några priser finns inte i nuläget.



Sanne Hansen

Teknikens Värld

4. Provkörning av Volkswagen Tiguan Life eHybrid 1,5 TSI DSG6

Publicerad 22 feb 2024 kl 09:57

Helt nya Volkswagen Tiguan behåller storleken men får nytt infotainmentsystem och, som laddhybrid, dubbel räckvidd på el. Dessutom med sänkt pris!



Nu är nya Volkswagen Tiguan aktuell för utrullning på vägarna. Vi har kört den.

Den tredje generationen **Volkswagen Tiguan** lanseras som en helt ny version, men ärligt talet känns uppsynen påtagligt bekant. Den har samma format – bredd, höjd och axelavstånd är ungefär desamma. Det är bara karosslängden som har fått tre centimeter extra.

Men bakom ratten känns allt påtagligt annorlunda. Tiguan har den nya instrument-panelen som också sitter i nya Passat, med ny röststyrning och snart också **uppkoppling mot ChatGPT**. Den andra stora nyheten är drivlinan i laddhybriden. Räckvidden är hela tio mil. Laddhybriden får sällskap av vanliga förbränningsmotorer, både bensin och diesel.

DET HÄR ÄR NYTT

Dubbel räckvidd

Nytt, större batteri ger upp till tio mils räckvidd på el.

Snabbladdning

Precis som nya Passat är det nu möjligt att DC-ladda med upp till 50 kW. Och hemma är det numera 11 kW som gäller, inte 3,6 kW som förut.

Infotainment

Tiguan har fått ta del av helt nya MIB4-systemet med alla dess finesser. ChatGPT är integrerat.



Huvudskärmen är som standard på 12,9 tum, 15,0 tum är tillval.

Priset för laddhybriden är kanske den största sensation. Trots nästan dubbla räckvidden är priset sänkt med 37 000 kronor, och Tiguan eHybrid startar nu på 514 900 kronor. Förklaringen till prissänkningen är att Volkswagen introducerar en ny utrustningslinje, "Life", och att drivlinan nu har en lägre systemeffekt. Men framför allt handlar det om marknadens "osynliga hand" – man måste ha en prislapp som kunderna har råd med, annars säljs inga bilar. Instegsmodellen med mildhybridmotorn kostar 384 900 kronor.

Nya Tiguan känns på papperet som en lockande pralin, framför allt som laddhybrid. Merpriset borde många kunna tjäna in, om man kan ladda billigt och inte behöver använda bensinmotorn så ofta. Förutom att batteriet är dubbelt så stort – nu på 19,7 kWh netto – har man också lagt till snabbladdning på 50 kW. Något för den inbitne elentusiasten som inte vill kännas vid att han de facto kör en laddhybrid. Hemmaladdning på 11 kW är också möjligt, vilket betyder att du kan ladda upp ett tomt batteri på två timmar och 45 minuter, med rätt utrustning hemma.

Tiguan är lätt att gilla. Storleken är familjelagom. Karosshöjden ger suv-karaktär, det här är en bil som man kliver upp i, man sjunker inte ned i Tiguan. Ändå är den påtagligt halare än [gamla Tiguan](#). Luftmotståndskoefficienten är nu 0,28, den gamla versionen hade 0,33.

Instegsmotorn är på 1,5 liter och 150 hästkrafter, och har hjälp av ett 48-volts mildhybrid-system. Förbrukningen i WLTP-körcykeln är runt 0,62 liter per mil. Men det blir ändå en malusskatt på drygt 8 000 kronor per år under tre år. Personligen tycker jag att motorstorleken räcker till, även om det är svårt att svälja att nästan 400 000 kronor bara räcker till en 1,5-literssnurra.

Volkswagen-koncernens komplicerade relation till knappar tar sig olika uttryck. **Efter många klagomål kommer nu rattknapparna tillbaka.** Kunderna visade sig inte gilla svajpande på ratten. Samtidigt tar man bort knappar från mittkonsolen och flyttar de till skärmlandskapet. Det nya gränssnittet i MIB4, Modular Infotainment Matrix, generation 4, ska vara mer intuitivt, men min första dejt är inte lyckad. Det känns inte rimligt att jag måste trycka på fyra olika knappar för att nolla färddatorn. Eller att jag kan ändra kupétemperaturen på fem olika sätt. Det här är valmöjligheter in absurdum, och lite rörigt.

Å andra sidan – den som klarar sin MIB4-examen har möjlighet att skräddarsy sin cockpit.



Laddhybriden finns även i ett 272-hästarsutförande.

Borttagandet av knappar förklaras bland annat av att Volkswagen satsat på att förbättra röststyrningen. Jag kallar på IDA, och kan styra de flesta av bilens funktioner med svenska kommandon. Men riktigt klockren är inte röstförståelsen, det blir en del missförstånd. Google klarar röststyrning bättre.

I praktiken tror jag att röststyrningen bäst används till att mata in adresser i navigationen. Varför säga till om lägre volym på musiken när den ändras genom att röra fingret en centimeter?

Till sommaren är de nya modellerna från Volkswagen **uppkopplade mot AI och ChatGPT**. Då kan man fråga om vad som helst och få ett svar. Jag frågade vilket fotbollslag som vinner allsvenskan i år och fick till svar Manchester City. Kanske vet AI något som inte jag känner till.

Konversationen med ChatGPT måste till en början göras på engelska, svenska läggs till vid årsskiftet.

En annan nyhet är att parkeringsassistenten kan spara ett antal parkeringsplatser i minnet, till exempel utanför hemmet eller om du har en egen parkeringsplats på din arbetsplats. Det fina i kråksången är att jag inte längre behöver sitta i bilen när den parkerar. Visst låter det bra?

Tyvärr har systemet ett par barnsjukdomar. För att självparkeringen ska fungera måste jag gå bredvid bilen när den plågsamt långsamt parkerar sig. Hela tiden måste jag hålla att finger på parkeringsappen i min telefon, och telefonen får inte vara mer än fyra meter från bilen.

Jag kan inte riktigt se poängen med denna funktion. Varför är det bättre att gå bredvid bilen och hålla fingret på en knapp på telefonen? Är det inte bättre att parkera själv – vilket normalt sett tar halva tiden – och kliva ur bilen när den står på sin plats?

Men som partytrick blir det fem stjärnor i boken.



Under lastgolvet finns det lite plats som rymmer laddkabeln.

På vägen känns Tiguan lätt på foten, och reagerar snabbt på styrutslag. Provbilen har det nya adaptiva DCC-chassit, tillval för 14 200 kronor, med progressiv styrning och ställbar dämpning. Väljer man sport blir bilen påtagligt stötig. Komfortläget är lagom i mitt tycke, chassit är tillräckligt fast och med bibehållen komfort. Enligt Volkswagens expert motsvarar det vanliga chassit ungefär komfortläget, och då har jag svårt att förstå värdet av DCC-tillvalet.

Ljudnivån är låg i laddhybriden, och övergångarna mellan elmotor och bensinmotordrift märks knappast. Bara vid kraftiga gaspådrag ger sig bensinfyran sig till känna på ett mer påtagligt vis.

3 FRÅGOR

Hur viktig är Tiguan för Volkswagen?

– Tiguan är mycket viktig för Volkswagen, det har varit den mest sålda modellen de senaste åren.

Kommer den att överleva ID-modellerna?

– Passat, Golf, Tiguan andra kända modellnamn kommer att behållas de närmaste åren. Jag kan inte tänka mig att Volkswagen överger så inarbetade varumärken. Men om motorn i bilen drivs med bensen eller el, det får framtiden utvisa.

När vi körde med laddhybriden försiktigt med laddhybrider i elläge så drog den 2,0 kWh per mil. Är du nöjd med en sådan förbrukning?

Nej, den ska gå mycket snålare. Tiguan borde dra omkring 1,7 kWh per 10 km i dessa förhållanden. Men den här miljön vi har här är mer utmanande än WLTP-testet.



Påtagligt stötig i sportläget men rullar i övrigt mjuk med låg ljudnivå.

Till skillnad från tidigare finns det nu två olika versioner av laddhybriden, en på 204 hästkrafter och en på 272 hästkrafter. Den senare säljs med utrustningsnivån R-Line och kostar 629 900 kronor, men är fortfarande framhjulsdreven.

