



Riley Kestrel 1935

- 1. Mercedes-Benz är Sveriges bästa bilmärke 2024**
- 2. Bilmärkena med bäst generalagenter**
- 3. Taxiförare i Stockholm hyllar Nios elbilar**
- 4. VW och Renault släpper tanken om gemensamt utvecklad billig elbil**
- 5. Vinfast berättar mer om eldrivna mini-suven VF 3**
- 6. Ny vätgasbil tankas med vatten**
- 7. Därför sparkade Musk alla i Supercharger-teamet**
- 8. Kritiserade Musks lön förlorade jobbet**
- 9. Bilbjässen Ford vädjar i panik Hjälp oss**
- 10. Auto China 2024**
- 11. Nu kör DB Schenker tung ellastbil mellan Jönköping och Stockholm**
- 12. Volvo och Daimler samarbetar för ny branschstandard**
- 13. Hondas Hydrogen Semi-koncept föreställer sig en framtid utan diesel**
- 14. BYD:s attack på Volvo och Scania i Sverige**
- 15. Fem av de V8-bilar med lägst slagvolym som någonsin tillverkats**
- 16. Porsches 51-åriga Turbo-koncept visas upp**
- 17. Porsche 914 var folkmodellen som aldrig blev någon succé**
- 18. Riley Kestrel**



1. Ägarna: Mercedes-Benz är Sveriges bästa bilmärke 2024

Av John Sempill Publicerad 2024-05-17 Uppdaterad 2024-05-17

Ni har sagt ert: Mercedes-Benz är det bästa bilmärket i Sverige enligt ägarna. Detta enligt den årliga undersökningen AutoIndex.



Historiskt sett brukar japanska märken ta hem förstaplatsen i undersökningen. Men nu, för första gången i undersökningens 24-åriga historia, är det Mercedes-Benz som får titulera sig som segrare.

Bakom undersökningen AutoIndex står våra branschkollegor Vi bilägare, tillsammans med Loyalty Group.

Undersökningen bygger på ett 200-tal frågor där 12 766 bilägare har fått säga sitt. Totalt har 23 bilmärken bedömts inom fyra kategorier: Mercedes-Benz stod som segrare i kategorierna **Bil** och **Lojalitet** och slog även sina konkurrenter i premiumsegmentet i kategorin **Försäljning**.

– Vi på Mercedes-Benz Sverige är stolta över att få det här erkännandet från våra kunder, **säger företagets vd** i Sverige, Shirin Emeera.

Efter Mercedes-Benz hittar vi Honda och Subaru, följt av Toyota och Volvo. Först på åttondeplats hittar vi Tesla.

– Men vi är självklart inte färdiga på något sätt, tillägger Shirin Emeera. Vi kommer att fortsätta utveckla både marknadens mest spännande bilar och en kundupplevelse utöver det vanliga. Samtidigt är vi glada och tacksamma för våra duktiga verkstäder och agenter runt om i Sverige. De bidrar så starkt till att ge Mercedes-ägaren en riktigt fin upplevelse med sin bil.

Den bilmodell som toppade totalt sett är Mercedes-Benz E-Klass – den är ägarna mest nöjda med. Bilarna i undersökningen är privatägda och av årsmodellerna 2020–2023.

2. Korat: Bilmärkena med bäst generalagenter

Av Maths Nilsson 17 maj 2024 kl 13:34

Nu har Sveriges bästa generalagenter korats inom bilbranschen. Bäst av alla 2024 är Subaru, Mazda och årets raket Cupra. Sämre gick det för Honda, Citroën och Mitsubishi.



Idag samlades många av bilbranschens höjdare i Audi Studio i Stockholm. MRF korade de bästa generalagenterna för 29:e året i rad.

– Syftet med enkäten och betygen är att samarbetet mellan generalagenterna och återförsäljarna ska vara så bra som möjligt, de påvisar förbättringsmöjligheter och ger general-agenterna ett kraftfullt verktyg i samarbetet med återförsäljarna, säger Klaus Silfve-nius, bilhandelsansvarig på [MRF](#).

Bästa generalagent 2024 blev Subaru, följda av Mazda och Cupra på andra respektive tredje plats. Subaru har legat högt upp i enkäten i flera år, vilket även Mazda har lyckats med. Cupra är uppe på pallplats för första gången redan under sitt andra år på marknaden.

– Vi jobbar vidare på samma sätt som vi gjort tidigare, försöker lyssna på återförsäljarna, komma till kompromisser som tjänar båda sidorna och som är bra för alla, säger Filip Frennby varumärkesdirektör på Subaru.

Årets raketer är K W Bruun-märkena Peugeot och Opel. BMW har fallit från 5:e till 14:e plats och fjolårets silvermedaljör Kia har trillat ner till 7:e plats. Mitsubishi som placerar sig i absoluta botten med 67,5 i index.

Så bra är bilmärkenas generalagenter

1 Subaru (1)

2 Mazda (3)

3 Cupra (8)

4 Audi (6)

5 VW (15)

6 Suzuki (4)

7 Kia (2)

8 Seat (10)

9 Mercedes (7)

10 Skoda (11)

11 Volvo (9)

12 Lexus (13)

13 Peugeot (19)

14 BMW (5)

15 Toyota (12)

16 Nissan (17)

17 Opel (20)

18 Honda (14)

19 Citroën (18)

20 Mitsubishi –



Maths Nilsson



3. Taxiförare i Stockholm hyllar Nios elbilar – så mycket tjänar de

Posted by Kristofer Rask maj 17, 2024

Den kinesiska elbilstillverkaren Nio och deras elbilar med rymliga baksäten och korta laddstopp genom batteribyten fortsätter att locka till sig taxibolagen.



Bülent Becer kör Nio ET7 som taxi.

Sedan tidigare har Taxi Stockholm tecknat ett avtal med Nio. Nu ansluter sig också Cabonline till ett samarbetet med Nio och erbjuder sina förare flaggskeppsmodellen Nio ET7.

– Med Caboline ger vi tusentals taxiförare möjligheten att slippa snabbbladda på arbetstid och enkelt byta till ett laddat batteri på bara fyra minuter, säger Niklas Gustafson som är försäljningschef på Nio Sverige.

– Detta samarbete med Nio är ett viktigt steg i hållbarhetsutvecklingen för Cabonline och för taxibranschen i stort. Genom att integrera Nios innovativa batteribyteteknik i vår verksamhet, erbjuder vi inte bara en snabbare och mer effektiv lösning för våra förare, vi tar ett ytterligare steg framåt mot en mer hållbar framtid, säger Ulf Samell, hållbarhetschef på Cabonline Group.

Så mycket tjänar taxiförare på batteribyte

De snabba batteribytena hyllas av taxiåkarna Bülent Becer och Cevdet Becer sedan februari kört Nio ET7 som taxi. De menar att de annars hade fått tacka nej till körningar om de hade behövt bli stående vid snabbbladdarna.

– Med en vanlig elbil förlorar vi cirka en och en halv timme per dag på att ladda jämfört med när vi körde dieseldrivna taxibilar. För oss med två förare blir det cirka 1 500 kronor per dag eller 7 500 kronor per vecka i uteblivna intäkter, säger Bülent Becer som driver ett åkeri med flera taxibilar tillsammans med sin bror Cevdet Becer.



Nio ET7 – en favorit bland taxiåkarna.

I Stockholm idag finns det två batteribytestationer, en i Frihamnen och en i Arlanda-stad. Här kan förarna "ladda upp" genom att byta hela batteriet på fyra minuter.

– Ärligt talat ville vi hellre köra fossildrivna bilar än elbilar, tills vi upptäckte Nio och deras elbilar med batteribyte. Att snabbt kunna byta till ett laddat batteri gör att det fungerar med elbil i vardagen som taxiförare, berättar Bülent Becer.

Bröderna hämtade i veckan ut sin andra taxiutrustade Nio ET7 med det största Long Range-batteriet med en WLTP-räckvidd på 560 kilometer. Det är nog för att klara ett helt arbetspass.

