



Oldsmobile Toronado 1966

- 1. USA stoppar kinesiska elbilar med 100% strafftull**
- 2. Tyska biltillverkarna vill stoppa EU:s tullar på elbilar från Kina**
- 3. BMW ökar takten när andra bromsar omställning till eldrift**
- 4. Toyota bygger en Miata-dödare**
- 5. Zeekr 007 kombi med 87 mils räckvidd i förproduktion**
- 6. Elbilen Opel Frontera blir sjusitsig och riktigt billig**
- 7. Det här är uppdaterade Alpine Alpenglöw**
- 8. VW:s elbil bäst någonsin i tyskt prestigetest**
- 9. Citroën överraskar genom att lansera en udda skåpbil för ett specifikt syfte**
- 10. Bugattis nya V16-motor har ingen överladdning**
- 11. Transportstyrelsen utreder 13 fall med brustna länkar på Tesla**
- 12. Den glömda SAAB:en**
- 13. BYD bekräftar att fler fabriker är på gång i Europa**
- 14. Stig Blomqvist**
- 15. Drömmen om den engelska sportbilen**
- 16. Lyx-Forden som snabbt blev en Sverigefavorit**
- 17. Den Revolutionerande 1966 Oldsmobile Toronado**



1. Klart: USA stoppar kinesiska elbilar med 100% strafftull

Posted by Kristofer Rask maj 14, 2024

I helgen kom de första ryktena om att USA planerar att införa strafftullar på kinesiska elbilar som säljs i USA. Nu bekräftar Vita huset att tullavgiften höjs från 25 till 100 procent och det redan från och med i år.



De nya tullarna är något som kommer sätta rejält med käppar i hjulen hos de biltillverkaren som tillverkar elbilar i Kina och vill sälja dessa i USA. Tullarna motiveras med att USA vill värna om de amerikanska jobben.

– Kinas export av elbilar ökade med 70 procent från 2022 till 2023, vilket äventyrar produktiva investeringar på annat håll. En tullsats på 100 procent på elbilar kommer att skydda amerikanska tillverkare från Kinas orättvisa handelsmetoder, skriver USA:s president Joe Biden i ett uttalande.

USA höjer dessutom tullsatsen på flera komponenter som används i elbilar. Det inkluderar bland annat litiumjonbatterier, där tullavgiften höjs från 7,5 procent till 25 procent. Under 2026 kommer USA också höja tullavgifterna för grafit och permanentmagneter från noll procent till 25 procent. För andra kritiska mineraler gäller höjningen redan från i år.



Kristofer Rask



2. Tyska biltillverkarna vill stoppa EU:s tullar på elbilar från Kina

Posted by Kristofer Rask maj 9, 2024

EU har sedan i höstas granskat kinesiska biltillverkaren som säljer elbilar i Europa. Det med anledning av att de skulle kunna vara subventionerade av den kinesiska staten, och därmed konkurrera mot den europeiska bilindustrin med oschyssta villkor.



Europeiska kommissionen har aviserat att man kan införa strafftullar på elbilar som tillverkas i Kina och säljs inom Unionen. Nu höjer bland annat de tyska biltillverkarna BMW och Volkswagen sina röster emot förslaget.

– Du skulle ganska snabbt skjuta dig själv i foten. Vi anser inte att vår bransch behöver skyddas, sa BMW:s VD Oliver Zipse ha sagt i samband med senaste kvartalsrapporteringen. Att kunna vara verksam på globala marknader ger bara bolaget stora industriella fördelar menar Zipse.

– Du kan enkelt äventyra den fördelen genom att införa importtullar, sa Zipse och förtydligade dessutom att det inte bara handlade om slutprodukten, utan också på komponent-sidan och råvarusidan.

BMW tillverkar själva BMW iX3 och flera Mini-modeller i Kina som sedan säljs på den europeiska marknaden. Även Volkswagen som är kraftigt beroende av den kinesiska marknaden med en hög försäljning i landet oroar sig vad som skulle hända om de införde tullarna:

– Det finns alltid någon form av vedergällning, sa VW-märkets VD Thomas Schäfer sagt under ett föredrag, [rapporterar Reuters](#).

Mercedes VD Ola Källenius uttalade sig också på ämnet [tidigare i år](#):

– Höj inte tullarna. Jag tycker att vi ska gå åt andra hållet. Ta de tullar som vi har och sänk dem, sa Ola Källenius till Financial Times. Han försvarade uppmaningen med att det är en ”naturlig utveckling av konkurrensen och den måste mötas med bättre produkter, bättre teknik och mer smidighet”.

– Det är marknadsekonomi. Låt konkurrensen ske. Vi har inte bett om det här. Vi som företag ber inte om uppbackningen, och jag tror inte att de bästa kinesiska företagen ber om det här heller. De vill tävla i världen som alla andra, fortsatte Ola Källenius.

3. BMW "ökar takten" när andra bromsar omställning till eldrift

Av 13 maj 2024

De senaste dagarna har det kommit lite olika budskap från biltillverkare kring målen för omställningen till eldrift.



Ford öppnar för att fortsätta sälja hybridmodeller i Europa även efter 2030. Tidigare har tillverkaren tidigare sagt att de endast ska sälja helt eldrivna modeller från det året. Även Mercedes svenske chef Ola Källenius gjorde häromdagen klart att fossilbilar och elbilar in-tar samma ställning hos tillverkaren. Om efterfrågan är där kommer Mercedes därför sälja modeller med förbränningsmotor även efter 2030 i Europa.

Från BMW hörs däremot andra toner. Den tyska tillverkaren har ofta kritiserats för att inte satsa tillräckligt på eldrift. I stället för modeller som utvecklats som elbilar från grunden har BMW haft en strategi där modeller erbjuds med olika drivlinor – el, bensin, diesel eller hybrid.

Först med lanseringen av nästa generations elbilar "Neue Klasse" nästa år kommer modeller byggda med en elbilsplattform. Och BMW:s chef Oliver Zipse meddelar nu att de inte har några planer på att ändra sin strategi kring elbilar.