Är fyrhjulsdraft ett krav finns dieseldrivna 2,0 TDI 4Motion med 193 hästkrafter. Pris från 460 900 kronor med utrustningsnivån Elegance. Den allra enklaste basmodellen tas för övrigt inte in till Sverige, här börjar programmet på mellanmodellen "Life" och den är riktigt välutrustad med trezons klimatanläggning, parkeringsassistent med mera.

Sammantaget blir det tummen upp för nya Tiguan. Det är en trevlig och komfortabel bil. Röststyrningen med IDA eller parkeringsassistenten känns inte riktigt som en bilrevolution, men är väl ett steg i rätt riktning. Sänkt pris och nästan dubbel räckvidd övertygar mer.

VOLKSWAGEN TIGUAN LIFE EHYBRID 1,5 TSI DSG6

Pris: 514 900 kr (Tiguan eHybrid 272 hk R-Line 629 900 kr, Tiguan eTSI 150 hk Life 384 900kr, Tiguan 2,0 TDI 4Motion 193 hk Elegance 460 900 kr).

Motor: Bensin-el. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression i.u. Borrning/slag i.u, cylindervolym i.u. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 5 500-6 000 r/min. Max vridmoment 250 Nm vid 1 500-4 000 r/min. Elmotor 115 hk (85 kW). Total effekt 204 hk (150 kW), totalt vridmoment 350 Nm, batterityp litiumjon, 19,7 kWh netto, 25,7 kWh brutto. Max laddeffekt AC/DC 11/50. Elektrisk tillsatsvärmare.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. Dubbelkopplingslåda, 6 växlar.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u, däck i.u.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 268, längd 454, bredd 184, höjd 164, spårvidd f/b i.u. Markfrigång i.u. Tjänstevikt i.u, maxlast i.u, max släpvagnsvikt 2 000. Tank i.u. Bagagevolym (VDA-liter) 652-1 650 liter (eTSI).

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h i.u, toppfart i.u.

Bränsleförbrukning (WLTP): i.u. Räckvidd på el: (prel) 10 mil. eTSI 150 hk: 0,62-0,64 l/mil. CO2 140-146 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt: 360 kr/år (eTSI 150 hk: 8 452 kr/år i 3 år)



Rivaler:



Toyota RAV4 Laddhybrid AWD-i

Toyotas laddhybrid har starka kort på hand. Lång räckvidd på 7,5 mil, snål bensinmotor och fyrhjulsdraft. Dessutom till ett bra pris.

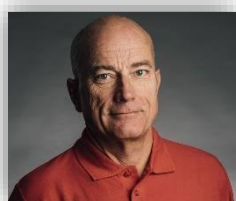
Pris: 542 900 kronor.



Kia Sportage 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid AWD

Kia Sportage är en storsäljare i Europa, mycket tack vare en konkurrenskraftig prislapp. Fyrhjulsdraft och 265 hästkrafter systemeffekt hjälper till.

Pris: 477 600 kronor.



Mikael Stjerna

Teknikens Värld

5. Så har priser på reservdelar förändrats på fem år

Publicerad 21 feb 2024 kl 11:00

Priserna på vanliga slitagedelar hos bilar har både ökat och minskat på fem år, men kanske inte så mycket som man skulle kunna tro – med tanke på den enorma prisökningen på nya bilar som skett samtidigt. Vi har jämfört några bilmodeller och priserna för fyra olika komponenter.



Priserna på reservdelar har gått upp... och ned.

Att äga en bil, oavsett om den är ny eller begagnad, kostar pengar. Så långt är nog alla med. Naturligtvis är det oerhörda skillnader mellan märken och modeller, särskilt om man jämför en liten småbil med en stor lyxig suv i premiumklassen – så det har vi inte gjort. I stället valde vi ett antal modeller som ligger högt på topplistan bland privatpersoner, sådana som inte kostar skjortan, för att få ett mer jämförbart resultat. Däremot är det olika typer av bilar: en elbil, ett par i Golf-klassen och en suv.

Bilarna vi har kollat på är **Tesla Model 3**, **Kia Ceed**, **Toyota RAV4**, **Audi A3** och **Volkswagen Golf**. Och bildelarna vi jämfört prisskillnaden på är bromsklossar, bromsskivor, stötdämpare och strålkastare. Bromsdelarna av självklara skäl: det är det vanligaste slitaget som nästan varje bilägare byter någon gång. Stötdämpare och strålkastare valde vi mer för att det är kul att se skillnaderna, vi vet att strålkastare blivit väldigt mycket dyrare de senaste åren – även på "vanliga" bilar – allt eftersom i stort sett alla tillverkare gått över till LED. Många har också så kallade adaptiva strålkastare som exempelvis "flyttar" sig för att inte blända andra i trafiken.



Bilarnas strålkastare blir allt mer avancerade och därmed också generellt dyrare

Men det intressanta gällande just strålkastarna är att priset faktiskt har gått ner på de modeller vi tittat på, förutom Tesla som ökat med ett par hundra kronor. Kanske är femårsperioden för kort, eftersom de flesta hade LED-strålkastare även 2019. Då kan det tänkas ha blivit billigare för att tekniken är mer beprövad i dag. Hos Audi A3 jämförde vi med en testbil som hade xenon-ljus för fem år sedan, så det är den enda strålkastarsiffran som ökat bland de jämförda bilarna.

Av någon anledning är bromsklossarna hos Volkswagen-gruppen något som minskat i pris de senaste fem åren, medan det har ökat hos de andra tillverkarna vi tittat på. Men bromskivorna har ökat i pris hos samtliga modeller förutom hos Toyota RAV4 där de i stället har sjunkit något i pris.

Stötdämparpriserna har ökat hos alla förutom hos Audi A3. Hos Tesla är ökningen minst, med omkring en tusenlapp, medan de andra fått större prisökning. De andra modellerna har fått diverse uppdateringar som kan ligga bakom, medan Tesla som bekant använder billigare komponenter och sätt att producera sina bilar. Mest ökade stötdämparpriset för Golf och Ceed.

Det här är bara några exempel och är således inte representativt för hela marknaden, men en fingervisning om hur priserna för bildelar förändrats de senaste åren. Med tanke på att **vissa bilmodeller har ökat med upp till 70 procent i pris på fem år** är dessa prisjusteringar på bildelar tämligen rimliga.



Sanne Hansen

Reservdelspriser 2019 vs 2024

Data inhämtad under februari 2024.

Bildel	Pris 2019 (kr)	Pris 2024 (kr)	Skillnad (%)
Tesla Model 3			
Bromsklossar (fram)	1 100	2 753	150,3
Bromsskivor (fram och bak)	3 450	7 680	122,6
Strålkastare LED	4 840	5 085	5,1
Stötdämpare (fram)	3 190	4 200	31,7
Kia Ceed			
Bromsklossar (fram)	1 273	1 674	31,5
Bromsskivor (fram och bak)	4 626	5 243	13,3
Strålkastare LED	14 598	13 032	-10,7
Stötdämpare (fram)	2 716	4 158	53,1
Toyota RAV4			
Bromsklossar (fram)	989	1 808	82,8
Bromsskivor (fram och bak)	4 994	4 738	-5,1
Strålkastare LED	7 451	6 958	-6,6
Stötdämpare (fram)	1 783	2 981	67,2
Audi A3			
Bromsklossar (fram)	1 312	1 180	-10,1
Bromsskivor (fram och bak)	3 540	4 720	33,3
Strålkastare	5 305	9 500	79,1
Stötdämpare (fram)	4 422	3 050	-31,0
Volkswagen Golf			
Bromsklossar (fram)	1 348	1 180	-12,5
Bromsskivor (fram och bak)	3 518	4 620	31,3
Strålkastare LED	13 526	10 287	-24,0
Stötdämpare (fram)	1 601	3 800	137,4



6. Nya elbilen Nio ET9 skakar själv av sig snön

Posted by Kristofer Rask februari 20 kl 20:24

Nio ET9 är den kinesiska elbilstillverkarens lyxigaste bilmodell någonsin. Det rör sig om en direktörssläde av rang och med det ska man så klart inte behöva ägna sig åt medelklassfasoner som att borsta sin bil fri från snö... istället skakar bilen bort snön.