– Många kunder ställer frågor om bilen och vi tycker att den är både bekväm och rymlig. Det känns roligt att vara bland de första som börjat med det här nya, smartare sättet att köra elbil på, avslutar Bülent Becer.



Här byter Taxi Stockholm batteri i Frihamnen i Stockholm.



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.](#)



4. VW och Renault släpper tanken om gemensamt utvecklad billig elbil

Posted by Kristofer Rask maj 17, 2024

I december rapporterade tyska medier flitigt om hur Volkswagen och Renault börjat överväga att slå sina kloka huvuden tillsammans. Det för att utveckla en ny generation billigare och mindre elbilar som ska kunna säljas för under det magiska 20 000 euro-strecket.



Samtalen med Renault var fortfarande ”i ett mycket tidigt stadie” och behöver nödvändigtvis inte leda till något, [uppgav en av källorna](#) i december. Nu fem månader senare kommer nya uppgifter om att de två biltillverkarna valt att gå skilda vägar. De ”lyckades inte hitta en överenskommelse” löd motiveringen, skriver branschtidningen [Automotive News](#).

Renaults VD Luca de Meo bekräftade senast i februari att Renault förde samtal med Volkswagen om ett partnerskap kring en ”lågkostnads mini-elbil för Europa”. Renault planerar att lansera en ny helt eldriven Twingo 2026 med ett riktpreis på under 20 000 euro.

Både Renault och Volkswagen har avböjt att kommentera uppgifterna om att samtalen ska ha upphört, men man betonar att en billig elbil för under 20 000 euro fortfarande finns med i planeringen.



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](#).



5. Vinfast berättar mer om eldrivna mini-suven VF 3

Posted by Kristofer Rask maj 20, 2024

Det är snart ett år sedan som vietnamesiska Vinfast visade upp de första bilderna på sin lilla boxiga elbil VF 3. En kompakt upphöjd elbil som ska passa perfekt för boende på landsbygden, som är i behov av en bil som även kan ta sig fram på lite sämre vägar.



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

Nu berättar Vinfast mer om modellen i samband med att orderböckerna öppnat i Vietnam.

Vinfast beskriver VF 3 som en mini-SUV. Med måtten 3190 mm i längd, 1 679 mm i bredd och 1 622 mm i höjd lever den upp till det. Med en hjulbas på 2 075 mm, 16-tums lättmetallfälgar och en markfrigång på 191 mm ska VF 3 "hantera alla typer av terrängar," heter det.

Framåt drivs denna lilla skapelsen av en motor på 32 kW och ett bridmoment på 110 Nm. Modellen är bakhjulsdriven och klarar 0 till 50 km/h på 5,3 sekunder. Räckvidden är upp till 210 kilometer (NEDC-körcykeln) från ett batteri på 18,64 kWh. Vid en snabbladdning är det möjligt att ladda på från 10 till 70 procent på 36 minuter.

– VF 3 lovar att bli en *gamechanger* och påskynda VinFasts uppdrag att bygga elbilar till alla, skriver Vinfast i ett pressutskick.

Priset imponerar och börjar på motsvarande 90 000 kronor men då tillkommer en batterihyra på 350 kronor per månad. Vill man köpa hela bilen med batteriet inkluderat och slippa månadskostnaden börjar priset på 120 000 kronor.

I skrivande stund är VF 3 bara aktuell för lansering i Vietnam.



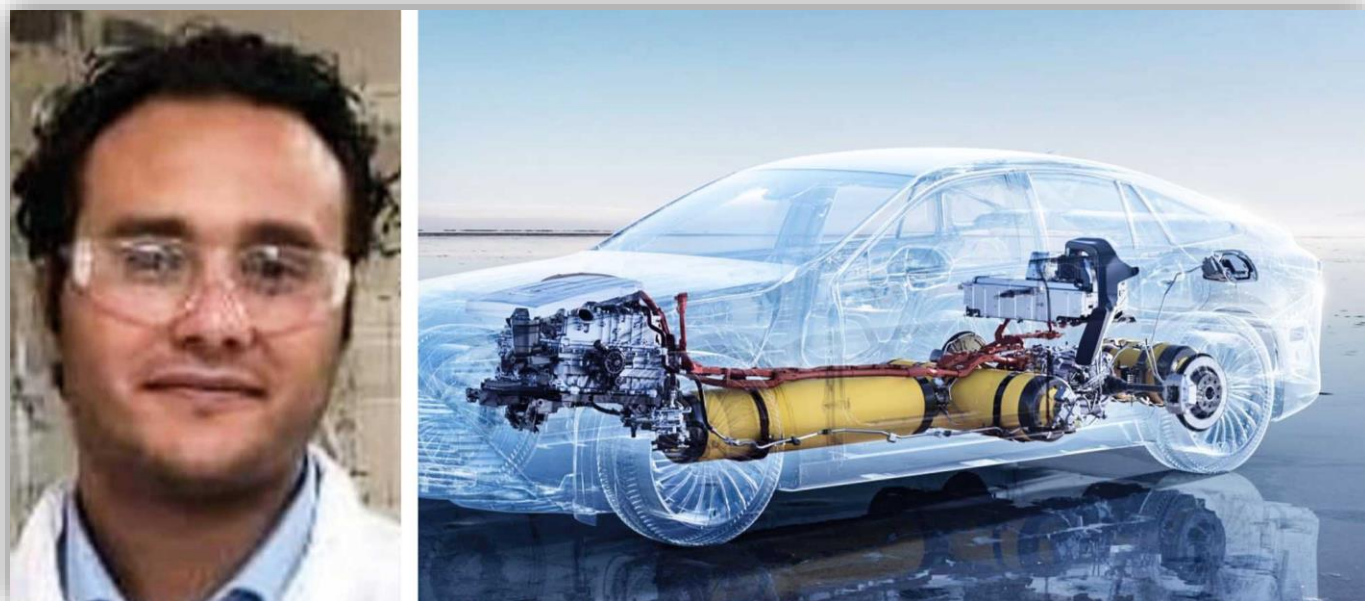
Kristofer Rask

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

6. Forskning: Ny vätgasbil tankas med vatten

Av William Karlsson 18 maj 2024, 07:07

Att kunna tanka en bil med vatten har länge varit en ouppnåelig dröm. Men snart kan det bli verklighet. Forskare i USA har tagit fram ny teknik som omvandlar vatten till vätgas direkt i bilen. Innovationen skulle underlätta livet med vätgasbilar.



Ett forskarteam från Illinois Institute of Technology har tagit fram en ny teknik där vatten på ett billigt sätt omvandlas till väte direkt i bilen. Inom fem år hoppas forskarna att tekniken ska gå att implementeras på bilar. Det skulle underlätta för ägare av vätgasbilar som slipper besöka en tankstation.