– Vi fortsätter att öka takten inom eldrift i en takt som knappast någon av våra konkurren-ter kan matcha, sa han under en presentation av BMW:s senaste siffror.



BMW-chefen Oliver Zipse med konceptet Vision Neue Klasse vid bilmässan IAA i München förra hösten.

Oliver Zipse beskrev också omställningen till eldrift som är det som kommer driva på hela bilbranschen. Och BMW-chefen känner nog att de har vind i seglen. Jämfört med flera av sina konkurrenter både i Tyskland och andra europeiska länder har BMW:s elbilar sålt bättre i Kina. Totalt levererade BMW förra året 83.000 helt eldrivna modeller, när även de av BMW ägda märkena MINI och Rolls Royce räknas in. Det innebär en ökning med 28 procent jämfört med året innan och totalt stod de eldrivna modeller för 14 procent av leveranserna.



Carl Undéhn



4. Ryktet: Toyota bygger en Miata-dödare

Uppdaterad 13 maj 2024

Publicerad 13 maj 2024

Mazda Miata har länge fått härska ostört i klassen små cabrioletter. Nu går ryktet om att Toyota tänker göra något åt saken.



Kommer Toyota äntligen ta upp kampen mot rivalen Mazdas klassiker Miata? Ja så går snacket i bilkorridorerna i Japan. Om ryktet är sant, återstår dock att se.

Det var engelsmännen som satte trenden i många decennier. Från öriket i Europa pumpades det ut små smidiga cabrioletter, som trots små motorer hade attityd som räckte för att bli omåttligt populära.

Under varumärken som bland annat MG, Morgan, Singer, och i viss mån Jaguar, spreds det engelska sättet att åka sportbil.

Tweedkavaj, gubbkeps och runda solglasögon blev en trend över världens alla vägar.

Men när en efter en av de engelska biltillverkarna försvann, försvann också på många sätt hela denna biltyp. Och med det uppstod en lucka på marknaden.

Japan tog över

Den som tog upp bollen var förvånande nog japanska Mazda. Men sin lilla moderna variant på den engelska bilsjälens, blev **Miatan** en storsäljare på marknaden. Den har dessutom fått vara relativt ensam över tid.

Nu går dock skvallret att den eran ska vara förbi. Ärkerivalen och landskonkurrenten Toyota sägs vara på gång med en utmanare baserad på en konceptbil från 2015.



Är det dags för Toyota att nu ge Mazda en match i cabbe-segmentet?

Snack eller verkstad

Rykten om att Toyota ska ge sig in i segment lite vid sidan om gängse utbud, har förekommit till och från men oftast försvunnit åter in bland dimmorna.

Konceptbilen från 2015 som nu sägs ha dammats av, hette då Toyota S-FR och skulle kunna bli en perfekt länk mellan det lite lät skamfilade Toyota-ägda småbilsbolaget Daihatsu och Toyota självt.



*Måste erkännas att grillen känns lite väl stor på den lilla bilen.
Men det är självklart bara en smaksak.*



Enkelt, rent och utan krusiduller. Det är så här en förarplats i en sportbil ska se ut.

Mellancabriolet

Daihatsu själva bygger redan en mini-cabbe. Att göra en förstorad variant med många delar från den lilla, för att täppa till hålet upp mot mamma Toyota, skulle vara fullt logiskt.

Några spökbilder har släppts på hur en framtida Miata-utmanare skulle kunna se ut. En bil som tillsammans med Miatan skulle kunna blåsa liv i spannet under alla de lyxiga cabbar som finns i parti och minut.

Ingen familjebil

Dessutom skulle den nya Toyotan/Daihatsun vara ett sportigare och roligare alternativ än de familjecabbar som Volkswagen, Peugeot och de andra bygger.

Vi väntar med spänning.



Anders Værnéus

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



5. Zeekr 007 kombi i förproduktion – 87 mils räckvidd

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2024-05-14 Uppdaterad 2024-05-14

CarNewsChina uppger att Geely-företaget Zeekr startat förproduktion av Zeekr 007 i kombiutförande. Bilen har konstruerats i Göteborg. Zeekr blir före koncernsyskonet Volvo med en elkombi.



Så är tror illustratören Suger Design att en Zeekr 007 kan se ut som kombi.

För ett halvår sedan lanserades **Zeekr 007 i sedanversion** – en bil från Geely-koncernen som till stora delar **konstruerats och utvecklats i Göteborg**. Zeekr 007 sedan är 486 cm lång, vilket är en decimeter kortare än **Volkswagen ID.7**. Precis som tysken kommer Zeekr 007 också i kombiutförande, uppger **CarNewsChina**.

Några specifikationer för kombiversionen anges inte, men troligen är drivlinorna samma som för sedanversionen. Det innebär två olika batteristorlekar som ger 688 respektive 870 km räckvidd enligt den generösa kinesiska körcykeln. Räkna alltså med lägre WLTP-räckvidd och ännu kortare vid verklig körning.

Zeekr 007 bjuder på modern teknik, mest imponerande är en maximal laddhastighet på 500 kW. Det innebär att räckvidden kan utökas med 610 "kinesiska kilometer" på 15 minuter.

Motorn i den bakhjulsdrivna versionen ger 422 hästkrafter och kostar motsvarande cirka 320 000 kronor i Kina. Med importtull, frakt och svensk moms blir priset klart högre.

Designern Suger Design har gjort illustrationer över hur en Zeekr 007 kombi kan se ut – [se bilderna här](#).

6. Elbilen Opel Frontera blir sjusitsig och riktigt billig

Av Maths Nilsson 14 maj 2024 kl 14:11

Nya elbilen Opel Frontera blir riktigt billig. Den går att få med sju sittplatser och i Europa börjar priset på 29 000 euro.