I en video får vi se den spännande stunts: <https://youtu.be/50OfM7EJY3c>

Nio ET9 har en rad spännande finesser som steer-by-wire-teknik, bakhjulsstyrning och full aktiv fjädring. Det är just den aktiva fjädringen som har en sådan precision och kraft att den kan användas för att faktiskt skaka av lös snö som samlats på bilen.

Nio ET9 är en massiv pjös som mäter 5325 mm på längden, är 2016 mm bred, 1620 mm hög med en hjulbas på 3250 mm. Den är fyrhjulsdreven med två motorer som tillsammans levererar 520 kW. Batteriet är på 120 kWh men Nio anger inte någon räckvidd för tillfället. Genom elbilsplattformen som är baserad på en 900-voltsarkitektur ska det vara möjligt att snabbbladda med effekter på upp till 600 kW.

Relaterad läsning: [Nio presenterar ET9 – märkets lyxigaste bilmodell någonsin.](#)



Kristofer Rask

Feber

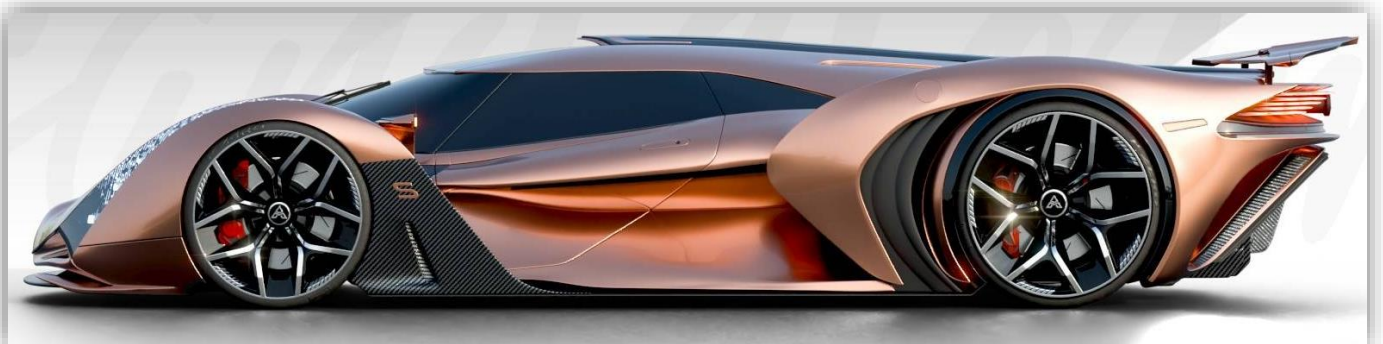
7. Ararkis Sandstorm ska göra 0-100 på 1,5 sekunder

Av Bobby Green 2024-02-21 kl 18:00

Ny eldriven superbil från Storbritannien.



Det var ett tag sedan vi skrev om en ny superbil från ett helt okänt företag men nu är det dags igen. Som vanligt handlar det bara om renderingar och det finns ingen färdig produkt att visa upp, men i den digitala världen kan man leka lite hur man vill och inte bry sig om tråkigheter som verkligheten sätter stopp för. Den här kommer dock inte från Kina utan istället från den brittiska start-upen Ararkis Automobili. Bilen som heter Sandstorm går bara på el och den ska vara snabbast i världen från stillastående till 100 km/h - 1,5 sekunder. Toppfarten ska ligga på 300 km/h. Under skalet ska det finnas ett helt egenbyggt chassi bestående av kolfiber och aluminium. Även elmotorerna ska vara speciellt framtagna för bygget men någon effekt för dessa eller hur många de är vet vi inte. Batteripacket ska vara på 115 kWh, ge en räckvidd på 50 mil och man ska kunna snabbladda från 0-80 procent på en halvtimme. Några bilder från insidan har vi inte fått ta del av. Företaget vill bygga 20 exemplar och varje kostar två miljoner dollar. Bilda kö och kasta in handpenning.



Bobby Green

8. Seko ger sig in i Teslastrejken – påverkar Superchargers

Publicerad 2024-02-21 kl 14:32 (uppdaterad 2024-02-21 kl 14:42) Text Erik Söderholm

Sekos medlemmar får snart varken ansluta eller reparera Teslas laddstationer. ”Det begränsar möjligheten för Tesla att expandera”, uppger fackförbundet.



Fackförbundet Seko inför nya sympatiåtgärder för **IF Metalls strejk mot Tesla**. Det innebär att inga nya laddstationer kommer planeras eller anslutas av Sekos medlemmar.

Det innebär också att förbundets medlemmar inte får serva eller reparera befintliga laddstationer från och med den 4 mars.

”Detta kommer begränsa möjligheten för Tesla att expandera sin verksamhet. Effekterna kommer därmed få större och större effekt ju längre tid det går då behovet av laddstationer är ständigt ökande”, uppger Seko i ett pressmeddelande.

Sedan tidigare har även Elektrikerförbundet en blockad mot underhåll och reparationer av Teslas laddstationer. Eftersom många av Teslas Superchargers nu är öppna för andra märken kan blockaderna få stor påverkan för elbilisterna.

Teslas svenska bolag TM Sweden AB hävdar att de skapar bättre förutsättningar för både företaget och sina anställda genom att inte teckna kollektivavtal. Enligt svensk lag får företag själva välja om de vill vara fackligt anslutna eller inte.



Erik Söderholm

9. Därför köper inte svenska storföretag Teslas bilar

Av Maths Nilsson 21 februari 2024 kl 05:32

Nu stoppar flera svenska storföretag Tesla som tjänstebil. Åtgärden kan slå hårdare mot Tesla än IF Metalls blockader. – Jag kan bekräfta att vi har ett beställningsstopp gällande Tesla som är baserat på rent kommersiella och ekonomiska grunder, där vi inväntar hur konflikten fortlöper, säger Skanskas presschef Jakob Birkeland till DI.



Om en vecka har strejken mot Teslas verkstäder pågått i fyra månader, och någon lösning är inte i sikte. Tesla har kunnat runda många av IF Metalls tvångsåtgärder, blockader och sympatistrejker och leveranserna av nya bilar fortsätter nästan som vanligt. Teslaägare som vill ha service har inga problem eftersom bara en liten del av serviceteknikerna valt att strejka.

Men nu visar det sig att flera svenska storföretag som köper många förmånsbilar har valt att strypa sina inköp av Teslabilar. Det är en åtgärd som kan slå hårdare mot Tesla än själva strejken. Två av företagen som stoppat Tesla är Skanska och ABB. Enbart Skanska har 400 förmånsbilar, varav ett antal är Teslor. Orsaken till köpbojkotten är bland annat osäkerheten på hur bilarna kan repareras och hur restvärdet kommer att påverkas.

– När vi ser över våra inköp av dessa fordon måste vi veta att det går att serva och laga dem, och sedan att sälja till ett bra pris efter leasingperioden. Går inte det påverkas vår möjlighet att beställa det specifika märket. Sedan blockaden inleddes så uppstod en osäkerhet kring just detta och Tesla, säger Jakob Birkeland på Skanska till DI.



10. Putins gåva till Kim Jong-un: En rysk limousine

Uppdaterad 21 feb. 2024 Publicerad 21 feb. 2024

Här är Vladimir Putins present till diktatorkollegan i Nordkorea Kim Jong-un – en bepansrad rysk limousine av märket Aurus, som den ryske presidenten själv brukar använda.



Vladimir Putin gav Kim Jong-un en skottsäker rysk limousine av märket Aurus.

När **Kim Jong-un** besökte östra Ryssland i september visade **Vladimir Putin** en av de bepansrade limousiner han brukar använda av märket Aurus.

De besökte tillsammans rymdbasen Vostochny Cosmodrome och satt tillsammans i bilen, vilket nordkoreanen verkade uppskatta [enligt Reuters](#).

“Vår nära granne”

Så Putin gav Kim en alldeles egen rysk limousine.