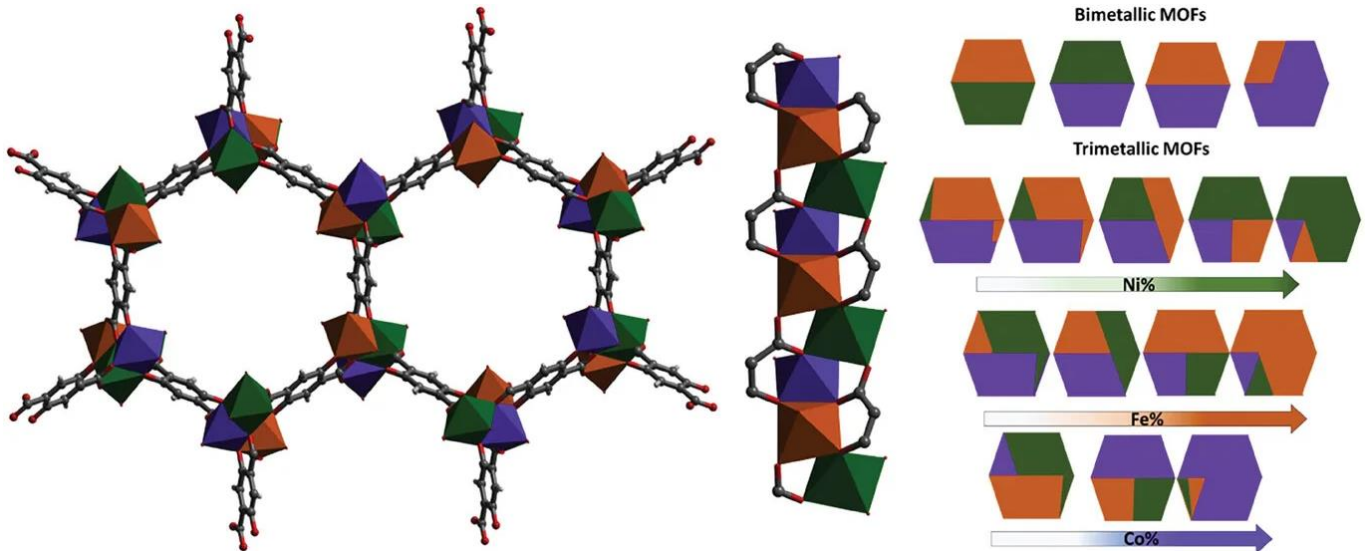
– Om du har tillgång till vatten har du redan den infrastruktur som krävs för att köra framtidens bränslecellsfordon, för mindre än vad det kostar att diska i diskbänken, uppger [Illinois Institute of Technology and Massachusetts Institute of Technology](#) som ligger bakom innovationen.

Vanligtvis är katalysatorn som klyver vattenmolekyler till vätgas och syre genom elektrolys i materialet platina och iridium. Problemet med dessa två ädelmetaller är att deras pris är dyrare än guld. Men nu ser det ut att bli en ändring på detta. Forskarna från Illinois Institute of Technology har tagit fram en ny katalysator gjord av materialen nickel, kobolt och järn.

Tanka bilen med vatten låter som en dröm, men med ny forskning kan det bli möjligt. Den nya katalysatorn använder Nickel, järn och kobolt istället för iridium och platina. Det sparar mycket pengar.

Den kostar en bråkdel av katalysatorn som är gjorda av ädelmetallerna och håller dessutom i upp till 600 timmar. [Forskningen har publicerats i tidskriften Advanced Materials.](#)

– För närvarande har vi en katalysator som kan göra båda jobben bättre än de befintliga kommersiella katalysatorerna, säger Sameh Elsaidi assisterande professor i kemi vid Illinois Tech.



Den nya katalysatorn använder Nickel, järn och kobolt istället för iridium och platina.

Redan om fem år skulle tekniken kunna finnas i en bil, enligt forskarna. Uppfinningen skulle göra livet lättare för många vätgasbilägare, då infrastrukturen för vätgasbilar är relativt outvecklad på många platser i världen. Priserna för vätgasen är också relativt höga. Därför skulle det nog uppskattas rejält om man om fem år kan tanka bilen med hjälp av trädgårdsslangen istället för att åka till en vätgasmack långt bort.

När denna teknik implementeras på en vätgasbil kommer det att gå att tanka bilen med vatten, och vätgasen framställs sedan direkt i bilen. För att elektrolysen ska fungera måste dock energi tillföras. Det kan göras antingen genom elektricitet från elnätet eller från ett batteri i bilen. Så frågan är om tekniken verkligen är mer effektiv än dagens elbilar.

– Det finns flera steg innan det når bilproduktion. För det första är materialutvecklingen mycket viktig, liksom den tekniska delen. Material skalas upp och sedan testas materialet och prestandan. Sedan går den till steget att använda den i själva bilen. Det är vårt hopp, säger Sameh Elsaidi.

LÄS MER:

- [Svensk uppfinning är en revolution för vätgasbilar](#)
- [Enorm källa med naturligt väte hittad i underjorden](#)
- [Ny uppfinning: Dieselmotor byggs enkelt om till vätedrift](#)
- [Krävs på 1,2 miljoner kr för att laga vätgasbilen](#)
- [Ny forskning: Kaffe ger piggare vätgasbilar](#)
- [Ny vätgasmotor slår Bugatti – släpper bara ut vatten](#)



William Karlsson

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

7. Därför sparkade Musk alla i Supercharger-teamet

Av Maths Nilsson

16 maj 2024 kl 16:29

Nu har det framkommit nya uppgifter på hur det gick till när Elon Musk valde att sparka hela sitt laddningsteam. En misslyckad presentation som inte imponerade på Musk gjorde att 500 anställda fick lämna företaget. [Sedan](#) ångrade han sig och fick försöka ta tillbaka personal.



Teslas laddningsteam ska ha haft stora förhoppningar den 15 maj, dagen innan deras chef Rebecca Tinucci skulle ha ett möte med Elon Musk. Några veckor innan hade 10-20 procent av de anställda i gruppen fått avgå. Därför såg Teamet mötet som en stor möjlighet att få planerna på en massiv utbyggnad bekräftade av Musk. Mötet kunde dock inte gå sämre.

Efter att Tinucci ska ha presenterat gruppens planer för Musk var han inte nöjd. I stället krävde han att hon skulle sparka flera i laddningsteamet. Laddningschefen ska då ha sagt att det bara skulle skada utvecklingen av verksamheten, men Musk vek sig inte utan valde då att avskeda både henne och de 500 anställda i laddningssgruppen.

En misslyckad powerpoint fick Elon Musk att ilska till, enligt läckta uppgifter.



En misslyckad powerpoint fick Elon Musk att ilska till, enligt läckta uppgifter.

Uppgifterna om hur mötet ska ha gått till kommer från Reuters som ska ha intervjuat åtta tidigare anställda i Teslas laddningsgrupp. Efter massavskedningarna har Elon Musk skrivit på X att Tesla kommer fortsätta utöka sitt laddningsnätverk som i dag står för 60 procent av alla superhastighetsladdare i USA. Följden är att företaget nu försöker få personal från laddningsteamet ska komma tillbaka.

– Tesla kommer att spendera över 500 miljoner dollar på att utöka vårt Supercharger-nätverk för att skapa tusentals NYA laddare i år, ska Elon Musk ha skrivit, enligt Reuters.

500 miljoner dollar kan låta mycket, men enligt två tidigare anställda från laddningsgruppen ska det vara en betydande minskning av budgeten som var planerad för 2024. Enligt analysföretaget EVAdoption stämmer också detta då en budget på 500 miljoner dollar skulle innebära att Tesla bygger 77 procent mindre superladdare per månad jämfört med vad de gjorde i april 2024.

Reuters har också tagit del av information från Tesla anställda och brev som skickats från biltillverkaren som bevisar att utvecklingen av laddare pausats på flera ställen. Bland annat ska Teslas energiteam fått i uppdrag att ringa olika Tesla partners för att avsluta kommande laddkonstruktionsprojekt.



Maths Nilsson

Maths Nilsson

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



8. Kritiserade Musks lön – förlorade jobbet

Uppdaterad 17 maj 2024 Publicerad 17 maj 2024

Gör ditt jobb, men bara så länge som det inte väcker Elon Musks vrede. Det har en bolagsexpert fått lära sig den hårda vägen.



Ingen får komma i vägen för Elon Musks feta löneutbetalning som vd för Tesla.

I början på året ville aktieägarna godkänna **Elon Musks** minst sagt saftiga lön på 56 miljarder dollar för sina insatser som vd för elbilstillverkaren Tesla.

Men några pengar har ännu inte dimpat ner på techentreprenörens konto.

Ett domstolsbeslut har nämligen **ifrågasatt styrelens oberoende** och ogiltigförklarat avtalet.

Advokatbyråns skrämselficka

En av de som kritiserade Musks lön var **Charles Elson**, professor i juridik och expert på bolagsstyrning.

Men när han skulle lämna in ett nytt yttrande mot aktieägarnas beslut hörde advokatbyråns som han jobbat som konsult för av sig.