Opel återupplivar det gamla modellnamnet Frontera. Men den gamla stor-SUV:en har krympt rejält när den förvandlades till elbil. Nya Frontera är bara 4,38 meter lång och delar teknik med Citroën ë-C3. Ändå går Opel Frontera att få med sju sittplatser.

Batteriet är på måttliga 44 kWh, men räckvidden ska ändå bli över 300 km enligt Opel. I Europa börjar prislappen på 29 000 euro för elbilen, i Sverige får vi nog räkna med en bit över 300 000 kronor. Det gör den ändå till en av Sveriges billigaste elbilar.





LÄS MER:

- **Opel Frontera kommer tillbaka som elbil**
- **Klassiska bilmodellen Opel Manta återuppstår**
- **Premiär för elkombin Opel Astra Electric – så lång...**
- **Opels klassiska GS/E-modeller kommer tillbaka – som elbil**
- **Världspremiär: Nya Opel Mokka X – inspirerad av...**
- **Opel avslöjar nya Grandland – 70 mils räckvidd**



Maths Nilsson



7. Det här är uppdaterade Alpine Alpenglow

Av Bobby Green 2024-05-10 kl 17:00

Har fyra nu men får sexa sen.



FILM: <https://youtu.be/9yZOPllEkqI>

Alpine skickar nu ut en uppdaterad version av den vätagasdrivna superbilen Alpenglow. Den här har tilläggsnamnet Hy4 och förutom lite förändrad design är den numera fullt körbar vilket inte var fallet innan. Det finns nu även plats för två istället för bara en person. Under skalet sitter en fyra på 2,0 liter som ger 340 hästar men denna kommer att bytas ut mot en V6:a senare i år när ytterligare en prototyp av konceptet ska visas upp. Denna förbränningsmotor ska vara utvecklad från grunden med vätagasdrift som utgångspunkt.

Premiär blir på Spa 6-timmars nu i helgen där den kommer köra några uppvisningsvarv, sen är det dags för samma grej på Le Mans i juni. [24h-lemans.com](https://www.24h-lemans.com)



Alpenglow visar Alpines framtida designspråk
En vätagasdriven hyperbil



Bobby Green

8. VW:s elbil bäst någonsin i tyskt prestigetest

Av Maths Nilsson

13 maj 2024 kl 05:47

Tyska ADAC är kända för sina grundliga biltester. Nu har nya VW ID.7 korats till bästa elbilen de någonsin testat. – VW ID.7 har knappast några svagheter, uppger ADAC.



Tyska bilistorganisationen ADAC testar varenda ny bilmodell som kommer på marknaden och gör det tämligen grundligt. Nu har de korat en ny toppmodell bland elbilarna. Ingen elbil har någonsin fått bättre betyg än nya Volkswagen ID.7. I ADAC:s betygsskala är 1 det bästa betyget och ID.7 får totalbetyget 1,5, ”Mycket bra”.

Enligt ADAC ger ID.7 Volkswagen revansch efter det skamfilade rykten på den första ID.3-modellen som inte var någon succé.

– Det här är vad man hade förväntat sig av VW redan från början. Det extremt bekväma chassit är behagligt på vägen, även om de adaptiva dämparna, som till stor del står för detta, kostar extra. ID.7:an kör verkligen naturligt och VW lever helt upp till förväntningarna här.

– ADAC Ecotest intygar att den stora VW-elbilen har en förbrukning på 18,1 kWh/100 km i blandad drift – inklusive laddningsbortfall. VW har tagit kritiken från tidigare ID-användare på allvar och förbättrat många punkter i ID.7, uppger ADAC.

Även Carup blev imponerad av ID.7 när vi testade bilen. Priskapet till de billigare modellerna i ID-serien är relativt litet, och ID.7 ger kanske mest bil för pengarna. De starkaste grenarna är enligt ADAC:s stora test komfort, säkerhet, motor och miljö. Nackdelarna är att priset är högt, dragvikten relativt låg och att ID.7 saknar förvaringsutrymme under framhuv.



LÄS MER:

- [Tyska bilklubben uppmanar 21 miljoner medlemmar: Gå...](#)
- [Långtidstest: Så mår en VW ID.3 efter 10 000 mil](#)
- [Nytt test avslöjar: Bluffar om storleken på bagageutrymmet](#)
- [Därför varnar ADAC för de här dörrhandtagen](#)
- [94 nya bilar i tyskt jättetest – Volvo i topp](#)
- [Ny larmrapport: 9 av 10 bilförare blir bländade](#)



Maths Nilsson

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



9. Citroën överraskar genom att lansera en udda skåpbil för ett specifikt syfte

Artikel av tbcosta

1 min läsning

Citroën överraskar genom att lansera en udda skåpbil för ett specifikt syfte.



Citroën säljer en ganska ovanlig skåpbil kallad **Relay Back to Back**, ett "tvåhövdat" fordon, som kanske till och med ser ut som en Photoshop-montage, men är verkligt och tjänar ett specifikt syfte.

Designen skapades för att minska produktions- och fraktkostnader, med målet att betjäna underleverantörer som bygger husbilar, campare eller andra specialiserade fordon, såsom nöd- eller räddningsfordon. Skåpbilarna är tillfälligt sammanfogade, vilket möjliggör mer effektiv transport.

Anledningen till att detta tillvägagångssätt är meningsfullt är relaterat till minskad komplexitet och kostnader. Eftersom skåpbilarna inte har det traditionella bakre chassit finns det mindre arbete för Citroën och mer flexibilitet för underleverantörer.

Dessutom minskar frånvaron av komponenter som drivaxlar ytterligare tillverknings- och transportkostnaderna, vilket gör processen mer hållbar och mindre benägen för slöseri. Denna lösning tillåter också företag att anpassa sina egna bakre strukturer, oberoende av tillverkarens standardlayout.

Även om det kan se konstigt ut, är Back to Back-designen en smart idé för att optimera resurser. Ett annat märke från Stellantis-gruppen, Peugeot, följer en liknande strategi med sin modell Boxer Back to Back. Startpriset för dessa skåpbilar är cirka 45 000 dollar, men det är oklart om detta pris avser en skåpbil eller båda sammanfogade.