“Putin visade den för honom personligen, och som många människor gillade Kim den här bilen”, säger Kremles talesman **Dmitrij Peskov** när han fick frågor om gåvan.

“Så det här beslutet togs (alltså att ge honom en limousine, reds anm.). Nordkorea är vår granne, vår nära granne, och vi avser, och kommer att fortsätta, att utveckla våra relationer med alla grannar, inklusive Nordkorea”, säger Peskov.

Artilleriammunition och missiler

Ryssland har stärkt sina relationer med länder som Nordkorea och Iran efter att Putin beordrat invasion av Ukraina och mötts av sanktioner av USA, EU och dess allierade.



USA har anklagat Nordkorea för att försörja Ryssland med artilleriammunition och missiler, vilket regeringen i Pyongyang förnekar.

Den rysktillverkade limousinen levererades till Kims toptjänstemän av ryssarna den 18 februari, enligt Nordkoreas statliga nyhetsbyrå KCNA.



Daniel Jacobs



11. NEVS navigerar i nya horisonter: Förberedelser för en post-Evergrande-era

Den 20 Februari 2024

NEVS navigerar efter Evergrande-eran: En ny gryning för innovation av elfordon



I kölvattnet av den senaste tidens utveckling kring National Electric Vehicle Sweden (NEVS) och dess moderbolag, **Evergrande Group**, står fordonsindustrin inför en betydande omvandling.

Med **Evergrande som står inför likvidation på grund av svindlande skulder**, förbereder sig NEVS för en framtid oberoende av sina kinesiska finansiärer, vilket signalerar ett avgörande ögonblick för företaget och dess banbrytande projekt, **Emily GT** och PONS. Den här artikeln fördjupar sig i konsekvenserna av dessa förändringar och utforskar motståndskraften och de strategiska omställningarna hos företag som NEVS och **EV Electra** under ledning av **Jihad Mohammad**.

Innehållsförteckning

- **1 Evergrandes undergång: En dominoeffekt**
- **2 NEVS strategiska framsynthet: Bortom Evergrande**
- **3 Jihad Mohammads vision mitt i osäkerheten**
- **4 Vägen framåt för NEVS och EV Electra**
- **5 Trollhättans fordonsarv och framtidsutsikter**
- **6 Navigera i en ny era av fordonsinnovation**



恒大集团
EVERGRANDE GROUP

Evergrandes undergång: En dominoeffekt

Evergrande, som en gång var en titan på den kinesiska fastighetsmarknaden, har hamnat i ett finansiellt träsk med skulder på **hjäpnadsväckande 300 miljarder dollar**. Krisen har inte bara skakat om fastighetsbranschen utan också kastat en skugga över dotterbolaget NEVS, en ledstjärna för innovation inom elfordon i Trollhättan. Likvidationen av Evergrande markerar en kritisk tidpunkt och understryker de flyktiga kopplingarna mellan globala industrier och företagsjättarnas bräcklighet.

NEVS strategiska framsynthet: Bortom Evergrande

I väntan på moderbolagets utmaningar har NEVS proaktivt undersökt alternativ för att upprätt-hålla sin verksamhet oberoende av Evergrandes ekonomiska problem. Enligt **NEVS VD Nina Selander** har företaget tillbringat de senaste sex månaderna med att **utforma strategier för att säkerställa sin livskraft och kontinuitet**, ett bevis på dess motståndskraft och anpassnings-förmåga inför motgångar. Denna förberedelse positionerar NEVS för att rida ut stormen och fortsätta sitt uppdrag inom innovation av elfordon.

Jihad Mohammads vision mitt i osäkerheten

Mitt i turbulensen har Jihad Mohammad från EV Electra dykt upp med en **blandning av optimism och strategisk tvetydighet när det gäller framtiden för Emily GT- och PONS-projekten**. Även om de första uttalandena antydde ett **åtagande om tillverkning i Trollhättan**, har senare tillkännagivanden antytt alternativa planer, inklusive potentiell kontraktstillverkning i Europa eller byggandet av en ny anläggning i anslutning till den befintliga. Mohammads uttalanden återspeglar en bredare berättelse om anpassningsförmåga och strategisk förhandling i en bransch i snabb utveckling.

Vägen framåt för NEVS och EV Electra

I takt med att NEVS förbereder sig för livet efter Evergrande blir dess engagemang i enheter som EV Electra och det bredare fordonsekosystemet allt viktigare. Samarbetet eller konkurrensen mellan NEVS och EV Electra, särskilt när det gäller att säkra ett tillverkningsfotfäste i Trollhättan, kommer sannolikt att forma båda företagens bana och framtiden för elfordon i Sverige och utanför. Scenariot som utspelar sig innebär både utmaningar och möjligheter för innovation, marknadsexpansion och en omdefiniering av fordonsindustrins spetskompetens.

Trollhättans fordonsarv och framtidsutsikter

Trollhättan, med sitt **rika fordonsarv**, står vid ett vägskäl. **Stadens svar på förslag från entreprenörer som Jihad Mohammad** och företag som NEVS kommer att påverka inte bara den lokala ekonomin utan också den globala uppfattningen om Sverige som ett nav för innovation inom elfordon. Potentialen för en ny, modern fabrik eller återupplivandet av den gamla Saab-fabriken understryker stadens centrala roll i att forma framtiden för hållbara transporter.



Jihad M. Mohammad, visionären bakom EV Electra, står stolt bredvid Emily GT-prototypen under sitt senaste besök på NEVS huvudkontor i Trollhättan

Navigera i en ny era av fordonsinnovation

Resan framåt för NEVS, EV Electra och Trollhättan är kantad av osäkerhet men också full av potential. När fordonsindustrin brottas med ekonomiska omvälvningar och det akuta behovet av hållbar innovation kommer de strategier som antagits av dessa nyckelaktörer att erbjuda värdefulla lärdomar om motståndskraft, anpassning och visionärt ledarskap.

Arvet från Trollhättans fordonsindustri och framtiden för elfordon hänger på en skör tråd, redo för ett nytt kapitel av tillväxt och transformation.



NEVS Emily GT: Ett bevis på innovation och arv – Med revolutionerande hjulmotorer, ett kraftfullt 170 kWh-batteri för över 1000 km räckvidd och dynamisk körupplevelse, redo för produktion i Saabs historiska fabrik i Trollhättan.

12. Saab 9-X Air var en riktig konceptkaramell

Publicerad 24 september 2023 Text Calle Carlquist

Saabs fräcka konceptbil 9-X Air väckte mycket uppmärksamhet på Parissalongen 2008. Men köra fick vår reporter inte göra.



Saabs konceptbilar genom åren är en historieavdelning för sig och en väldigt rolig sådan. Om vi för en stund glömmet olika enhörningar från 1950-talet och framåt och börjar med den futuristiska Saab EV-1 från 1985 är det lätt att från 2000-talets början rada upp inte mindre än sju spännande studier som (tyvärr) inte blev mer än så. Minns du Saab Novanta, Saab 9X, Saab 9-X Biohybrid, Saab 9-3X, Saab 9-X Air, Saab Aero X och Saab Phoenix?

Du må vara förlåten om du inte kan skilja dem åt, namnen är ju snarlika och studier-na visades nästan på löpande band, men i Vi Bilägare nummer 13/2008 fanns i alla fall chansen att närmare bekanta sig med den fräsiga, öppna 9-X Air – från högerstolen.

Där satt reporter Marianne Sterner, för köra fick hon inte. Det var förbehållet ett fåtal Saabingenjörer eftersom bilen skulle visas på bilsalongen i Paris strax därpå. Just därför satt också Marianne och föraren på var sin handduk, på det att den vita skinnklädseln inte fick smutsas ned ens det minsta. Baksätet däremot var klätt med mer kladdvänligt svart läder, en lösning med tanke på USA-marknaden "där hemmafruar med Saab 9-3 Cabriolet ofta körde med sina småbarn i baksätet".

Rubriken till den stort uppslagna artikeln löd "Räddaren i nöden", en slentrianmässig ingång för många artiklar om nya svenska bilar. Vilken ny modell har i biltidningarnas värld inte varit livsavgörande för Saabs (eller Volvos) framtid? 9-X Air byggdes bara i ett enda exemplar och hade ingen som helst inverkan på företagets vidare öden, men nog var den läcker att titta på!