Elsons invändningar hade nämligen väckt Musks vrede, som hotade med att avbryta hela samarbetet mellan Tesla och advokatbyråns – på grund av Elsons "handlingar".

Gick emot Musk

"Jag blev chockad", berättar Elson för **Wall Street Journal**, som jämför Musks agerande med att hota ett vittne.

Men bolagsexperten tänkte inte låta sig tystas.

I måndags skickade Elson in sitt yttrande ändå – och sade sedan upp sig, efter 29 år som konsult för advokatbyrån.

“Inte första gången”

Advokatbyrån förnekar att man pressats av Tesla, utan menar att Elsons agerande går stick i stäv med deras skyldigheter gentemot Tesla.

En förklaring som juridikprofessorn nog inte ger mycket för.

“Det här är inte första gången som Tesla har hotat att avskeda en advokatbyrå för att någon har irriterat Elon Musk genom att göra sitt jobb”, säger han enligt [The Guardian](#).



Detaljen ingen nämnde med Musks hjärnchip.



Tidigare Tesla-chef ger Musk en känga.



Simon Kronö

Rutinerad journalist och redaktör som bevakar ämnesområden som företag och privat-ekonomi, men även världen.



9. Biljässen Ford vädjar i panik: Hjälp oss

Uppdaterad 18 maj 2024

Publicerad 18 maj 2024

Nu handlar det om att vinna eller förlora, enligt Ford som desperat nu ber sina leverantörer om hjälp i elbils krisen.



Fordbossen Bill Ford är pressad och desperat och biljätten vädjar nu till sina leverantörer om hjälp i elbils krisen.

Den amerikanska biljätten försöker krampaktigt stoppa elbilsförlusterna och vänder sig nu till sina leverantörer för att få hjälp med idéer till kostnadsbesparingar.

Stora elbilstillverkare som Ford blöder miljarder i elbils krisen.

Därför gick företaget ut i veckan till sina leverantörer med uppmaningen att bidra till att minska kostnaderna vid tillverkning av elbilar.

Förhoppningen är att kunna sälja fordonen på marknaden till "överkomliga priser".

Så stora förluster gör Ford på sina elbilar

Det här berättar [Business Insider](#) med hänvisning till [Crain's Detroit Business](#), som var först ut med nyheten.

En rad stora bilföretag har tvingats till strategiförändringar på grund av den kraftigt minskade försäljningen av elbilar. Avmattningen på marknaden tog fart förra året.

Fords utbud av elbilar står inte paritet till efterfrågan och försäljningen och lönsamheten är skadad.

MOTORNYTT

Till skillnad mot många av sina konkurrenter har Ford avslöjat vad bolaget förlorade på sina elbilar under 2023. Förlusterna uppgick till 4,7 miljarder dollar och i år är företaget enligt egen utsago på väg att göra en förlust på 5,5 miljarder dollar på sitt elbilssegment.

Trots prissänkningar och nedskuren produktion har Ford inte lyckats stoppa blödningen. Nu ber Ford sina leverantörer om idéförslag för att få ner kostnaderna för elbilar.

“Vi har alla investerat mycket i elbilsbranschens framgång, och vi kommer alla att vinna eller förlora tillsammans”, skriver **Liz Door**, som är Fords chef för leveranskedjan, berättar Business Insider och Crain’s Detroit Business.



Här dumpar Tesla sina osålda bilar



Mercedes svenske vd gör u-sväng – skrotar elbils mål



Ola Söderlund

Mångårig journalist med erfarenhet från en rad medier. Bevakar i huvudsak börs- och finansmarknaden för Dagens PS.



10. Film: Auto China 2024 – världens viktigaste bilsalong

Av redaktionen

Publicerad 2024-05-18 Uppdaterad 2024-05-17

Över 200 000 kvadratmeter uppdelade på fyra gigantiska hallar, med 287 elektrifierade premiärbilar. Pekings bilsalong är gigantisk.



Pekings bilsalong är världens viktigaste, det här är det största slaget om elbilsframtiden står. Vilka är de mest spännande bilarna på mässan?

Det tillverkas över 30 miljoner bilar i Kina, vilket betyder över en tredjedel av världsproduktionen, och den kinesiska marknaden domineras numera av de kinesiska varumärkena. Det betyder tuffa tag för den gamla anrika biltillverkarna som inte bara ska slåss mot priskriget, utan också mot anstormningen av nya märken och modeller.

Därtill är överkapaciteten runt 50 procent – och flera experter förutspår att hälften av dagens varumärken kommer att ha försvunnit inom några år. Frågan är vilka?

Häng med Alrik på en rundvandring på Pekings bilsalong:

<https://youtu.be/zcZ1kZx-lql>.



11. Nu kör DB Schenker tung ellastbil mellan Jönköping och Stockholm

Posted by Kristofer Rask maj 17, 2024

Med en Scania R 450e ellastbil trafikerar logistikbolaget DB Schenker regelbundet Jönköping och Södertälje, en sträcka på omkring 300 kilometer. Det gör DB Schenker till det första företaget i Sverige att använda den eldrivna lastbilen från Scania för långväga transporter.



– För DB Schenker är syftet att testa och få erfarenhet av helelektriska tunga fordon i långväga reguljär trafik. Elektrifieringen av tunga fordon spelar en avgörande roll i vår omställning till koldioxidneutrala transporter och eftersom tung trafik står för de största utsläppen hos oss är det här otroligt viktigt, berättar Anna Hagberg, chef för Nätverk & Schemalagda tjänster på DB Schenker.

Den eldrivna lastbilen är utrustad för den specifika sträckan genom sju batterimoduler som ger en total batterikapacitet på 728 kWh vilket gör att ekipaget klarar den 300 kilometer långa resa utan laddstopp. Fordonet har en totalvikt på 64 ton och en längd på 24 meter.

DB Schenkers användning av den eldrivna lastbilen är en del av E-Charge-projektet som samlar fjorton partners som tillsammans utvecklar och testar batterielektriska långväga transporter. Testerna genomförs i riktiga lastbilsverksamheter runtom i Sverige och är anpassade efter förarnas kör- och vilotider.

Nästa fas i E-Charge-projektet är att utvärdera längre rutter. Målet med projektet att utveckla fordon och laddinfrastruktur som **ska göra det möjligt** att köra i 4,5 timmar, ladda i 45 minuter och sedan köra i 4,5 timmar igen.

Utöver DB Schenker ingår ABB, Chalmers, Circle K, Schenker Åkeri, Lindholmen Science park, ICA, OKQ8, Linköpings universitet, Lunds universitet, Scania, Tommy Nordbergh Åkeri, Uppsala universitet, Vattenfall och Volvo i projektet.

12. Volvo och Daimler samarbetar för ny branschstandard

17 maj 2024

Volvo Group och Daimler Truck samarbetar redan inom olika områden. Inom det gemensamma företaget Cell Centric vill de bli marknadsledande inom system med bränsleceller för vätgasdrivna lastbilar. Och tillsammans med Volkswagenägda Traton, där svenska Scania ingår, har de företaget Milence som bygger laddinfrastruktur för eldrivna lastbilar.



Nu inleder Volvo Group och Daimler Truck ett nytt samarbete kring utveckling av mjukvarudrivna lastbilar. Precis som i arbetet med bränsleceller är även här ambitionen hög och målet är att sätta en ny standard för branschen.

– Lika viktigt som övergången till CO2-neutral framdrivningsteknik är digitaliseringen av fordonet. Genom att utveckla en gemensam mjukvarudefinierad fordonsplattform tillsammans med Volvokoncernen kommer vi att kunna göra våra fordon till en programmerbar enhet, säger Martin Lundstedt som är vd för Volvo Group.

Konkret ska de båda tillverkarna dela med sig av den egna utvecklingen kring mjukvara och utifrån det arbeta fram en ny plattform. Vad namnet på det nya gemensamma bolaget blir har inte avslöjats, men huvudkontoret kommer hamna i Göteborg.

Trots samarbetet kommer de båda företagen även i fortsättningen vara konkurrenter. Tekniken som utvecklas ska därför användas för att erbjuda “differentierande digitala fordonsfunktioner” till kunderna.