10. Bugattis nya V16-motor har ingen överladdning

Bobby Green fredag 10 maj 2024 kl 16:00

Kanske bjuder på 1800 hästar.



Bugatti har vinkat farväl till W16-motorn men den blir inte ersatt av något med färre cylindrar. Istället handlar det om en V16-maskin som utvecklats från grunden och givetvis kommer den att ge ännu mer effekt än föregångaren. Vi har tidigare vetat att den kommer att elektrifieras på något vis men nu kommer något rätt så oväntat - den kommer inte att ha någon överladdning i form av turbos eller kompressor. W16-maskinen har som ni säkert redan vet inte mindre än fyra turbosnurror som hjälper till med effekten, men inget sådant kommer att finnas på den nya motorn. Det behövs helt enkelt inte eftersom elektrifieringen ersätter det som turbo-snurrorna gjorde tidigare.

Ryktet säger att maskinen som ska vara utvecklad av Cosworth är på 8,3 liter, varvar upp till 9000, har tre elmotorer och att den sammanlagda effekten ska ligga på runt 1800 hästar. Två elmotorer driver framhjulen medan den tredje hjälper till med bakaxeln, och den ska vara inbyggd i en åttastegad dubbelkopplingslåda. Elmotorerna får sin kraft från ett batteripack på 24,8 kWh som ska ge sex mils räckvidd på bara el. 0-100 km/h ska gå på runt två sekunder och 200 km/h har man nått på under (!) fem sekunder. 0-300 ska ta under tio sekunder och 0-400 ska ta under 25 sekunder. Toppfarten ska vara begränsad till 445 km/h. Helt galna siffror, bara rykten nu men vore mäktigt om de stämde.

jalopnik.com



Lyssna på Bugattis nya hybrid-V16
Nya modellen presenteras i juni



En första smygtitt på nya Bugattin
Snart premiär



Ersättaren till Bugatti Chiron visas i sommar
Kommer vara "kraftigt" elektrifierad



Bobby Green



11. Transportstyrelsen utreder 13 fall med brutna länkarmar på Tesla

Posted by Kristofer Rask maj 12, 2024

Att länkarmar har spruckit på tidigare generationer av Tesla Model S är ett allmänt känt och ett utbrett faktum. Carup har i en granskning begärt ut de anmälningar som inkommit till Transportstyrelsen. Totalt finns 12 anmälningar med 13 fall om brutna länkarmarna på Model S.



Fredrik Grufman till vänster, Model S med sprucken länkarm till höger.

På Tesla Model S finns det två länkarmar per hjul, en övre- och en undre länkarm. Det är den undre länkarmen som är en nästan platt och triangulär del som är den mest utsatta delen. Enkelt sagt är länkarmen en del av kopplingen mellan själva bilen och hjulen.

Utredningen kring anmälningarna har pågått i flera år, men ännu har Transportstyrelsen inte tagit något beslut om åtgärd: "Ärendehandläggningen fortskrider och vi kommer naturligtvis att så fort det är möjligt meddela anmälarna ett svar", [skriver utredaren till Carup](#). Det hela tycks stå stilla, och det riktas även kritik till att Tesla inte utfärdar någon återkallelse på problemet som tycks vara allmänt känt.

En av alla som riktat kritik till både Tesla och Transportstyrelsen är verkstadschefen Fredrik Grufman från Grufman Bil. Antalet bilar inom det drabbade modellåret är förhållandevis få men antalet reparationer är oproportionerligt många.

– Det är bara guds försyn att det inte inträffat en allvarlig olycka med personskador. Det finns ett enormt mörkertal med drabbade bilar. Felet är väldigt vanligt med tanke på att det bara finns 1600 Tesla Model S av de här årsmodellerna i populationen. Vi har reparerat tiotals bilar och Tesla många fler utan att ägare anmält. Jag bedömer det som att 200-300 bilar drabbats hittills, säger Fredrik Grufman till Carup.

De Model S vars bakre länkarmar plötsligt kan gå av är av modellåren 2012 till 2016 och i Sverige finns alltså runt 1600 sådana. Fredrik Grufman är kritisk till Tesla eftersom han menar att de inte tar sitt ansvar. Men han riktar också kritik till Transportstyrelsen.

– De är fullständigt paralyserade och är rädda för att fatta beslut, de är rädda att stöta sig med fordonstillverkare, säger Grufman om myndigheten

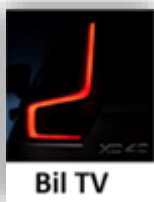
I en [video med journalisten Glenn Lindberg berättar Grufman](#) att fukt och salt letar sig in i bussningen på länkarmen, och skapar en korrosionscell. Problemet uppstår oftast på våren, när bilen stått ett tag och temperaturen har hunnit gå från minusgrader till ett par plusgrader, då startar korrosionen. Det skapar i sin tur ett högt tryck och så spräcks hela länkarmen.

– Som tur var, så sker det oftast i väldigt låga hastigheter, säger Grufman.



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.](#)



12. Den glömda SAAB:en



FILM: <https://youtu.be/NreEyzqynx4>

Saab 99 var en första Saaben med modern design efter 96-modellen som hade hängt med alldeles för länge. Men nu tog Saab igen försprånget.

13. BYD bekräftar: fler fabriker på gång i Europa

13 maj 2024

Förra året stod det klart att kinesiska BYD bygger en fabrik i Ungern. Där ska det tillverkas upp till 200.000 el- och hybridbilar om året för den europeiska marknaden. Då Ungern är ett EU-land skulle bilarna som byggs där inte heller påverkas av eventuella straffullar på kinesiskt tillverkade elbilar.



Och BYD planerar att växa ordentligt i Europa. Redan innan den ungerska fabriken bekräftades hade företagets vice vd Stella Li antytt att fler var på gång. Enligt henne innefattar planerna på europeiska tillverkning **en eller två fabriker**.