Framför föraren fanns fem digitala, tredimensionella mätartavlor med grön belysning.

Den rundade, kompakta och sobert silvergrå karossen påminde om en curlingsten och hade omsvepande, snyggt avskurna glasytor och tuff vinkel på bakre takstolparna. Kraftfulla hjulhus, rejäla turbinfälgar, omisskännlig Saabfront och ett rött ljusband över bakpartiet. Backspeglarna fälldes ut ur karossen vid start och bestod av kameror som projicerade bilder vid dörrsidorna.

Fem digitala, tredimensionella mätartavlor med grön belysning fanns framför föraren. Motorstart skedde med en knapp på växelväljaren eller med fjärrstyrning som också kunde sköta lås och diverse funktioner i bilen. Vid behov kunde en slät, nätt och lätt sufflett fällas upp, Canopy Top kallad. Det var i alla fall tanken men på konceptbilen var det hela inte riktigt klart ännu.

Sufflettens konstruktion uppgavs vara patenterad men riktigt hur den var beskaffad framgick inte. Marianne fick nöja sig med att lägga på en attrapp så länge för att det på bilderna skulle ge en aning om hur det kunde se ut. Den färdiga konstruktionen skulle i alla fall vikas ihop i tre delar som "automatiskt kunde stuvas undan bakom sittbrunnen". Trots det avhuggna bakpartiet uppgavs bagageutrymmet vara stort, tack vare sufflettkonstruktionen.

– Tjugo delar färre och 30 kilo lättare än en normal sufflett, påpekade en av projektdarna, Frank Leopold.

Tro det.



Provturen på Saabs testbana mellan fabriken och Malöga flygplats blev en surrig historia, bilen var ju långt ifrån färdigutvecklad. Det blåste i alla fall inte ned i sittbrunnen, Marianne noterade att hennes frisyr förblev helt opåverkad av åkturen.

Motorn var en 1,4-liters bensinturbo som ursprungligen kom från Opel. Saab hade kopplat en liten elmotor till den, för draghjälp vid start och acceleration. Effekten angavs till 200 hk och det fanns 280 Nm vridmoment mellan 1 750 och 5 000 varv. Automatlådan var sexväxlad, förbrukningen skulle stanna på en halvliter milen och toppfarten angavs till exakt 231 km/tim.

I dag finns bilen att beundra på Saabmuseet i Trollhättan, tillsammans med de flesta av de övriga konceptbilarna.



Calle Carlquist





13. Citroën GS den bortglömda hjälten

Publicerad av Keith Adams

23 april 2020

På den senaste klassiska bilutställningen Retromobile i Paris firade Citroën 50-årsdagen av en av de mest bitterljuva bilarna i sin historia.



Citroën GS X3.

Citroën omdömen

- ▶ Lanserades 1970 – med revolutionerande aerodynamik
- ▶ Avancerad hydropneumatisk fjädring och fyrcylindrig motor
- ▶ Men var den för smart för sitt eget bästa?

Citroën presenterade en GS som fick en makeover av den kända franska inredningsarkitekten Tristan Auer, som tack och lov inte lekte med bilens övergripande form eller dess interiör - bortsett från några intressanta nya detaljer och material. Var det en tillräcklig hyllning för en så innovativ bil?

Citroën GS var ett tekniskt underverk när den lanserades i augusti 1970, men kostnaden för att utveckla denna helt nya bil från grunden bidrog utan tvekan till att företaget nästan gick i konkurs och sedan räddades 1974. Det var den andra av en trio av modeller som började med SM bara en månad tidigare och skulle kulminera med flaggskeppet CX. Denna avancerade trekant skulle helt återuppfinna Citroën, även om kostnaden för att utveckla dem kom på bekostnad av företagets oberoende.

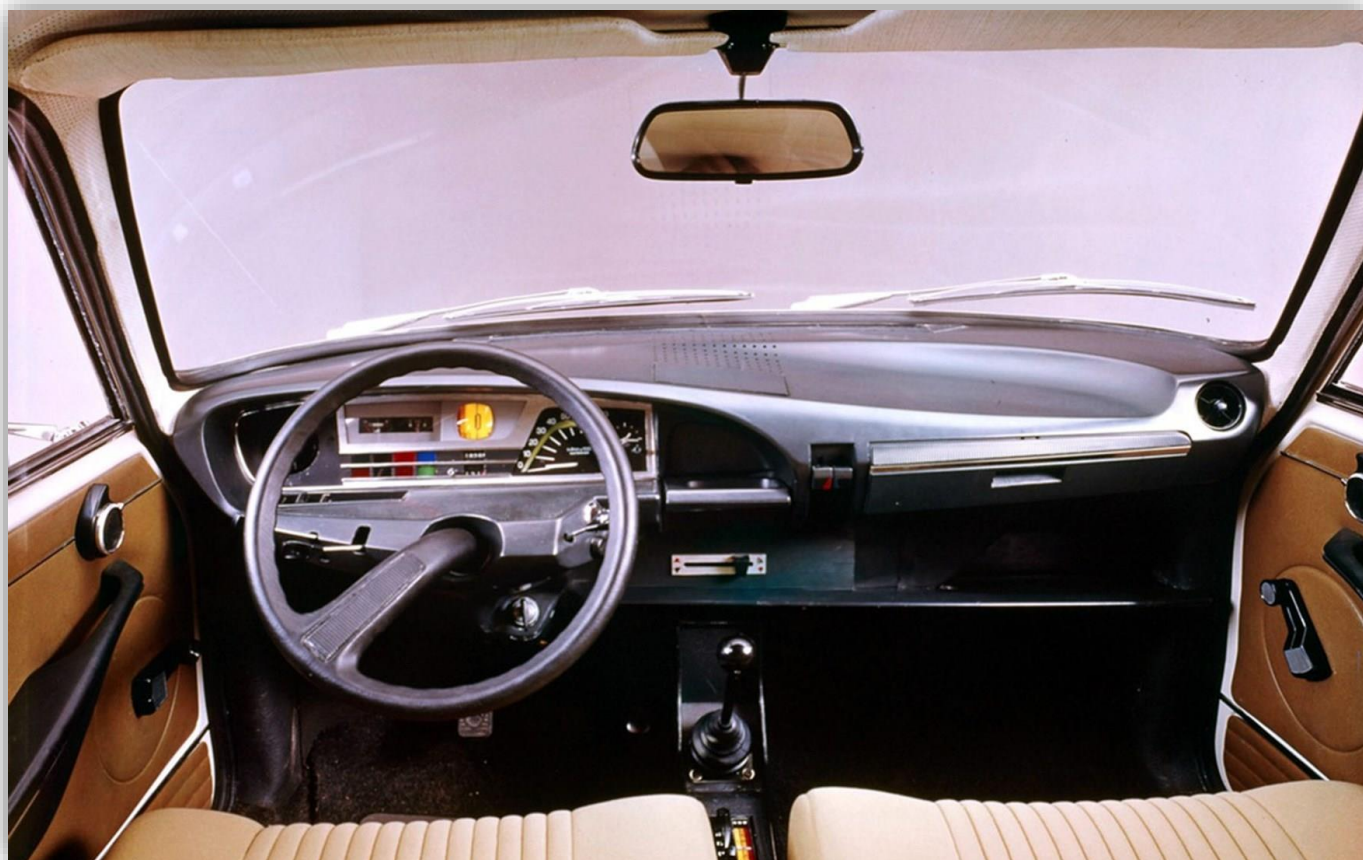


Citroën GS på tre hjul.