Carl Undéhn



13. Hondas Hydrogen Semi-koncept föreställer sig en framtid utan diesel

Av Michael Gauthier 2024-05-17

Honda har introducerat ett nytt semi-koncept, som har ett batteripaket på 120 kWh och tre vätgasbränsleceller.



FILM: https://youtu.be/sL_Y3ShEUyk

- Honda har presenterat ett nytt semi-koncept för vätgasbränsleceller i klass 8.
- Den har en räckvidd på 400 mil när den är lastad och använder nästa generations bränslecell som utvecklats tillsammans med GM.
- Denna semi-lastbil är bara en del av Hondas bredare strategi för att främja vätgasbränslecellsteknik inom olika applikationer.

Honda har arbetat med vätgasdrivna fordon i över ett decennium och förbereder sig för att lansera **CR-V e:FCEV** senare i år. Företaget har dock större ambitioner och de kommer att introducera ett klass 8 vätgasbränslecellsemi-koncept på Advanced Clean Transportation Expo den 20 maj.

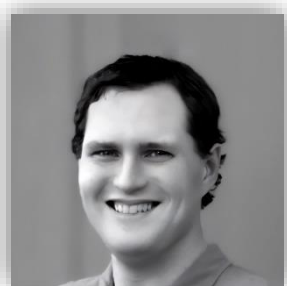
Konceptet, som är utformat för att öka intresset för företagets **vätgaserbjudanden**, är utrustat med tre bränsleceller och en tank som tydligen rymmer 82 kg av det lättaste elementet. Semi har också ett batteripaket på 120 kWh och denna inställning bör göra det möjligt för den att resa cirka 400 miles (643 km) när den drar en släpvagn på 53 694 lbs (24 355 kg). Det är mycket gods och modellen har en beräknad topphastighet på 70 mph (113 km/h).



Honda sa inte mycket mer om semi, men noterade att deras senaste bränslecell "förbättrar prestanda och fördubblar hållbarheten samtidigt som kostnaden minskar med två tredjedelar jämfört med den tidigare generationens system." Bränslecellen har utvecklats tillsammans med **GM** och byggs i Michigan i en joint venture-fabrik med biltillverkaren.

Ryan Harty, biträdande vice vd för hållbarhet och affärsutveckling på American Honda Motor, säger: "Kommersiella fordon, inklusive klass 8-lastbilar, där bränsleceller erbjuder den bästa utsläppsfria ersättningen för befintliga dieseltillämpningar, är en viktig del av **Hondas** breda affärsstrategi för vätgas. Honda söker aktivt affärssamarbeten och kunder för att hjälpa till att få ut dessa vätgasbränslecellslösningar på marknaden här i Nordamerika."

På tal om det vill företaget också se vätgas användas i anläggningsmaskiner, kraftverk och personbilar som den tidigare nämnda CR-V e:FCEV. Detta är en del av företagets mål att "batterielektriska och bränslecellselektriska fordon ska stå för 100 % av bilförsäljningen i USA och globalt år 2040."



Michael Gauthier

Författare

Michael Gauthier, som kommer från Metro Detroit, var praktiskt taget ödesbestämd att dyka in i bilindustrin med huvudet före. Med en karriär som sträcker sig över nästan två decennier har han prytt publikationer som Worldcarfans och dess efterföljare, Motor1. Av en ödets nyck hamnade han på CarScoops 2017, där han nu tillbringar sina dagar med att skapa recensioner, erbjuda fängslande första blickar och hålla jämna steg med den snabba takten i dagliga nyheter. Och ja, han har tid att sova... ibland

14. BYD:s attack på Volvo och Scania i Sverige

Av William Karlsson 20 maj 2024 kl 15:04

Nu kommer den väntade attacken från BYD på Volvo och Scania i Sverige. I slutet av maj 2024 är det försäljningsstart för två modeller i Sverige via Hedin Bil. – Lastbilen har en förarhytt designad internt av en av världens främsta designers, Wolfgang Egger, vilket ger en mer dynamisk look, skriver BYD.



BYD är i dag världens största tillverkare av elektriska personbilar, men växer ständigt inom elektriska bussar och lastbilar. Den kinesiska biltillverkaren har sålt bilar i Sverige ett tag nu, men kommer den 31 maj även börja sälja lastbilar vid Hedin Bil Truck Center i Linköping.

Sedan tidigare har det varit klart att Hedin Mobilty Goup kommer sköta både importen och försäljningen av lastbilarna. Grundaren och vd:n till Hedin Mobility Group kommenterade samarbetet med BYD såhär tidigare.

– Detta utökade partnerskap är av stor betydelse för att främja en mer hållbar framtid inom transportsektorn, och ligger också i linje med vår strategi med expansion inom tunga fordon, säger Anders Hedin, grundare och VD på Hedin Mobility Group.

Vid lanseringen kommer två modeller att erbjudas. Dessa två är BYD ETM6 och BYD ETH8. ETM6 har ett litiumjärnfosfatbatteri som har en räckvidd upp till 20 mil vid full last. Laddningen tar från 20 procent till 100 procent ungefär 60 minuter. ETM6 har dessutom blivit designad av tidigare topdesignern hos Audi, Alfa Romeo och Lamborghini.

– Lastbilen har en förarhytt designad internt av en av världens främsta designers, Wolfgang Egger, vilket ger en mer dynamisk look, skriver BYD.



ETM6.



ETH8.

ETH8 har också ett litiumjärnfosfatbatteri, men den har i stället en räckvidd på 250 km. Garantin på båda lastbilarnas drivlina sträcker sig uppemot fem år. Just nu är fyra procent av de tunga lastbilarna elektriska, men marknaden väntas växa enormt.

LÄS MER:



BYD:s nya giv: Utmana Volvo och Scania i Sverige



Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...



Därför byter BMW-handlaren namn till Hedin



Volvos succé: Säljer elektriska super-lastbilar till Amazon



William Karlsson

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

15. 5 av de V8-bilar med lägst slagvolym som någonsin tillverkats

Publicerad 13 maj 2024

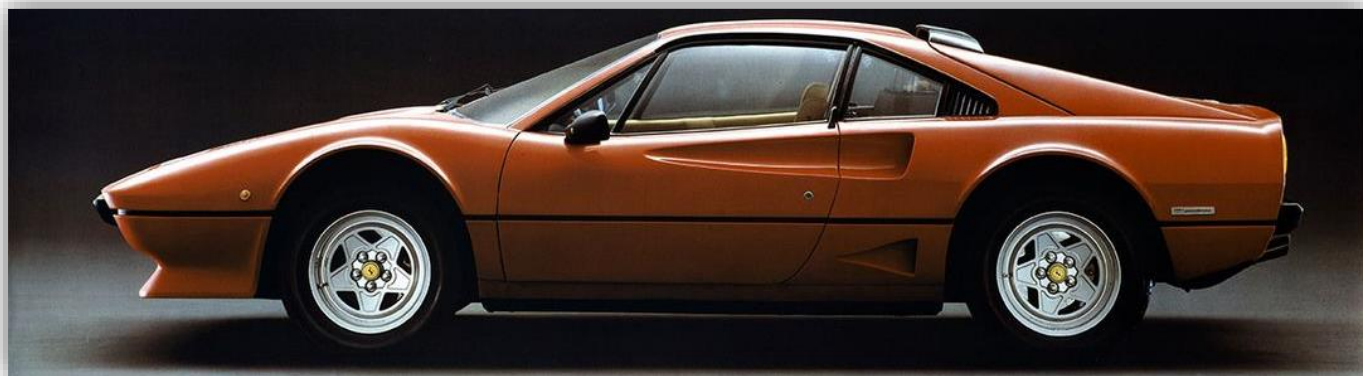
V8:or visar sig inte alltid vara kraftmonster med stor slagvolym. Vi har valt ut några av de minsta åttacylindriga motorerna som någonsin tillverkats



Vanligtvis när du hör "det finns ingen ersättning för slagvolym" är det från någon med en 6- eller 7-liters **V8-muskelbil** med cirka 15 hästkrafter per liter. Det är konfigurationen av motorer, särskilt de från Amerika, som mest förknippas med gigantiska kapaciteter.