Att så också är fallet meddelar nu BYD:s europachef Michel Shu under en konferens som anordnades av tidningen Financial Times. Beslut kring det ska fattas under nästa år och ännu finns inga uppgifter kring var den andra fabriken kan hamna. Inför att BYD valde Ungern för sin första fabrik kom det uppgifter om att BYD tittade på möjligheter i både Frankrike och Tyskland.

Och en fabrik lär inte räcka för att uppfylla BYD:s ambitiösa mål för Europa. År 2030 planerar den kinesiska tillverkaren att vara marknadsledande inom elbilar här, meddelade Michel Shu. Som Stella Li meddelade **i vår exklusiva intervju** med henne häromveckan upprepade även Michael Shu att den billiga modellen BYD Seagull kommer att lanseras i Europa. På den kinesiska marknaden kostar Seagull strax under 100.000 kronor. Riktigt så billig väntas den inte bli här då BYD sagt att vi får en annan, förmodligen något större version, i Europa.



Vice vd Stella Li har tidigare antytt att BYD inte nöjer sig med en fabrik i Europa.

Och en fabrik lär inte räcka för att uppfylla BYD:s ambitiösa mål för Europa. År 2030 planerar den kinesiska tillverkaren att vara marknadsledande inom elbilar här, meddelade Michel Shu. Som Stella Li meddelade **i vår exklusiva intervju** med henne häromveckan upprepade även Michael Shu att den billiga modellen BYD Seagull kommer att lanseras i Europa. På den kinesiska marknaden kostar Seagull strax under 100.000 kronor. Riktigt så billig väntas den inte bli här då BYD sagt att vi får en annan, förmodligen något större version, i Europa.



BYD Seagull kostar från strax under 100 000 kronor i Kina och är bekräftad för lansering här.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



BYD ger sig in i Golfklassen med konceptet Ocean M



Från 100.000 kronor i Kina – då kommer BYD Seagull hit



Längre räckvidd och lägre vikt med nytt Blade-batteri



Mercedes utmanar Porsche – genom BYD:s lyxmärke Denza



BYD lanserar eldriven familjebil från 135 000 kronor

14. Stig Blomqvist: ”Elbilar så tunga med batterier”

Av William Karlsson 14 maj 2024 kl 16:07

Rallyeset Stig Blomqvist har provkört nya elbilen Polestar 3 på is och lärt märket tricket med ”Scandi Flick” på is. Han imponeras av bilens kraftfulla elmotorer. Men ”Mäster” är inte helt såld på elbilar.– Det kändes okej att köra bilen, men elbilar är så tunga med deras batterier, säger Stig Blomqvist.



Den svenske rallyikonen Stig Blomqvist blev rallyvärldsmästare 1984 i en Audi Quattro med sin 5-cylindriga turbomotor och fyrhjulsdraft. 40 år senare är Stig fortfarande starkt associerad med den legendariska bilmodellen Quattro och därför förvånades många när han i veckan [dök upp i en reklamfilm för Polestar som du kan se här](#). Något han själv menar var lite av en slump.

– Det var en engångsgrej som passade bra då jag var i Jokkmokk redan, säger Stig Blomqvist till Carup.

I en reklamfilm får vi se hur den svenske rallykungen kör Polestar 3 på en isbana i Jokkmokk för att lära bilmärket hur man gör en ”Scandi flick”. Tekniken är något som Stig kom på så att han kunde dominera vägarna under sin karriär som rallyförare. Vad tricket går ut på är att du som förare medvetet rubbar bilens balans så att du kan ta dig runt skarpa kurvor snabbare än dina motståndare.

Mäster lärde ut den ädla konsten i att köra nya Polestar 3 med ”Scandi Flick”.

För att undvika att alla hjulen snurrade i samma hastighet genom en kurva kastade Stig bilen åt motsatt håll från kurvan, detta rubbade bilens balans. Sedan handlar det också om att svänga in i kurvan åt motsatt håll så hårt det går. Det gör att framvagnen dras in i kurvan och vikten flyttas från bakvagnen, vilket gör att den tappar greppet. Om du då trampar gasen i botten förlorar du greppet ännu mer och du startat en fyrhjulssladd. Ifall ”Scandi flick” gjorde Polestar 3 snabbare på isen är Stig inte säker på.

– Det är väldigt svårt att jämföra, säger Stig Blomqvist.



FILM: <https://youtu.be/5nVUDMhr2-Y>

Stig som vanligtvis inte kör elbilar tyckte det var en roligt att få testa att köra Polestar 3. Modellen har 517 hästkrafter och väger in på 2670 kg. Det kan jämföras med Stig Blomqvist mästarbil från 1984 som vägde in på mindre än 1100 kg

– Det kändes okej att köra bilen, men elbilarna är så tunga med sina batterier, säger Stig Blomqvist.

I år är det 40 år sedan Stig Blomqvist blev världsmästare i rally i en Audi Quattro.

Rallymästaren har fortfarande inte bestämt sig för en säker åsikt om elbilar. Han har tidigare kört Audi e-tron i olika sammanhang.

– Alla har olika tankar och sitt att tänka på. Jag avvaktar för att se vad som händer, säger Stig Blomqvist.

Är Polestar 3 snabbare än din gamla rally-Audi från 80-talet?

– Nää det tror jag inte, kanske en liten stund i början, men sen är det slut på ström. Det är svårt att spekulera i, säger Stig Blomqvist.

Trots elbilars snabba framfart inom bilvärlden de senaste åren har de ännu inte fått något stort genomslag i motorsporten. De allra största tävlingarna körs fortfarande av bilar med förbränningsmotorer, även om elbilar gör sitt intåg i olika racingserier. Om elbilar kommer ta över rallyvärlden verkar inte Stig Blomqvist helt säker på.