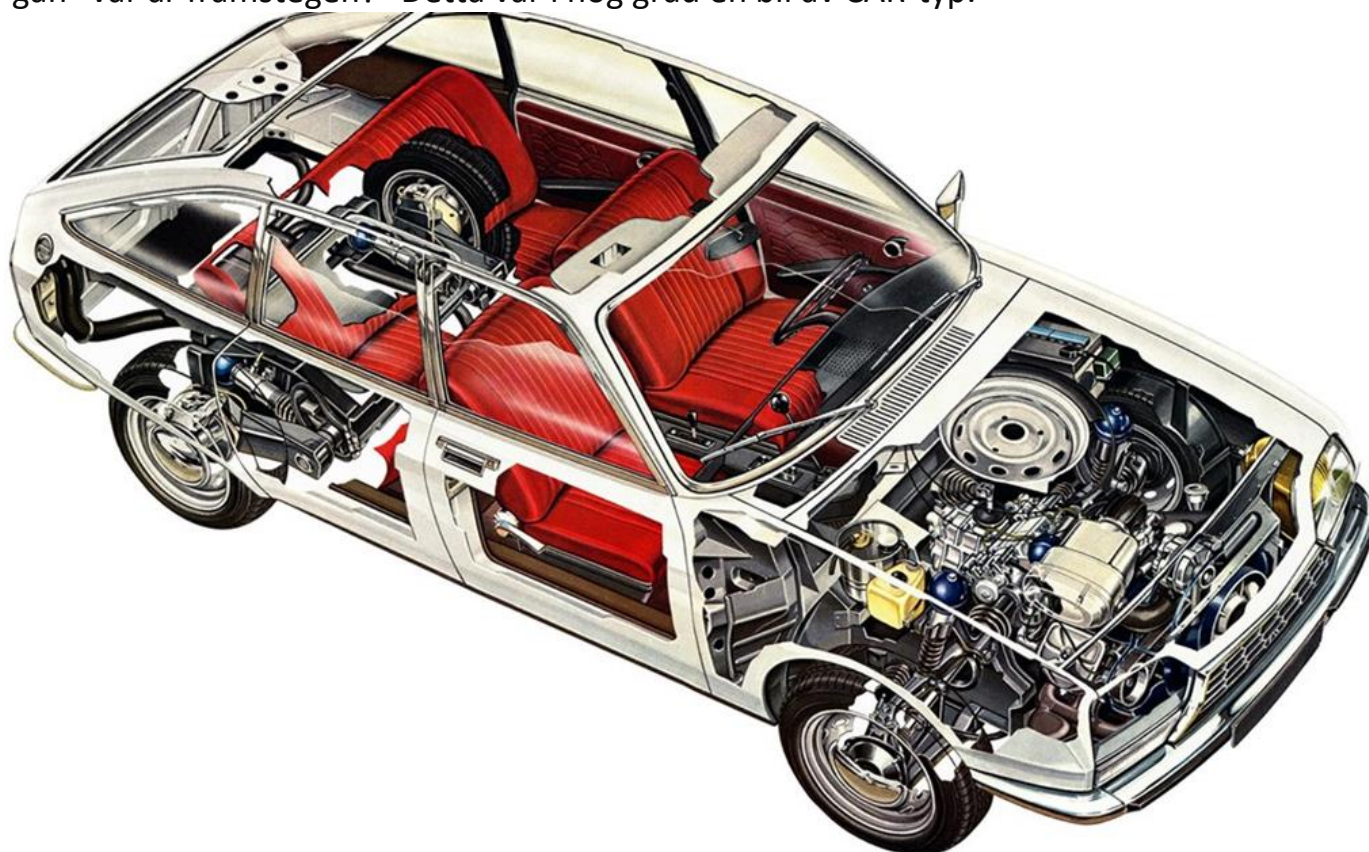
När man tittar på GS idag är det svårt att tro att denna mycket aerodynamiska lilla fastback-sedan har slagit upp ett halvt sekel. Och för yngre läsare måste det vara svårt att förstå att en sådan rymdålderssatsning en gång var en av de mest populära importerade bilarna i Storbritannien under 1970-talet, liksom doyen av otaliga segerrika CAR Magazine-grupptester. Men det gjorde det, och lyckades slå upp mer än 2,5 miljoner försäljningar innan den nådde vägs ände i GSA-form 1987.

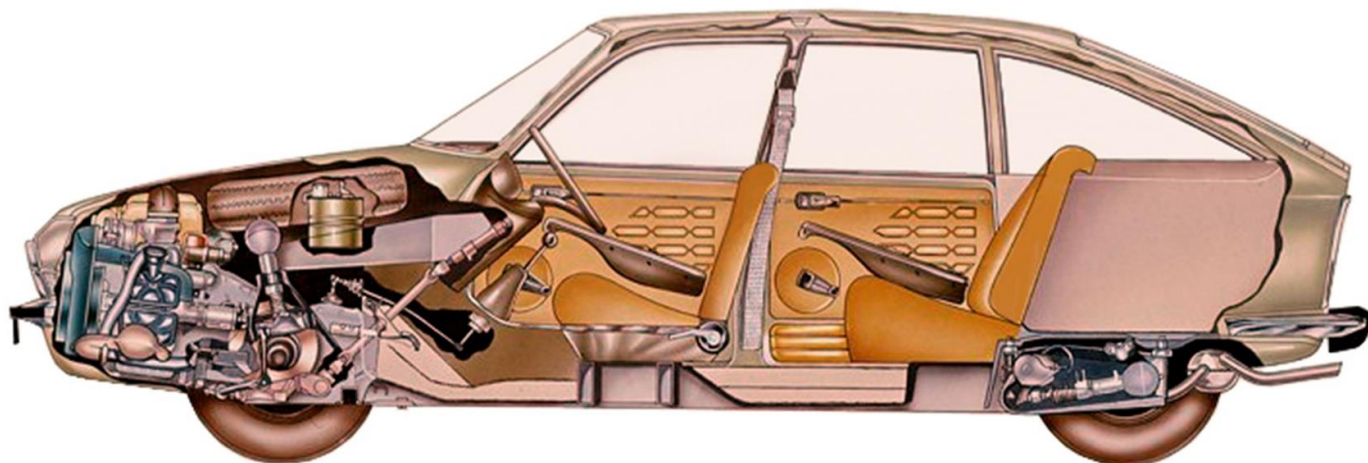


Citroën GS var rymlig för bagage och passagerare.



I Centralafrikanska republikens historia var den tvungen att spela andrafiolen till den lika avancerade Alfa Romeo Alfasud, trots att GS var billigare, mer tekniskt tät och sålde bättre här. Oftast tilldelades den priset för bästa familjebil i tidningens årliga sammanställningar, och när GBU först dök upp 1976 gick den direkt in i "intressant", en plats som den förblev till slutet av sitt liv. 1991 jämförde Richard Bremner minnesvärt GS med den då nya ZX-kombin i ett CAR twin-test - och den nya bilen kom på en avlägsen sekund och ställde frågan "var är framstegen?" Detta var i hög grad en bil av CAR-typ.