Alla V8:or är dock inte lika bra och det kan förvåna dig att få veta att det har gjorts mycket under åren med knappt 2 000 cc. Vi har valt ut en handfull av de minsta V8:orna som någonsin har tillverkats.

Italienska skattesmitande specialerbjudanden



Om vi verkligen ville skulle vi kunna göra hela den här funktionen till en lista över 2,0-liters V8:or för den italienska marknaden som du aldrig har hört talas om. För att bespara dig tristessen av att läsa samma sak (och oss från att skriva den) om och om igen, klumpar vi ihop dem alla.

Du förstår, på 70- och 80-talen tog den italienska skattemannen ut en enorm skatt på 35 procent på alla bilar med en motor över 2 000 cc i kapacitet – vilket lämnade ett land fullt av sportbilstillverkare med stora motorer med ett dilemma för sina inhemska kunder.

Lösningen för många var att erbjuda instegsversioner av befintliga bilar för att hålla sina mindre rika köpare i böckerna. **Ferraris** 208 GTB är kanske den mest kända - den erbjuder bara 155 hk från en 2,0-liters V8 (en turboladdad version med 220 hk kom senare som Ferraris första turbobil) - men andra inkluderade **Lamborghini** Urraco.

Ford Pilot



Under ett par decennier från 30-talet till 50-talet var **Fords** flathead V8 i stort sett de facto-motorn i nästan alla bilar som tillverkades. Den fanns i olika konfigurationer och blev en viktig stapelvara i sin största kapacitet.

I andra änden av skalan var det dock möjligt att ha en 2,2-litersversion av enheten som visade sig vara särskilt populär för Fords europeiska bilar, en av dem var den brittisk-byggda Pilot. Den tillverkades mellan 1947 och 51 och fanns som sedan, kombi eller till och med pickup i Australien. Med hela 60 hk var den bedrövligt underdriven - och ersattes så småningom med en 3,6-litersmotor på 85 hk.

Tatra 603



Normalt när du tänker på en bil från Tjeckien skulle dina tankar vandra till ett förnuftigt, spänningslöst erbjudande från Skoda. Vad du kanske inte skulle tänka på är en V8-lyxlimousin med bakmonterad motor.

Tatra 603 byggdes mellan 1956 och 1974 och var en produkt från det kommunistiska Tjeckoslovakien under dess tid som satellitstat till Sovjetunionen. Streamlinern var den lyxigaste bilen som tillverkaren producerade, och som ett resultat av detta var den endast tillgänglig för högt uppsatta tjänstemän och några lyckliga fabriksägare i landet, och några exporterades också. En del hittade till och med ett hem som osannolika rallybilar.

Till en början erbjöds 603 med en luftkyld V8 på 2 545 cc som senare ersattes med en ännu mindre enhet på 2 474 cc.

Daimler 250



Vi ska påpeka detta nu för de av er som kanske inte har en konstig nischad kunskap om brittisk biltillverkning lagrad i era hjärnor - vi pratar inte om Daimler som i **Mercedes-Benz**, med brittiska Daimler en helt separat sak (och sedan länge vikta in i **Jaguar**).

Daimler 250 var den första bilen från tillverkaren som baserades på en Jaguar-plattform - Mark 2 specifikt - även om den använde företagets egenutvecklade 2,5-liters V8. Tanken var att det var en lyxigare version av den redan ganska plyschiga Jag. Vad gav dina åttacylindriga motorer dig? 142 hk. Phwoar.

Alfa Romeo 33 Stradale



MOTORNYTT

Även om det finns många italienska bilar med en 2,0-liters V8 av skatteskal, är det här en som bara hade en för att det var det mest lämpliga alternativet.

Alfa Romeo 33 Stradale byggdes i åtanke som en racerbil, även om det byggdes några väglagliga versioner. Dess V8 på 1 995 cc var i praktiken en nedbantad version av den 2,6-litersmotor som fanns i Montreal och använde en platt vev i stället för ett tvärplan. Landsvägsversioner skulle ha 227 hk på kranen, även om detta kan stiga till så mycket som 266 hk i tävlingsutförande.

Tack vare den hala karossen och den låga vikten kunde 33 Stradale klara 0-62 mph på under sex sekunder och gå vidare till en topphastighet på 168 mph. Inte illa för en bil med registreringskyftar 1968.



Ryan Hiron



Tatra V8.

16. Porsches 51-åriga Turbo-koncept visas upp

Publicerad 2024-05-15 kl 07:15

Text Emanuel Gylling

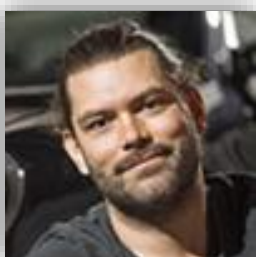
Var du på bilsalongen i Frankfurt 1973? Då kan du knappast ha missat att kika närmare på Porsches Turbo-konceptbil. Såg du att flera delar, till exempel turboaggregatet, var gjort i trä?



Porsche utgick från en 911 S när man byggde upp konceptbilen. På pappret var motorn en 2,7-liters överladdad värsting, men i realiteten hann den inte bli klar i tid till Frankfurt-salongen. Lösningen för premiärvisningen blev att ta en helt vanlig motor från 911-programmet och plocka på de nödvändiga komponenterna – i trä!

Trots den kreativa och ganska komiska nödlösningen gjorde konceptbilen succé. Inte minst tack vare utseendet med stora Fuchs-fälgar, den numera välkända vingen och en breddad kaross. Konceptbilen visades på flera ställen runt om i världen innan den till slut köptes av racerföraren Alan Hamilton som konverterade den till RSR-specifikation.

Nu är den ikoniska 911:an återställd till samma skick som 1973 och ska visas på Hampton Court Palace i England den 30 augusti-1 september. Fast den här gången med en äkta turbomotor.



Emanuel Gylling

17. Porsche 914: Folkmodellen som aldrig blev någon succé

Publicerad 2024-05-19 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Säregen design och finfina köregenskaper – men den riktiga succén för en ”billig” Porsche uteblev.



Om du våren 1970 var sugen på att skaffa en överkomlig, tuff öppen sportvagn fanns mycket att välja bland. Alfa Romeo 1750 Spider till exempel. Eller MGB. Eller Triumph Spitfire. Kanske skulle till och med Volkswagen [Karmann Ghia Cabriolet](#) kvala in.

Om du lade till önskemålet ”modern” smalnade utbudet väsentligt. Alla de nämnda bilarna var gamla konstruktioner. Kvar skulle egentligen bara finnas en alldeles ny och underlig skapelse som kommit att kallas ”folk-Porschen”: VW-Porsche 914 och 914-6.

Efter att ha siktats med diverse kamouflage i pressen dök den till slut upp på Frankfurt-salongen 1969, frukten av ett samarbete som inletts 1966. Modell 914 var ett försök att överbrygga gapet mellan de dyra Porsche 911/912 och den ålderdomliga (debut 1955) VW Karmann-Ghia.

Utvecklingen leddes av Porsche och under skalet fanns också åtskilliga av märkets komponenter. För produktionen skulle VW svara, eller rättare sagt karossleverantören Karmann.

Den fyrcylindriga versionen fick insprutningsmotor från VW 411 på 1,7 liter och måttliga 80 hk, den sexcylindriga och betydligt mer ovanliga 914-6 den sexcylindriga tvålitersmotorn på 110 hk som också återfanns i Porsche 911 T.

Designen liknade ingenting annat. Nästan asketiskt strama, nedtonade linjer, uppfällbara strålkastare, markerad ”targabåge” och ett löstagbart tak som när det inte användes placerades ovanpå den mittmonterade motorn/bagageutrymmet i det långa bakpartiet. Under luckan fram fanns ett rymligt bagagerum.