– Det är svårt att säga, men det känns som att det är en bit bort. Det kommer nog börja prövas i olika serier, men det kommer förmodligen att dröja, säger han.

LÄS MER:



Här slår Stig Blomqvist nya elbilen med sin gamla...



Kan en toppmodern Audi RS3 slå Stig Blomqvists Audi Quattro?



Stig Blomqvists dubbla 40-årsjubileum



Rallyikonen Stig Blomqvist: ”Jag kör snabbare i dag än 1984”



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



15. Drömmen om den engelska sportbilen

Uppdaterad 13 maj 2024

Publicerad 13 maj 2024

Att med frihet och stil få styra ut på kurviga landsvägar bakom en stor banjoratt – det är kärnan i drömmen om den engelska sportbilen.



Har du någon bensin i blodet så har du garanterat närt en dröm att en gång få äga och köra en äkta engelsk sportbil.

Den engelska bilindustrin är fantastiska på att presentera drömmar.

Deras premiummärken med Rolls Royce och Bentley i spetsen har sedan tidernas begynnelse varit bilmarknadens mest eftertraktade. Detta oavsett om de egentligen varit den mest lyxiga produkten på marknaden.

Har det inte varit lyx som de marknadsfört, har det varit körglädje. Bilden av en kurvig landsväg, en låg liten ruta och en spinnande motor under en smal motorhuv, har kanalisrats ut på ett sätt så att alla vill bli en del av den.

För att reda ut det hela för dig som inte ännu blivit en del av denna del av livsnjutningens väg, kommer här en snabbreps av tre av de engelska bilmärken som skapat historisk brittisk magi på vägarna.



MG är nog det bilmärke som mer än alla andra tillsammans har skapat den engelska sportbilstraditionen. För vem vill inte känna fartvinden bakom ratten som i en bil som denna MG TC?



MG

För dig som inte har vänt blicken bakåt, står ju MG i dag för ganska vanliga eldrivna familjebilar. Men sett ur deras historia, så är det en helt annan själ som döljer sig bakom oktagon-märket.

Det är med MG som mycket av den engelska sportbilssjälen är kanaliserats ut till världen. Konceptet som skapades redan på 1920-talet var enkelt: Sittplatser för två, en smidig och pigg liten motor, friliggande skärmar och en bagagehylla på bakluckan för extra packning.

Ville du, så fanns det en cabriolet att krypa in under, men helst skulle vägarna avnjutas bakom den lilla vindrutan med öronlappsmössa och fartglasögon på.

MG lyckades med konststycket att relansera sig själva på 1960-talet. Med storsäljande modellen MGB återföddes MG som en modern liten sportbil.

Klarade omställningen

Inget av de gamla linjerna fanns kvar, men känslan och imagen följde med. MG kunde med nya linjer fortsätta leverera engelsk körglädje och tradition på bästa sätt.

Läs också om att dagens MG ska släppa en ny eldriven superbil. Dagens PS.



Svårt att tro att denna Morgan Plus Six är en i princip nybyggd bil, men med all charm och stil från 1930-talet.



MORGAN MOTOR COMPANY

Morgan

Detta engelska familjeföretag, som egentligen heter *Morgan Motor Company*, klev in i bilvärlden redan 1910 med en mycket udda farkost – trehjulingen.

Egentligen var det en motorcykel som hade begåvats med en framvagn från en bil. En smidig liten farkost för två som blev populär och lade grunden till bolagets vidare existens.

1936 kom den första fyrhjuliga bilen – Morgan 4/4. En direkt konkurrent till de övriga engelska biltillverkarna som byggde små sportbilar och den modell som faktiskt lever än idag.

Konservativt

För fanns utmärkelsen Världens mest konservativa bilföretag skulle lätt vinna den pokalen. För genom decennierna har bilarna byggts likadan nu som då, med en ram och stomme i ask som sedan klätts med plåt.

Även i dag byggs vissa av bilarna på samma gamla sätt, men numera rationellare än förr.

Så vill du uppleva 1930-talet än i dag, kan du faktiskt göra det i en helt ny bil. Lite fascinerande faktiskt.

Vill du köpa en egen Morgan gör du det enklast här.



*Sportigt, stiligt och gentlemannamässigt.
Bakom ratten på en 1934 Singer Le Mans 1½-litre 2-seater kan inget gå fel.*

Singer

Singer

Många av bilvärldens tillverkare har gått vägen från cyklar och motorcyklar och vidare till bilar.

Så även Singer Motors Limited som startade som just cykeltillverkare 1874 men som klev över i bilvärlden från 1901.

Singer har alltid hållit sig till de mindre bilarna och visade tidigt att små kommersiella bilar i många fall och miljöer kunde göra samma nytta som en stor.

Företaget växte starkt under 1920-talet och var under några år Englands tredje största biltillverkare.

Framgångsrik på bana

På 1920-talet började även Singer att tävla framgångsrikt på bland annat Brooklands med sina kompetens och snabba sportbilar. Och snart var självklart en Singer sportbil många dröm att få framföra i stil på landsvägarna.

[Vill du veta mer om Singer, så läs gärna mer här.](#)



Anders Værnéus

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

16. Lyx-Forden som snabbt blev en Sverigefavorit

Publicerad 2024-05-12 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Fords "Europabilar" Consul och Granada slog rejält vid starten 1972. I dag är fina exemplar riktiga rariteter.



Äntligen en färdig Ford! Så löd rubriken i Vi Bilägare nummer 7/1972 efter den första provkörningen av Fords stora och helt nya modellserie Consul/Granada. Den ägde rum i, vad annars, spanska Granada.

Jämfört med föregångaren 17/20/26 M hade den nya modellserien utvecklats en hel del tekniskt sett. V4-motorn fanns visserligen kvar i en 1,7-modell, men annars var det nu en rak fyra på två liter under den stora huven, eller någon av V6-motorerna som utvecklats vidare ur föregångaren. Framför allt hade Consul/Granada delad bakvagnsupphängning, snarlikt den på BMW. Det betydde massor för komforten.