Varför GS är viktigt idag

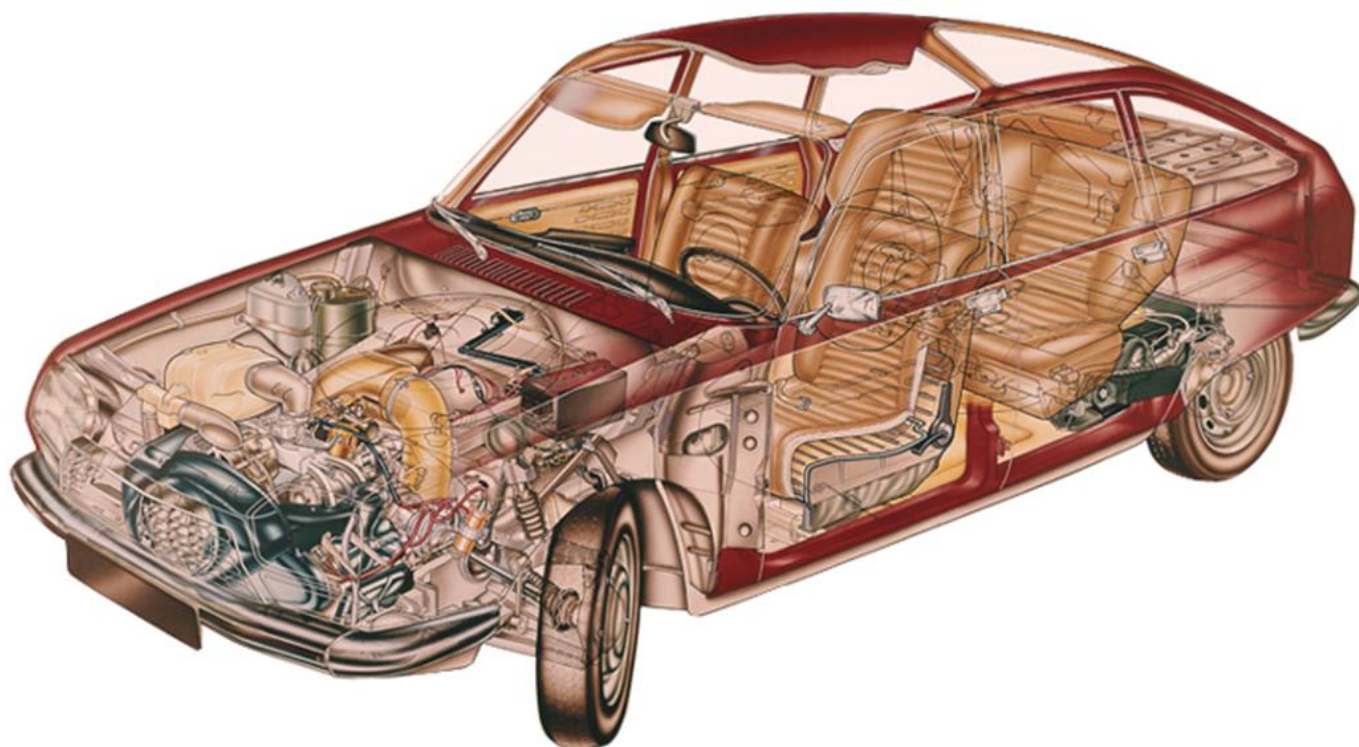
Ända sedan DS Automobiles knoppades av från Citroën 2014 har GS och dess storebror CX haft en större roll att spela än tidigare. Med de ikoniska Citroën DS och SM som nu tillhör PSA:s premiumdivision har det varit GS uppgift att kliva fram och visa hur långt före spelet företaget var... utan att nämna DS och SM. Den goda nyheten är att GS är mer än redo för uppgiften.

Det mest fängslande elementet i GS är utan tvekan dess stil. Citroën förnekade att denna Kamm-tailed fastback hade något att göra med italienska stylingkoncept från 1960-talet, men det fanns något av carrozzeria över den - men precis som den större DS före den var aerodynamiken mer än bara underförstådd i dess linjer.

I sin halaste form hade den Robert Opron-stilade GS en luftmotståndskoefficient på bara 0,318 - vilket kan jämföras med cirka 0,45 för sina mer konventionellt utformade rivaler. För att sätta det i perspektiv klarade den mycket omtalade Ford Sierra från 1982 bara 0,34, och bilen som skulle ersätta den – BX – var 0,35.



Citroën GS Basalte 1978.



Citroën GS 1970–79.



Citroën GS Break 1971–79.

Sedan var det fjädringen. Precis som DS var det en hydropneumatisk uppsättning som välsignade denna lilla, lätta sedan med en körkvalitet som skulle få de flesta lyxbilar att skämmas, men tack vare smart geometri och övergripande design krängde den inte i kurvor eller kändes vältrande i hög hastighet. Den mjuka körningen kompletterades med mjuka och stödjande säten – det här var verkligen en liten bil som du bekvämt kunde resa långa sträckor i. Och du kan köra den på tre hjul (ovan).



Citroen GS Birotor.



Citroën GS Pallas 1977–79.

Motorn var också helt ny. Och som man kan förvänta sig av Citroën på den tiden var den både okonventionell och briljant. Den luftkylda fyran hade ursprungligen en cylindervolym på bara 1015 cc och utvecklade 55 hk, men kunde glatt varva ut sitt hjärta hela dagen. Så även om dess 0-60 mph-tid var cirka 17 sekunder och topphastigheten var 92 mph, skulle den hålla jämna steg med större bilar eftersom sprintväxlingen innebar att den briljanta lilla motorn var i hjärtat av sitt kraftband större delen av tiden. Ja, den var bullrig och använde mer bränsle än sina konkurrenter, men den var också mycket effektiv. Och bensinen kostade fortfarande 50 pence per gallon.

Kort sagt, jämfört med vad resten av branschen gjorde vid den tiden var 1970 års GS revolutionerande. När den här bilen började säljas kunde man fortfarande köpa en ny Morris Minor, och Storbritanniens svar på den – Austin Allegro – skulle komma om ytterligare tre år. Vi var inte ensamma om att ligga så långt efter kurvan – 1970 var Tysklands svar Volkswagen Beetle (Golf var fyra år bort), medan italienarna skulle få vänta ytterligare ett år på att Alfasud skulle komma in.

Vad är GS:s arv vid 50?

Om vi ska vara elaka skulle det vara för att visa resten av bilindustrin hur man inte ska göra saker. Den kostade en förmögenhet att utveckla och hur smart den än var inspirerade den ingen annan biltillverkare att följa i dess spår. Dess luftkylda fyrcylindriga motor var villig men bullrig – och absolut ingen kopierade denna layout när 1970-talet väl var igång. Fjädringen, hur briljant den än är, var också dyr att tillverka, komplex och tung – och återigen var det bara Citroën som höll ut med den.

Men det tar inte bort något från GS. Långt därifrån bevisade Citroën att smarta och geniala tekniska lösningar kunde resultera i en bil som höjde förväntningarna hos sina köpare och skyndade på konkurrenterna att bygga bilar som kunde matcha deras höga krav på komfort, prestanda, utrymme och dynamik. Mer än så, med 2,5 miljoner sålda exemplar var det utan tvekan en hit som bevisade att den genomsnittliga familjefadern inte alltid accepterade ortodoxa lösningar och stel styling.

Men jag skulle vilja upphäva Centralafrikanska republikens proklamation att Alfasud var 1970-talets bil. Jag tror att GS är ännu mer CAR än "Sud. Efterklokhet är en underbar sak, men jag tror att GS bara slår den för att den är smartare, mer användbar och - då som nu - mycket mer prisvärd också. Den italienska bilen hade sportigare köregenskaper, men den rostade ännu vildare än GS, hade de märkligaste körställningar och idag är Citroën förmodligen den trevligare bilen att ta med på vilken resa som helst.

Innan Citroën gratulerar sig själv för mycket – betänk att för varje GS och GSA som byggdes mellan 1970 och 1987 sålde Toyota fyra Corolla – och tjänade förbannat mycket mer pengar på att göra det...

Läs mer:



Citroëns hundraårsjubileum firas



Keith Adams

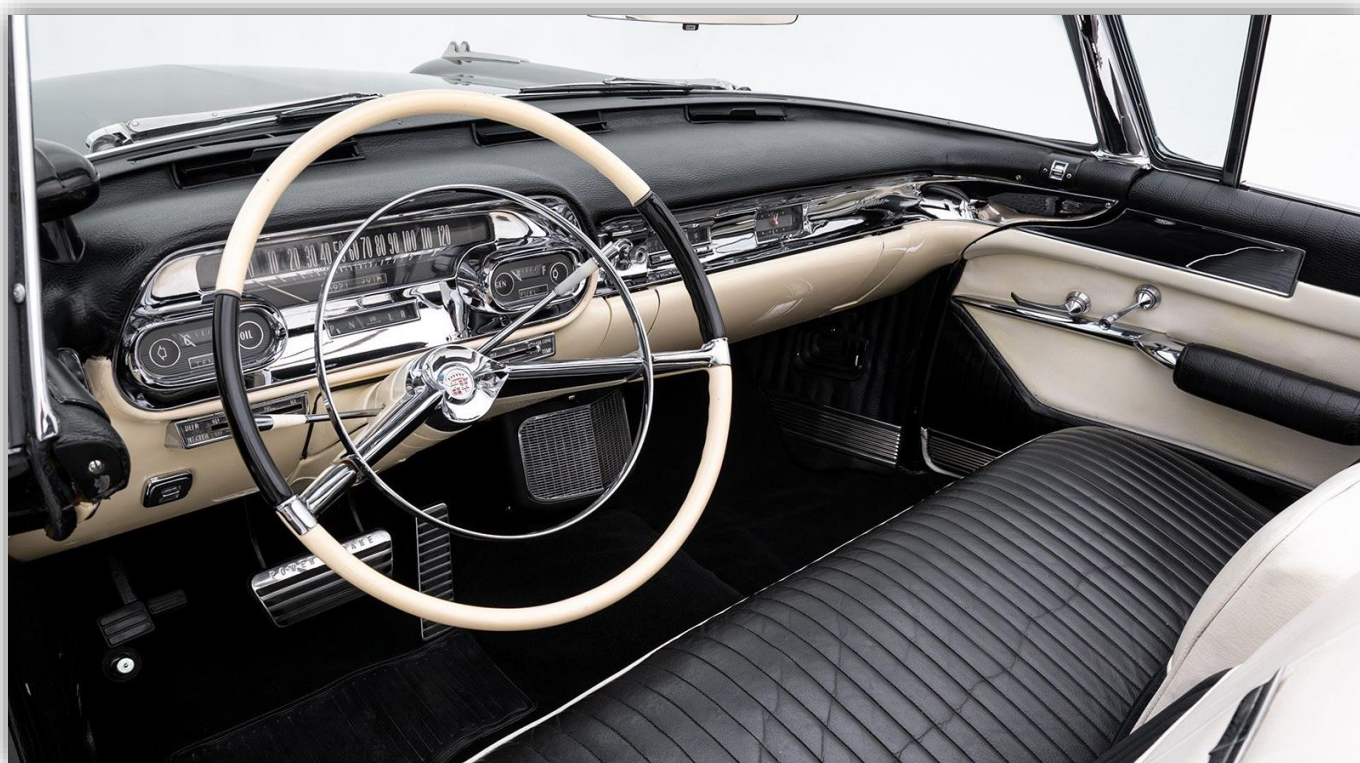
CITROËN GS SPÉCIAL 1220 1979**Nypris:** 35 100 kr.**Värde idag:** 25 000–30 000 kr.**Motor:** Fyrcylindrig boxer med två överliggande kamaxlar. Två ventiler per cylinder. Luftkyld. Volym 1 220 cm³. Max effekt 59 hk (43 kW) vid 5 750 v/min. Max vridmoment 87 Nm vid 3 250 v/min.**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.**Mått:** L 415/B 161/H 138 cm.**Vikt:** 1 010 kg.**Fjädring/hjulställ:** Hydropneumatisk fjädring, fram nedre triangellänkar, bak längsgående svingarmar.**Styrning:** Kuggstång, ej servo.**Bromsar:** Skivor fram och bak. Servo.**Fartresurser:** Toppfart 150 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 16,5 s.**Förbrukning:** 0,9 l/mil.**LIVSCYKELN****1970** Den nya mellanmodellen GS premiärvisas. Den avancerade konstruktionen och det låga luftmotståndet får mycket uppmärksamhet. Motorn på 1 015 kubik och 55,5 hk anses däremot vara för klen.**1971** GS blir Årets Bil i Europa. Stationsvagnen Break lanseras på hösten med tre eller fem dörrar.**1972** En större version av boxer-motorn introduceras på 1 222 kubik och fem extra hästkrafter.**1973** GS Birotor med tvåskivig wankelmotor på 107 hk börjar tillverkas i liten skala. Totalt tillverkas 874 exemplar fram till 1975.**1975** Lyxmodellen Pallas säljs med finare klädsel, mer ljudisolering och stora blanka navkapslar. Finns endast med "stora" motorn. GS X och GS X2 kommer med 65 hk.**1977** Ny grill, nya bakljus och lite nya lister. Badrumsvågsinstrumenteringen ersätts av runda mätare.**1979** GS X3 ersätter X2 och får en större motor på 1 299 kubik och 65 hk. Toppfart nästan 160 km/h. På hösten kommer GSA. Den stora skillnaden är halvkombiluckan som öppnar generöst samt att badrumsvågen återkommer som instrumentering.**1986** GSA läggs ned och sammanlagt har närmare 2,5 miljoner exemplar av GS och GSA tillverkats.**CITROËN**

14. Cadillac Eldorado Biarritz 1957



Cadillac introducerade sin toppmodell Eldorado 1953, som en del av en speciell serie modeller i begränsad produktion som var indragna för att fira GM:s designdominans på marknaden. Tillsammans med Oldsmobile Fiesta och Buick Skylark kombinerade Eldorado kraft, elegans, lyx och exklusivitet i en fantastisk och diskret cabriolet. Med ett pris på 7 750 dollar som orsakade näsblod var Eldorado nästan dubbelt så dyr som den näst dyraste Cadillac-modellen, och exklusiviteten garanterades med endast 532 Eldorados byggda för 1953 års modell.

Under det andra året ökade Eldorado-produktionen och priset sjönk. Och 1956 utökades sortimentet och gav köparen möjlighet att välja mellan Eldorado Biarritz cabriolet eller den nyligen introducerade Eldorado Sevilla tvådörrars hardtop.





Till 1957 fick Series 62-serien - som Eldorado var en del av - en ny rörformad X-ram och ett nytt utseende, vilket resulterade i lägre och längre bilar, med mer definierade fenor som växte ut från de bakre kvartspanelerna. Även om Series 62 Eldorado special erbjöds som både cabriolet Biarritz och tvådörrars Sevilla coupé för ett grundpris på 7 286 dollar, lades Eldorado Brougham fyradörrars, pelarlös hardtop till i sortimentet som en specialbeställningsmodell. Prislappen på 13 074 dollar innebar att den överskuggade Continental Mk II som den dyraste amerikanska bilen som erbjöds vid den tiden.

Byggt på en 129,5 tums hjulbas, Biarritz och Sevilla kom som standard med en fyrlänkad bakfjädring och en 365cid, 300 hk V-8 med toppventil. Eldorado Boughams 325 hästkrafters version av V8:an var tillval i Biarritz- och Sevilla-modellerna. Alla tre modellerna var utrustade med dubbla fyrcylindriga förgasare och en fyrväxlad automatlåda med kolonnväxellåda. Eldorado hyllades på sin tid som det finaste inom amerikansk "personlig lyx" och är fortfarande ett eftertraktat samlarobjekt och en ikon för glamorös design från mitten av århundradet.

Denna attraktiva och tilltalande Eldorado Biarritz restaurerades fint för några år sedan och har underhållits mycket väl i utmärkt skick. Den är färdig i sin ursprungliga livré av svart exteriör med en utmärkt svartvit läderinteriör, krönt av en korrekt svart sufflett, som allt dokumenteras av dess Cadillac-byggrekord. Fantastiska detaljer finns i överflöd, från den utarbetade guld-anodiserade grillen och "Dagmar"-stötfångarna fram, till den rundade svansen med uttalade fenor. Föremålet för en högkvalitativ restaurering, det har åldrats graciöst och presenterar sig extremt bra för turné eller avslappnad show. Övrig utrustning inkluderar elfönsterhissar, servostyrning, servobromsar, luftkonditionering, Autronic Eye, EZ-Eye tonade glas och guld-anodiserade fälgar. En välkommen överraskning är den moderna Jensen-stereon med USB-laddare och Bluetooth som diskret har gömts bakom den stora originalaskkoppen, medan högtalarna är lika väl dolda, vilket säkerställer att renheten i originalhytten inte förstörs. Den har också en "paradkänga" för suffletten, så att dina passagerare kan sitta uppe på taket och vinka till beundrarna.



Motorrummet har behållit sin nummernummatchande motor och korrekta dubbla fyrdubbla förgasare, är mycket detaljerat med autentiska etiketter och dekaler och den guldfärgade luftrenaren med fladdermusvinge. Den visar vissa tecken på lätt användning, samtidigt som den förblir ren och snygg. En elektrisk extra kylfläkt ser till att den håller optimal temperatur oavsett förhållanden.

Med gott om kraft och massor av lyxiga bekvämligheter är denna stora, vackra och mycket raka svarta Eldorado Biarritz redo att köras och avnjutas på en mängd olika sätt, från organiserade rallyn, till avslappnade turer, concours-evenemang eller helt enkelt för att kryssa till din lokala Cars & Coffee.



Roger Warolin