Ytterst lättavlästa mätartavlor och växellådan med ettan längst ner till vänster – dogleg.

Konstruktionen utgick från en vridstyv "låda" med tjocka trösklar, platt golv och markerad centraltunnel. Vägegenskaperna och balansen var enastående, medan växelföringen med sitt långa länkage till lådan längst bak i bilen hörde till det som kritiserades.

Drygt 115 600 exemplar av 914 byggdes innan modellen lades ned 1976. 914-6 tillverkades bara till 1973 i drygt 3 300 exemplar och är förstås den mest eftersökta i dag.

Läs också: [Porsches snikmodell – eller en lyxig Folkamodell?](#)



Bagagerum både fram och bak och ett icke justerbart passagerarsäte.

PORSCHE 914/6 1971

Nypris: 914/6 40 225 kr Med Sportomatic 42 125 kr. (914 S: 28 315 kr.)

Motor: Sexcylindrig boxermotor med en överliggande kamaxel per cylinderbank, två ventiler per cylinder. Dubbla förgasare. Luftkyllning. Volym 1 991 cm³. Max effekt 110 hk DIN vid 5 800 v/min. Max vridmoment 156 Nm vid 4 200 v/min. (914 S: fyrcylindrig boxermotor, stötstänger, bränsleinsprutning, 1 679 cm³. 80 hk DIN vid 4 900 v/min, 132 Nm DIN vid 2 700 v/min.)

Kraftöverföring: Mittmotor, bakhjulsdrift. femväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 400/B 165/H 123 cm.

Fjädring/hjulställ: MacPherson med torsionsfjädring fram. Spiralfjädrar och snett bakåttäckta länkar bak. Dubbelverkande teleskopstötdämpare fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 202 km/tim Acc 0–100 km/tim 9,6 s. (914 S 174 km/tim, 14 s).

Förbrukning: 0,97 l/mil (914 S 0,80 l/mil).

LIVSCYKELN

1969 Porsche 914/4 presenteras. Porscheteknik till Volkswagenpris lät bra, men priset skulle stiga till någonting mitt emellan.

1970 VW-Porsche 914 S med fyrcylindrig motor och 80 hk kostar 25 000 kr när den börjar säljas här.

1971 Sportomatic halvautomatisk växellåda kan beställas till båda modeller. En knapp på växelspaken ersätter kopplingspedalen.

1973 Tillverkningen av 914/6 upphör. 914 2,0 tar över som toppmodell. Efter bearbetning av Porsche lämnar VW-motorn 100 hästar.

1974 100 000 VW-Porsche 914 har nu tillverkats vilket firas med en specialutgåva i svart med knallgula accenter alternativt vit med röda accenter.

1975 Amerikanska 914 har i några år haft fula gummiklossar på kofångarna. Nu tas steget fullt ut – hela kofångaren tillverkas i halvhårt gummimaterial. Kofångaren införs även på europeiska 914.

1976 De sista 914 monteras hos Karmann och utrustas rikligt. Porsches nya instegsmodell heter 924. Volkswagens nya billiga sportbil byggd av Karmann heter sedan några år Scirocco.