Måtten var tilltagna, särskilt axelavståndet och spårvidden. Det gav verkligt generösa utrymmen både fram och bak, knappast någon bil i klassen var lika rymlig.

"När Vi Bilägares Christer Glenning, som är 195 cm lång, satt bekvämt i förarsätet fanns det gott om plats för en lika reslig passagerare i baksätet. Den inre bredden är nära 8 cm bredare än Fords 17/20-serie".

"Sammanfattningsvis kan sägas att Consul-Granadaserien efter första provturen känns betydligt mer färdig än tidigare Fordar, vilket bådär gott för bilköparna", avslutades artikeln.

I Sverige hamnade Granada snabbt på tio-i-topp, inte minst tack vare generös utrustning och konkurrenskraftiga priser. Kunden hade massor av valmöjligheter, inte minst när det gällde färgkombinationerna på kaross/vinyllak, ett nog så vanligt tillbehör. Dessutom fanns en stor, snygg coupémodell med svepande linjer men ändå goda utrymmen.



Granada och Consul kunde utrustas i det oändliga. Instrument bakom en stor plexiglasskiva kom 1975 efter omfattande kritik av de svåravlästa men snygga runda mätarna.

Beståndet av Granada och i synnerhet Consul har minskat raskt. Bilen på våra bilder är från 1977, en lågmilare med inte ens 4 000 mil på mätaren och en av få överlevare. Titta noga så ser du vinyltaket, i samma färg som karossen i övrigt. Till årsmodellen efter, 1978, kom en helt ny design för Granada men tekniken under skalet var i stort sett den samma.

Läs också: [Ford Scorpio sjönk helt efter misslyckat lyft](#)

FORD GRANADA 2000 1977

Nypris: 34 360 kr.

Motor: Fyrcylindrig radmotor med kamaxel i topplocket, två vent./cyl. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 993 cm³. Max effekt 87 hk DIN vid 5 300 v/min. Max vridmoment 140 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 460/B 180/H 142 cm. **Tjänstevikt:** 1 330 kg.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädring fram och bak. Dubbla triangellänkar fram, fyrdelad bakaxel med snedställda bärarmar. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmare fram.

Styrning: Kuggstång, servo.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Servo, tvåkrets.

Fartresurser: Toppfart 155 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 14 s.

Förbrukning: 1,1 l/mil.



LIVSCYKELN

1968 Ford börjar skissa på Granada – den första modell att helt utvecklas under nya europeiska Fords paraply. Brittiska Ford bidrar med avancerad bakaxel från föregångaren Zephyr. Tyska Ford bidrar med ekonomisk sans.

1972 Consul och den mer rikligt utrustade Granada börjar säljas i Sverige. Karossalternativen är fyra- dörrars sedan, coupé och kombi.

1973 Consul får ytterligare ett karossalternativ, tvådörrars sedan.

1974 Coupékarossen slätas ut och tappar sin midja, även Granada kan nu beställas som tvådörrars sedan. Toppmodellen heter det här året Granada Ghia, fast GXL finns kvar.

1975 Consul försvinner ur modellprogrammet och nu talar man om "Granada Mk1, serie 2". Basmodellen heter nu Granada 2000.

1976 Modellprogrammet förenklas betydligt. Nu finns bara den stora Kölnsexan på 2,6 liter och Pintomotorn kvar. Avgasrening stryker motorerna rejält till 87 respektive 107 hk. 10 847 bilar säljs i Sverige.

1977 Granada Mk1 säljs fram till augusti då den avlöses av den kantiga Mk2 som i sin tur tillverkas till 1985. 8 643 Granada säljs i Sverige 1977. Totalt har 850 000 Granada MK1 tillverkats sedan 1972.



Calle Carlquist

17. Den Revolutionerande 1966 Oldsmobile Toronado

Lästid ca 4 minuter | Skrivet av Ben Branch | Den 2 januari 2023

När Oldsmobile Toronado introducerades 1966 skulle den bli den första framhjulsdrivna amerikanska produktionsbilen sedan Cord 810/812 från nästan 30 år tidigare, 1937.



Den framhjulsdrivna layouten skulle vara nästan profetisk, med en betydande mängd produktionsbilar som bytte till den under åren efter att Toronado dök upp i mitten av 1960-talet.

Snabbfakta – Oldsmobile Toronado

- *Oldsmobile Toronado var ursprungligen inte avsedd för produktion, den började som en designskiss av David North 1962. Det var en personlig coupé med futuristisk stil – cheferna gillar den så mycket att den fick grönt ljus att gå i produktion på E-body-plattformen.*
- *Oldsmobile hade för avsikt att Toronado skulle vara en personlig lyxbil som skulle konkurrera med Buick Riviera, Pontiac Grand Prix och Ford Thunderbird.*
- *Namnet Toronado har ingen förutbestämd betydelse, det tros vara en sammanslagning av ordet "Toro" (spanska för "tjur") och ordet "Tornado" och det användes först på en Chevrolet konceptbil från 1963.*
- *När Oldsmobile Toronado släpptes för 1966 utsågs den till Motor Trend Car of the Year, vann Car Life's Award for Engineering Excellence och slutade till och med trea i tävlingen European Car of the Year – en sällsynt utmärkelse för en amerikansk bil.*

Den oavsiktliga produktionsbilen

Oldsmobile Toronado hade utgjort sig som en kompakt personlig lyxbil ritad av Oldsmobile-stylisten David North 1962. Det var en designövning snarare än ett produktionsförslag, men Oldsmobile behövde en konkurrent för bilar som Riviera, Grand Prix och Thunderbird – och de trodde att Toronados design var precis vad som behövdes.



FILM: <https://youtu.be/zuB5DULvw7Y>

Videon ovan: I det här avsnittet av Jay Leno's Garage träffar han David North, designern av Oldsmobile Toronado, och pratar om sin egen bil – en 1966 års modell.

Den ursprungliga designen var för en relativt liten bil med amerikanska mått mätt, så North fick i uppdrag att öka storleken för att bättre passa den större E-body-plattformen som var mer lika stor som konkurrenterna.

Oldsmobiles chefer visste att de behövde ett unikt försäljningsargument för sin bil och de hade haft ingenjörer som experimenterat med framhjulsdriftssystem sedan slutet av 1950-talet. Det bestämdes att den nya Toronado skulle använda ett sådant system, och att ingen bakhjulsdriven version skulle erbjudas.

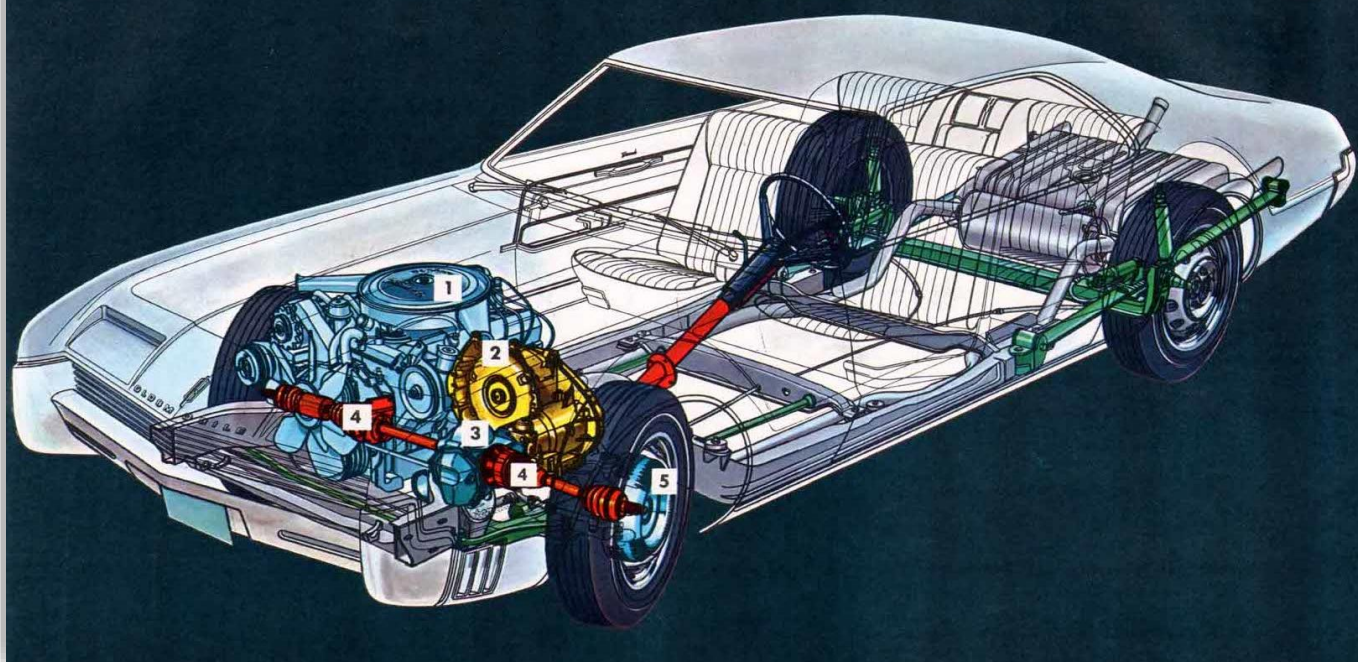
Vid tidpunkten för lanseringen var Toronado utrustad med den enorma 425 kubiktum (7,0 liter) Rocket V8 som producerade 385 hk och 475 lb ft vridmoment. Trots den rejäla tjänstevikten på 2 039 kg (4 496 lbs) kunde bilen köra 0-62 mph på bara 9,5 sekunder med en topphastighet på 217 km/h (135 mph).

Det enda transmissionsalternativet var den treväxlade automatlådan Turbo-Hydramatic som hade kopplats till ett unikt tyst kedjedrivsystem som kallades Hy-Vo för att skicka kraft till framhjulen.

Den kanske enda nackdelen med Toronado var det faktum att den under sitt första produktionsår kom med trumbromsar i alla fyra hörnen. Med tanke på bilens vikt tenderade dessa bromsar att blekna relativt snabbt vid tung användning – ett problem som åtgärdades 1967 när ventilerade skivbromsar fram erbjöds som tillval.

Oldsmobile Toronado skulle förbli i produktion under fyra generationer mellan 1966 och 1992. De tidigare första generationens bilar anses nu vara mycket samlarobjekt av entusiaster som letar efter en mindre vanlig klassisk V8 som fortfarande erbjuder utmärkt prestanda enligt tidens standarder.

TORONADO: Only full-size car with front wheel drive!



Den här utsnittstillustrationen av 1966 års Oldsmobile Toronado visar framhjulsdriften.

1966 års Oldsmobile Toronado visas här

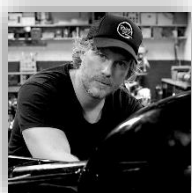
Bilen du ser här är en Oldsmobile Toronado från 1966 – det första produktionsåret. Den visar bara 13 882 miles på vägmätaren och den är klar med en silverfärgad exteriör över en svart interiör.

Som man kan förvänta sig kommer den med servostyrning, servobromsar, en automatisk växellåda och den där 425 kubiktummen. Den kommer också med fabriksluftkonditionering, en AM-radio, en klocka, tonat glas och de distinkta däcken med den tunna vita randen på sidoväggarna.





Om du vill läsa mer om denna bil eller anmäla dig för att lägga bud [kan du besöka annonsen här](#) på Mecum. Den kommer att rulla över auktionsblocket i januari och den erbjuds utan reservation.



Ben Branch

Artiklar som Ben har skrivit har skrivits på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom den alternativa och vintage motorsektorn, med över en miljon månatliga läsare från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.



Roger Warolin