Calle Carlquist

18. Riley Kestrel 1935

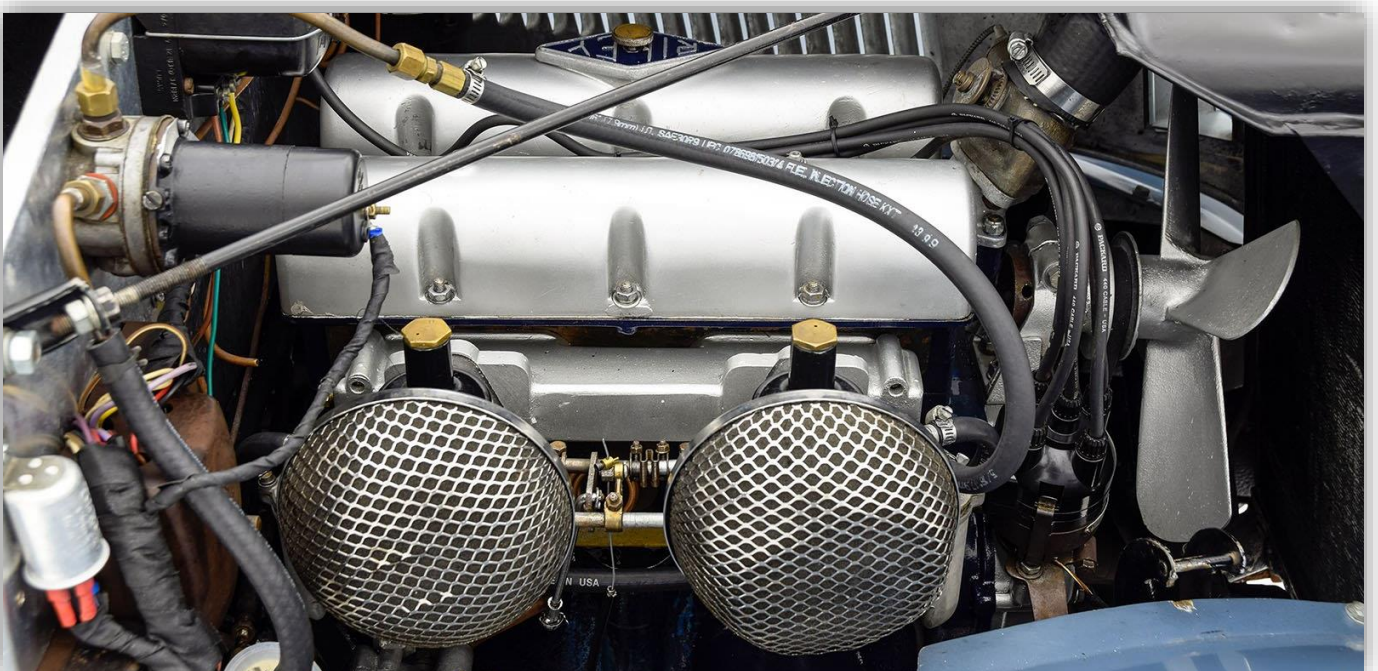


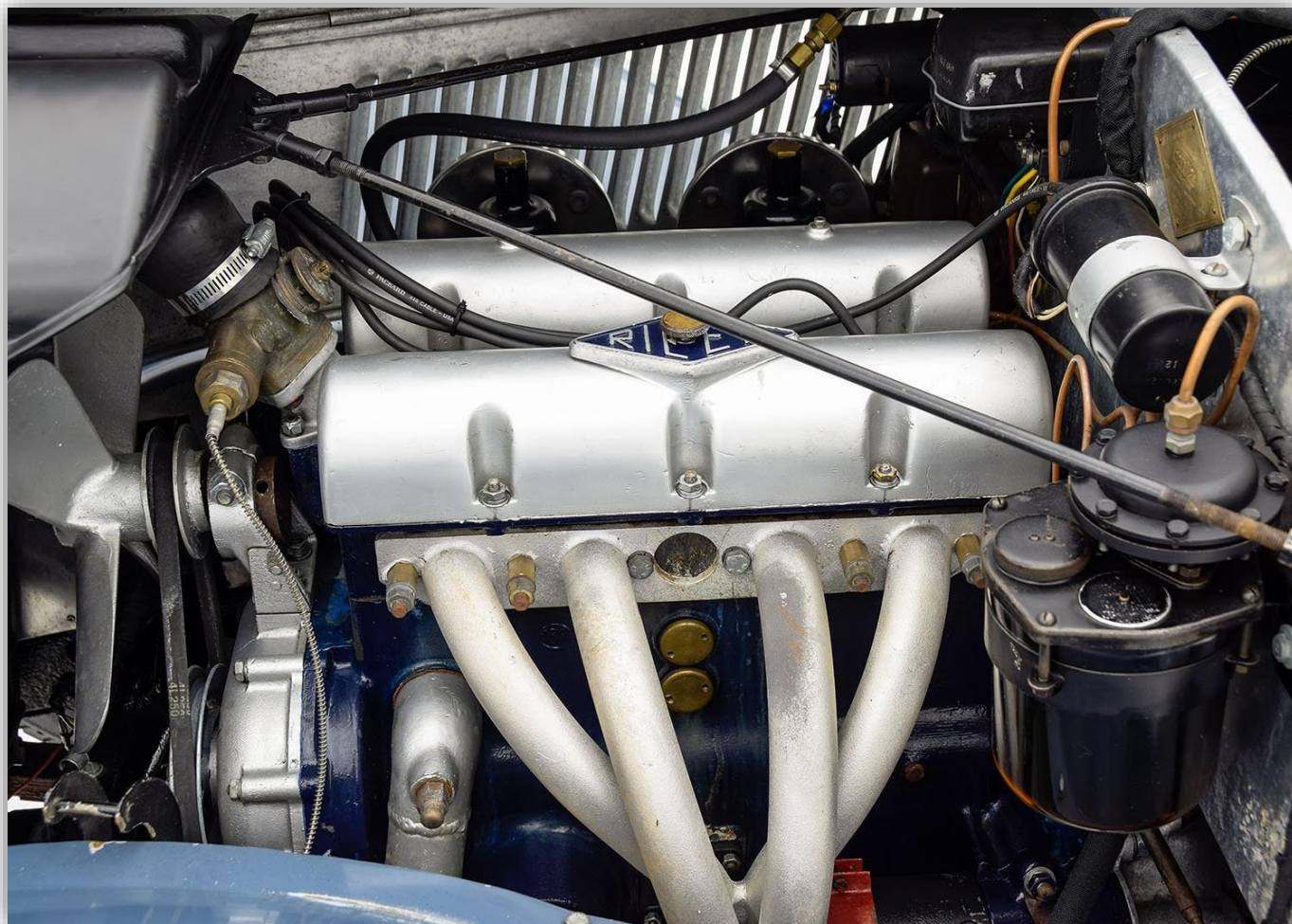
Riley Motors var en gång i tiden ett av de mest respekterade engelska sportmärkena, beläget i hjärtat av den brittiska bilindustrin i Coventry. Liksom många banbrytande bilföretag runt om i världen började Riley i cykelbranschen innan han försökte sig på motoriserade transporter 1898.





Deras första ansträngningar bestod av cykelbilar med liten slagvolym som använde motorer som outsourcades från De Dion Bouton eller Motor Manufacturing Co (MMC). År 1903 började Riley tillverka sina egna motorer, och fordonen växte stadigt i storlek och effekt. Rileys bilar var högt ansedda för sin kvalitet, och W.O. Bentley räknades bland ägarna till 9 hk-modellen. Parallellt med biltillverkningen tillverkade Riley sina egna trådekerhjul som de hade fulländat under sin tid som cykelbyggare. Kvaliteten på deras fälgar var så hög att de började bygga dem på kontrakt för andra tillverkare, inklusive Rolls-Royce, Panhard, Mercedes och Hispano-Suiza bland andra prestigefyllda företag. Verksamheten var så framgångsrik att hjultillverkningen hotade att dränka Rileys bilverksamhet helt och hållet! För att hålla saker och ting flytande bildades ett separat företag för att hantera hjulen, vilket gjorde det möjligt för bilproduktionen att fortsätta utan distraktioner.





1926 introducerades Percy Rileys fyrcylindriga motor på 1 087 cc med nio hästkrafter. Det var en genialisk konstruktion, med dubbla kugghjulsdrivna kamaxlar och halvsfäriska förbränningskammare med tvärström. Motorn såg i alla avseenden ut som en överliggande kamaxelenhet; Kammarna var dock monterade högt upp i blocket och manövrerade stötstänger och vippor för 90-graders lutningsventilerna. Motorn blev ett kännetecken för Riley-bilar, med olika utvecklingar av designen som drev Riley-modellerna fram till 1957, och trimmade versioner som motiverade Donald Healeys snabba och mycket framgångsrika sportbilar på 1940-talet.

År 1935 omarbetades den ursprungliga Percy Riley-motorn av Hugh Rose och utökades till 1 1/2 liter. Denna nya Riley fick det passande namnet 1 1/2 liter och erbjöds i en mängd olika sedan-, coupé-, tourer- och sportkarosser. Riley valde suggestiva namn för varje kroppsstil som Lynx, Ascot, Brooklands och Stelvio. Trots sin måttliga kapacitet var Riley 1 1/2 liter en mycket kapabel och välutrustad sportbil. Den hade exceptionella prestanda och exotiska funktioner som en förvald växellåda (hämtad från Armstrong-Siddeley) och ett Bijur-chassioljesystem. Rileys på den tiden var sofistikerade prestandabilar byggda med mycket hög kvalitet. 1 1/2 liter blev en del av märket och förblev ganska populär bland köpare fram till 1938 då Lord Nuffield från Morris Motors tog en kontrollerande andel i Riley och kostnaderna begränsades.

Förmodligen den vackraste av alla Riley 1 1/2 liters sedaner var Kestrel, som visas här med detta exemplar från 1935. Tornfalken är en härlig illustration av tidig engelsk strömlinjeformad design, med vackra böljande vingar och en graciöst svepande linje från vindrutans till stjärten. Den sitter lågt, med ett distinkt sportigt utseende tack vare den lutande kylaren och "fastback"-takdesignen.



Denna vackra tornfalk bär en mogen äldre restaurering, avnjuten som rallybil i många år av sin entusiastiska tidigare ägare.

Det här är underbara förarbilar, vilket detta exempel bevisade genom att genomföra det allra första Colorado Grand-rallyt 1989. Den har en tilltalande patina samtidigt som den förblir i allmänt gott och attraktivt skick. Den tvåfärgade blå lackeringen framhäver den ursprungliga karossens funktioner och böljande linjer. Finishen är i hyfsat skick, visar några mindre kontroller på sina ställen, men förblir blank och attraktiv. Kvaliteten på karossen är ett bevis på den höga standard som dessa bilar byggdes till. Alla fyra dörrarna öppnas och stängs med ett fast klick, och alla paneler, inklusive den skjutbara takluckan, passar mycket bra. Brightwork är minimalt och används endast för att framhäva den inboende vackra formen. Kylargrillen, med sin nätinsats, flankeras av Rotax-strålkastare och ett Notek-dimljus monterat centralt på frontspoilern. Pläteringen är i allmänhet bra och överensstämmer med restaureringens ålder och karaktär, även om viss skalning noteras på kylarskalet.

Blått läder pryder kupén med fyra platser, som har en måttlig patina som överensstämmer med resten av den här bilen. Lädret är i ett hyfsat skick runt om, med massor av inbjudande karaktär som förvärvats genom år av njutning. Ljusblå heltäckningsmatta har bleknat men är bra, funktionsduglig och intakt. Omfattande invändiga träarbeten på instrumentbrädan och fönsterlisterna, allt presenterat i utmärkt skick. Instrumenten är en blandning av tidsenliga Jaeger-, Smiths- och Riley-märkta stycken.

Den mycket avancerade fyrcylindriga motorn på 1 1/2 liter är i allmänt snyggt skick och ger överraskande kraft med tanke på dess blygsamma kapacitet. Medan den fungerade som rally- och turnébil användes några moderna klämmor, beslag och hårdvara för att underlätta service på resande fot. Det går bra, även om viss extra sortering rekommenderas innan du ger dig ut på några långa resor. Chassit och fjädringskomponenterna är i liknande skick, visar viss användning men verkar vara i gott skick.

Denna vackra Riley Kestrel-saloon är en av bara en handfull överlevande. Sällsynt och utsökt konstruerad, presenterar denna bil ett unikt alternativ till sportbilar med liknande kapacitet från MG eller Alvis. Den ärliga och charmiga presentationen i kombination med den kraftfulla motorn, den fina hanteringen och den lätta karossen gör denna Riley 1 1/2-Lire idealisk för förberedelser för körevenemang och rallyn.



Roger Warolin